



Ausschussdrucksache 21(16)107-H

(03.03.2026)

Stellungnahme

eFuel Alliance

Öffentliche Anhörung

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)**

BT-Drucksache 21/4083

am 4. März 2026

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Schriftliche Stellungnahme der eFuel Alliance zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz des Deutschen Bundestages zum

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminierungsquote

4. März 2026

Sachverständiger: Ralf Diemer, Hauptgeschäftsführer efuel Alliance

I. Kurzfassung

- Die eFuel Alliance begrüßt ausdrücklich die Einführung einer Unterquote für strombasierte Kraftstoffe (RFNBO), die Anhebung der Treibhausgasminierungsquote insgesamt sowie die Festlegung eines Pfades bis 2040. Diese Elemente gehen in die richtige Richtung und setzen ein wichtiges Signal für Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe.
- Die im Gesetzentwurf vorgesehene Gesamtquote von 59 Prozent im Jahr 2040 ist nach Einschätzung der eFuel Alliance nicht ausreichend, um den Verkehrssektor bis 2045 verlässlich auf Klimaneutralität auszurichten.
- Die geplante RFNBO Unterquote von 1,2 Prozent bis 2030 bleibt deutlich hinter dem zurück, was für eine wirksame Defossilisierung insbesondere des Bestands im Straßenverkehr erforderlich ist. Die eFuel Alliance fordert eine RFNBO Unterquote von 5 Prozent in 2030 und 24 Prozent in 2040.
- Andere Mitgliedstaaten sind bereits ambitionierter. Finnland hat 4 Prozent für 2030 festgelegt, Spanien plant bis zu 2,5 Prozent, auch Belgien liegt über dem deutschen Vorschlag. Der Bundesrat fordert 2,5 Prozent. Aus Sicht der eFuel Alliance ist dies ein sinnvoller Mindestwert.
- Für Investitionen in großskalige Produktionsanlagen für strombasierte Kraftstoffe sind langfristig verlässliche Signale notwendig. Der Gesetzgeber sollte daher den Quotenpfad über 2030 hinaus anheben und so Planungs- und Investitionssicherheit schaffen.

II. Über die eFuel Alliance

Die eFuel Alliance ist ein Zusammenschluss von derzeit 167 Unternehmen, die sich für die industrielle Produktion erneuerbarer flüssiger und gasförmiger Kraftstoffe einsetzen. Die Allianz vereint Akteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Mitglieder sind Produzenten von erneuerbarem Strom und Wasserstoff, Technologie und Anlagenhersteller, Projektentwickler, Logistiker sowie Unternehmen, die erneuerbare Kraftstoffe im Verkehr einsetzen wollen.

Ziel der eFuel Alliance ist es, den regulatorischen Rahmen so mitzugestalten, dass Investitionen in strombasierte Kraftstoffe im industriellen Maßstab möglich werden und einen wirksamen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr leisten können.

III. Gesamtwürdigung des Gesetzentwurfs

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält zentrale Elemente, die aus Sicht der eFuel Alliance grundsätzlich in die richtige Richtung weisen.

- Positiv ist die Anhebung der Treibhausgasminierungsquote insgesamt. Ein höheres Ambitionsniveau ist notwendig, um die Zielerreichung im Verkehrssektor sicherzustellen und die Umsetzung der europäischen Vorgaben aus der RED III zu unterstützen.
- Ebenfalls positiv zu bewerten ist die Einführung einer Unterquote für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO). Damit setzt der Gesetzgeber ein wichtiges Signal, dass strombasierte Kraftstoffe im Regime der THG-Quote eine eigenständige Rolle spielen sollen.

- Die Festlegung eines Pfades bis 2040 erhöht grundsätzlich die Transparenz der künftigen Anforderungen und kann Investitionsentscheidungen erleichtern.

Gleichzeitig weist der Entwurf strukturelle Schwächen auf, die die Wirksamkeit der Regelung und die Investitionsbereitschaft der Industrie beeinträchtigen können.

- Die geplante Gesamtquote von 59 Prozent im Jahr 2040 ist aus Sicht der eFuel Alliance nicht ausreichend, um einen verlässlichen Pfad zur Klimaneutralität des Verkehrssektors bis 2045 abzubilden.
- Die RFNBO Unterquote bleibt deutlich hinter den Möglichkeiten und dem in anderen Mitgliedstaaten sichtbaren Ambitionsniveau zurück. Das Risiko besteht, dass Deutschland beim Markthochlauf strombasierter Kraftstoffe ins Hintertreffen gerät und Wertschöpfung in andere Länder abwandert.
- Ohne eine stärkere Dynamisierung des Quotenpfades fehlt insbesondere für Projekte mit Inbetriebnahme nach 2030 die für Großinvestitionen notwendige Planungssicherheit.

IV. Anmerkungen zur RFNBO-Quotenregelung

Die Einführung einer RFNBO Unterquote ist ein zentrales Instrument, um den Markthochlauf strombasierter Kraftstoffe anzustoßen und planbar zu machen. Die im Entwurf vorgesehene Unterquote von 1,2 Prozent bis 2030 ist jedoch nicht ausreichend, um den Bedarf im Verkehrssektor zu decken und die notwendige Defossilisierung insbesondere des bis weit in die 2040er Jahre hinein bestehenden Fahrzeugbestands zu ermöglichen.

Ein Blick in andere Mitgliedstaaten zeigt, dass ein höheres Ambitionsniveau möglich ist. Finnland hat für 2030 eine RFNBO Unterquote von 4 Prozent festgelegt. Spanien plant bis zu 2,5 Prozent. Auch Belgien liegt über dem deutschen Vorschlag. Der Bundesrat fordert eine Anhebung der RFNBO Unterquote in Deutschland auf 2,5 Prozent.

Die eFuel Alliance setzt sich für deutlich ambitioniertere Quoten ein. So fordert die Allianz eine RFNBO Unterquote von 5 Prozent in 2030 und 24 Prozent in 2040.

Eine zu niedrige Unterquote birgt das Risiko, dass

- Investitionsentscheidungen in andere Mitgliedstaaten verlagert werden,
- die in Deutschland geplanten Projekte nicht zur Umsetzung kommen und
- der Verkehrssektor seine Rolle bei der Erreichung der nationalen Klimaziele nicht im notwendigen Umfang erfüllen kann.

Die eFuel Alliance plädiert daher für ambitioniertere Ziele. Der Vorschlag des Bundesrates, der für 2030 eine Quotenhöhe von 2,5 Prozent vorsieht, scheint ein gangbarer Kompromiss. Wichtig ist, dass auch entsprechend die 2040er Ziele angepasst werden. Hier schlagen wir mindestens eine Orientierung am ersten Referentenentwurf des BMUKN aus Juni 2025 vor, der noch eine Quote von 12 Prozent vorsah.

Grundsätzlich gilt: Quoten wirken. Unser Vorschlag ist dabei nicht aus der Luft gegriffen, sondern bildet reale Potentiale ab. Im Rahmen unserer globalen Datenbank monitoren wir gemeinsam mit Porsche Consulting eFuel-Projekte: Weltweit sind über 300 Projekte angekündigt, das sind 20 Mrd. Liter an angekündigter Kapazität in 2030. Weitere Untersuchungen mit Porsche Consulting zeigen auch, wie die eFuel-Produktion in der EU bis 2040 skaliert werden könnte, und schätzte das Potenzial auf 74 Milliarden Liter bis 2035 und 159 Milliarden Liter bis 2040 – was 28 Prozent bzw. 81 Prozent des EU-Kraftstoffmarktes entspricht

Für die Erfüllung eine RFNBO-Quote von 2,5 Prozent sind rund 1 Mrd. Liter notwendig. Bei einer Quotenhöhe von 2,5 Prozent würden, im Vergleich zum Gesetzentwurf, 1,2 Mio. t CO₂ zusätzlich vermieden werden. Für diese CO₂-Einsparung wären 2 Mio. zusätzliche Elektrofahrzeuge beim aktuellen Strommix in Deutschland notwendig. Mehr als aktuell im Bestand.

Der Kompromissvorschlag des Bundesrates ist also mindestens realistisch. Zudem wird ersichtlich, dass ambitionierte Quoten wirken und Investitionen auslösen – die Verfügbarkeit ist also das Ergebnis ambitionierter Quoten und nicht umgekehrt.

Allein die Ankündigung der spanischen Regierung, eine RNFBO-Quote von bis zu 2,5 Prozent einzuführen hat dazu geführt, dass der spanische Energiekonzern Repsol einen 200 MW Elektrolyseur bei einem deutschen Hersteller bestellt hat. Laut der Beratung Wood Mackenzie sind durch diese Quoten bereits 5 Mrd. \$ an Investitionen in europäische Raffinerien entschieden worden.

V. Umsetzung, Vollzug und Pönalen

Die Glaubwürdigkeit und Wirksamkeit der THG-Quote und ihrer Unterquoten hängt maßgeblich von einer verlässlichen Umsetzung und wirksamen Kontrollen ab. Pönalen können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten, wenn sie angemessen ausgestaltet sind.

Wesentliche Punkte aus Sicht der eFuel Alliance sind

- transparente und rechtssichere Vorgaben für die Erfüllung der Quote und die Anrechnung von RNFBO Mengen,
- wirksame Kontrollmechanismen, die Missbrauch verhindern und zugleich die administrativen Lasten für Unternehmen in einem vertretbaren Rahmen halten und
- Pönalen, die Anreize zur Quotenerfüllung setzen, ohne frühe Investitionen in neue Technologien zu gefährden.

Die Ausgestaltung sollte so erfolgen, dass verlässliche Rahmenbedingungen für langfristige Lieferverträge und Investitionsentscheidungen geschaffen werden. Eine übermäßig kurzfristige oder sprunghafte Anpassung der Rahmenbedingungen würde die Finanzierung großskaliger Projekte erheblich erschweren.

VI. Industrie, Investitionen und Standortperspektive

Strombasierte Kraftstoffe können einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Wertschöpfung im Energiesystem und im Mobilitätssektor leisten. Deutschland verfügt mit seiner Industrie, seiner Forschungslandschaft und seiner Infrastruktur über gute Voraussetzungen, ein Leitmarkt und Technologieanbieter für RNFBOs zu werden.

Dafür sind jedoch klare und langfristige regulatorische Signale erforderlich. Investitionen in großskalige eFuel Projekte umfassen regelmäßig hohe dreistellige Millionenbeträge, die nur dann ausgelöst werden, wenn über den gesamten Investitionszeitraum von der Planungsphase über die Final Investment Decision bis zur Inbetriebnahme und Refinanzierung ein verlässlicher Rahmen besteht.

Für eine RNFBO-Quote von 2,5 Prozent (11 TWh ~ 1 Mrd. Liter eFuels) ist eine Investition von ca. 25 Mrd. € erforderlich, wenn die Anlagen global gebaut werden, und ca. 40 Mrd. €, wenn die Produktion in Deutschland bei einer geringeren Energieertragseffizienz stattfindet.

Da die Elektrolyseur- und Stromanlagen in der Regel 90 % der CAPEX verursachen, könnten deutsche Unternehmen >20 Mrd. € Umsatz bei dieser RNFBO-Quote generieren (ca. die Hälfte bei dem aktuellen Vorschlag von 1,2 %, und das Doppelte bei 5 %).

Wenn man den Umsatz von 20 Mrd. € über 4 Jahre verteilt (2026-2029) unter der Prämisse, dass die Quoten nach 2030 linear steigen werden, ist ein jährlicher Umsatz von 5 Mrd. € für deutsche Unternehmen realistisch. Basierend auf Erfahrungswerten könnten damit ca. 10.000-20.000 Arbeitnehmende beschäftigt sein.

Ein ambitionierter und verlässlicher Quotenpfad

- stärkt die Attraktivität des Standorts Deutschland für Projekte in der gesamten Wertschöpfungskette von erneuerbarem Strom über Wasserstoff bis zu Endprodukten,
- schafft industrielle Arbeitsplätze in Produktion, Logistik und Anwendung,
- reduziert langfristig die volkswirtschaftlichen Kosten der Klimapolitik, da spätere nachholende Maßnahmen mit deutlich höheren Grenzkosten vermieden werden können und
- sorgt für die Verfügbarkeit von Wasserstoff zu bezahlbaren Preisen, auf die auch andere Industriezweige wie die Grundstoffindustrie im Laufe der 2030er Jahre angewiesen sein werden.

Es gilt: Jede Anhebung der Quote über das jetzt vorgesehene Niveau löst weitere Investitionen aus.

Berlin, den 3. März 2026

Ralf Diemer

Hauptgeschäftsführer eFuel Alliance