

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

(Az.: C I 6 - 5012/010-2025.0002 | Bearbeitungsstand: 19.06.2025 17:20)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. dankt für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Referentenentwurf für einen Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (Bearbeitungsstand: 19.06.2025 17:20) und nimmt wie folgt Stellung:

Das BMUKN hat am 19.06.25 einen Referentenentwurf zur deutschen RED III-Umsetzung im Bereich Verkehr vorgelegt. Der Entwurf ist als Artikelgesetz aufgebaut und umfasst Änderungen am BlmSchG, der 36., 37. und 38. BlmSchV sowie der Biokraft-NachV.

Der ADAC vertritt in dem Thema zum einen als anerkannte Verbraucherschutzorganisation die Sichtweise seiner Mitglieder, welche über die THG-Quote zu einem effektiven Klimaschutz im Verkehrssektor beitragen können. Zum anderen war der ADAC in der Vergangenheit für Mitglieder und andere Quoteninhaber Marktakteur als Mittler von (pauschalierten) THG-Quoten im Bereich Elektromobilität.

Der ADAC bewertet den Referentenentwurf zur THG-Quote differenziert. Positiv hervorzuheben ist die Fortschreibung der Quote bis 2040, die damit verbundene Planungssicherheit sowie die Ausweitung auf weitere Verkehrsträger. Auch der verkehrsträgerübergreifende Quotenhandel und die Maßnahmen zur Betrugsprävention finden Zustimmung, ebenso der Ausschluss palmölbasierter Reststoffe.

Kritisch sieht der ADAC die geplante Quotenhöhe: Die Anhebung 2027 auf 15 % reicht aus Sicht des Clubs nicht aus, um Marktverzerrungen durch übertragene Altquoten zu verhindern – nötig wären mindestens 17 %. Auch das Gesamtambitionsniveau bis 2030 ist zu niedrig, um den Hochlauf von Elektromobilität und erneuerbaren Kraftstoffen wirksam zu unterstützen. Schließlich warnt der ADAC vor einem zu späten Inkrafttreten – eine Verabschiedung noch 2025 ist entscheidend für Investitions sicherheit und Marktstabilität.

Höhe/Entwicklung der THG-Quote

Die Entwicklung der THG-Quote wird im Referentenentwurf in dreierlei Hinsicht aufgegriffen (alle § 37a, Abs. 4 BImSchG):

- Durch die kurzfristige Quotenanpassung im Verpflichtungsjahr 2027 zur Kompensation von in den Jahren 2025/2026 im Markt angehäuften Quotenüberträgen
- Durch die Rückkehr zur bisherigen Quotenhöhe im Verpflichtungsjahr 2030
- Durch die Fortschreibung der Quote bis ins Verpflichtungsjahr 2040

Die im Entwurf **für das Verpflichtungsjahr 2027 geplante Erhöhung der Quote** von 14,6 % auf 15 % soll die in den Jahren 2024/2025/2026 angefallenen Quotenüberträge marktlich kompensieren. Der Handel von solchen Überträgen wurde 2024 wegen starker Marktverzerrungen aufgrund fragwürdiger Quoten (Biodiesel, UER), die in den Markt „schwemmten“, eingeschränkt. Die 2027 voraussichtlich in den Markt drängenden bzw. auf den Büchern der Quotenverpflichteten liegenden „alten“ Quoten haben das Potential, erneut zum preislichen Verfall der Quote beizutragen. Ein im Vergleich zu den letzten Jahren höherer Preis für THG-Quoten im Jahr 2027 ist indes zum einen wichtig, um auf Verbraucherseite über den THG-Bonus einen starken Anreiz für Elektromobilität zu setzen und Fahrern von Elektroautos neue Erlöspotentiale zu ermöglichen. Aus Sicht des ADAC kann ein attraktiver THG-Bonus ein wichtiges Anreizinstrument für Verbraucher bei der Entscheidung zum Umstieg auf Elektromobilität sein. Das gilt umso mehr, weil durch die hohen Strom- und damit Ladekosten der Kostenvorteil der Elektromobilität in den letzten Jahren erheblich gelitten hat. Ein attraktiver Quotenpreis ist zum anderen wichtig, um auf Herstellerseite Produktionskapazitäten rentabel betreiben zu können und damit die notwendigen Mengen an Biokraftstoffen abzusichern, die benötigt werden, um kurzfristig Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehrssektor – insbesondere unter Einbezug der Bestandsflotte und der von ihr genutzten Kraftstoffen – zu erreichen. **Dafür ist die vom Ministerium nun vorgeschlagene Anhebung der THG-Quote im Jahr 2027 aus Sicht des ADAC trotz der sektoralen Erweiterung der Verpflichtungen nicht ausreichend. Sie sollte bei mindestens 17 % liegen.**

Der Referentenentwurf **schreibt die THG-Quote über das Jahr 2030 hinaus bis ins Jahr 2040 fort**. Der ADAC begrüßt dies. Es gibt Anbietern von Erfüllungsoptionen mehr Planungssicherheit und sichert im Markt die notwendige Rohstoffverfügbarkeit. **Das vorgeschlagene Ambitionsniveau ist jedoch zu gering** - insbesondere bis 2030, also in der entscheidenden Hochlaufphase, ist aus Sicht des Clubs keine Marktaktivierung erwartbar. Die gemäß Referentenentwurf geplanten Quotenhöhen – 25 % bis 2030, 53 % bis 2040 – gehen nur im Jahr 2027 über das bisherige Niveau hinaus. Sie genügen für das Erreichen des Ziels der Klimaneutralität bis 2045 nicht. Von 53 % im Jahr 2040 auf 100 % in nur 5 Jahren stellt kein realistisches Hochlauf-Szenario dar. Der ADAC hatte sich in der Vergangenheit für eine Quote von 40 % bis 2030 (mit Mehrfachanrechnungen) ausgesprochen. Auch unter Berücksichtigung geplanter regulatorischer Änderungen, wie dem Wegfall der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe, bleibt der vorliegende Referentenentwurf mit 25 % bis 2030 und 53 % bis 2040 deutlich hinter dem Notwendigen zurück.

Anwendungsbereich THG-Quote

Der Anwendungsbereich der THG-Quote wird auf die Luft- und Schifffahrt erweitert. Verpflichtete sind somit „alle Kraftstoffanbieter“. Eine Ausnahme gilt für Inverkehrbringer von ausschließlich Flugtreibstoffen, die nur die Vorgaben der ReFuelEU Aviation und nicht die THG-Quote erfüllen müssen. Zudem kann in Zukunft die **Quotenerfüllung** zwischen dem Straßen-, Schienen- und Flugverkehr **flexibel gehandhabt** werden, auch ein verkehrsträgerübergreifender Quotenhandel für fossile Kraftstoffe ist möglich. **Beides bewertet der ADAC positiv.**

Die **Erweiterung des Anwendungsbereichs der THG-Quote auf alle Verkehrsträger** führt zu einheitlicheren Standards im Klimaschutz, besser vergleichbaren politischen Zielen und einem insgesamt höheren Bedarf bei Erfüllungsoptionen. Letzteres unterstützt den Betrieb bestehender sowie den benötigten **Aufwuchs neuer Produktionskapazitäten von Erfüllungsoptionen** – insbesondere für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO.

Unklar ist der Entwurf hinsichtlich der Frage, ob somit auch Inverkehrbringer von B100 oder Biomethan zu Quotenverpflichteten werden.

Der **verkehrsträgerübergreifende Quotenhandel** sorgt zudem für mehr Flexibilität und Effizienz im Markt, weil dort mehr gemindert wird, wo billiger zu mindern ist. Dies kann den preislichen Aufschlag auf Kraftstoffe und damit die **finanziellen Belastungen von Verbrauchern dämpfen**.

Richtig ist, dass die **Schifffahrt bei dieser Flexibilität von den anderen Verkehrsträgern separiert betrachtet** wird und dort die THG-Quote für sich genommen erfüllt werden muss (§ 37a Abs. 2 BImSchG). Zur Begründung führt das BMUKN an, dass ein übermäßig hoher Einsatz in der Schifffahrt die THG-Minderung im Land- und Luftverkehr mindern könnte. Dieses Problem sieht auch der ADAC.

Ähnlich klar sollte sich das Ministerium auch **gegen die Anrechnung von Bahnstrom** aus existierenden, bereits elektrifizierten Strecken als Erfüllungsoption positionieren. Die Umsetzung der RED III in Deutschland sollte im Verkehr weiterhin den Fokus auf die Abkehr von fossilen Kraftstoffen legen und nicht auf die Umverteilung von Mitteln aus den anderen Verkehrssektoren zu den bereits ohnehin elektrifizierten Teilen der Schiene.

Stichtag Quotenanmeldung THG-Quote

Der gesetzliche **Stichtag zur Quotenanmeldung** wird vom 15. April auf den 1. Juni **verlegt**. Bei der Quotenanmeldung müssen die zur Erfüllung eingesetzten erneuerbaren Kraftstoffe in der Unionsdatenbank (UDB) hinterlegt sein, sobald die UDB „eingerichtet und in Betrieb ist“ (§ 37i BImSchG). Eine Verschiebung des Stichtags weiter in das Jahr führt jedoch zu **weniger Klarheit** in der Abgrenzung der jeweiligen Handelsjahre und **stärkt spekulative Aspekte im THG-Quotenhandel**. Sofern administrative Abläufe die Ursache für die geplante Verschiebung sind, wäre deren Beschleunigung zu bevorzugen. Auch für Verbraucher ist ein stabiler Markt mit einem berechenbaren Preisniveau und/oder Preisbildungsprozess vorteilhafter.

Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln (1. Generation)

Die **Obergrenze für Biokraftstoffe der 1. Generation** wird ab 2028 auf 3,5% und ab 2030 auf 3% **abgesenkt** (§ 13, 38. BImSchV). Aus Sicht des ADAC ist die Absenkung der Quotenobergrenze für Biokraftstoffe der 1. Generation **in zweifacher Hinsicht nicht plausibel**.

Zum einen argumentiert das Ministerium mit einem sich durch weitere Anwendungsbereiche vergrößernden Referenzwert, so dass angeblich die absolute Menge an Biokraftstoffen der 1. Generation gleichbleibe. Die Obergrenze bezieht sich jedoch weiterhin nur auf die Energiemenge der in Landfahrzeugen eingesetzten Otto- und Dieselkraftstoffmengen sowie der eingesetzten Erfüllungsoptionen im Straßen- und Schienenverkehr (im Schienenverkehr nur Kraftstoffe, nicht Strom). Im Gegensatz zu fortschrittlichen Biokraftstoffen (IX A-Unterquote, IX B-Cap) und strombasierten Kraftstoffen (RFNBO)

profitieren Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln also **nicht von einer erhöhten Bezugsgröße** (Referenzwert) – die absolute Menge an diesen Biokraftstoffen sinkt demnach im Verkehrssektor.

In der Folge führt dies zu einer **Reduzierung der im Sektor Verkehr erfolgten CO₂-Minderung**. Diese Rückgänge werden durch Minderungserfolge bei THG-Emissionen in anderen Bereichen des Verkehrs kompensiert werden müssen, so dass Fortschritte nicht unmittelbar in der Gesamtbilanz des Verkehrs emissionsmindernd wirksam zu werden. Es kommt zu einer weiteren Verzögerung auf dem Weg zum Erreichen der Klimaschutzziele und auch hinsichtlich der Erfüllung der Vorgaben aus der EU-Lastenteilung. Als Konsequenz drohen somit nicht nur unnötige Verzögerungen beim Klimaschutz, sondern auch zusätzliche erhebliche Belastungen für den Bundeshaushalt, da Deutschland bei der Verfehlung der EU-Vorgaben Emissionsrechte bei anderen Mitgliedstaaten kaufen muss.

Zum anderen wird im Entwurf für die Absenkung der Obergrenze auf Flächenverbrauch und schädliche Flächennutzungseffekte (ILUC) verwiesen. **Der Verweis auf Landveränderungseffekte greift nicht**, da die gegenüber den EU-Vorgaben schon bisher reduzierte deutsche Quotenobergrenze von 4,4% (EU erlaubt 7 %) solche Effekte bereits abbildet. Auch die aktuelle Marktlage und das von der EU-Kommission intern angesprochene Erfordernis einer Verwertung ukrainischer Überschüsse sprechen gegen eine Reduzierung der Obergrenze.

Gemäß Referentenentwurf wird überdies die **Anrechnung sojaölbasierter Biokraftstoffe ab 2026 beendet** (§ 37b BlmSchG). Der ADAC rät stattdessen zu einer differenzierten Betrachtung der tatsächlichen Umweltfolgen von Biokraftstoffen der 1. Generation. So wird mittlerweile Soja auch in unseren Breiten erfolgreich angebaut. Hier wäre eine **Differenzierung nach Herkunftsland** dem jetzt geplanten Ausschluss des Grundstoffes **vorzuziehen**.

Fortschrittliche Biokraftstoffe (Anhang IX Teil A)

Der Entwurf sieht vor, dass die **Anrechnung palmölbasierter Reststoffe** und Nebenprodukte wie POME und PFAD ab 2026 **beendet** wird (§ 37b Abs. 8 S. 1 Nr. 3 BlmSchG). Zur Begründung wird auf die Quersubventionierung der Palmölproduktion durch die energetische Verwertung dieser Stoffe in Biokraftstoffen verwiesen. Der **ADAC kann diese Entscheidung nachvollziehen**. Die Nachhaltigkeit jeglicher Art von Palmölprodukten ist unter Experten umstritten, zudem die Unterscheidung nach Beimischung in andere Produkte ohne aufwendige Analytik nahezu unmöglich ist, so dass ein Verbot konsequent scheint.

Die **Doppelanrechnung bei Übererfüllung** der Unterquote wird **gestrichen**. Die Begründung des Ministeriums ist, dass das Überangebot der letzten Jahre gezeigt habe, dass auch ohne Förderung durch Mehrfachanrechnung genug Material in den Markt kommt. Hierbei wird übersehen, dass dieses Überangebot größtenteils von den unter Betrugsverdacht stehenden Mengen an Biodiesel herrührt. Dennoch hält der ADAC diese **Entscheidung im Sinne** einer schnell wirkenden **Betrugsprävention** für **vertretbar**. Die Erhöhung der IX A-Unterquote (§ 14 38. BlmSchV) löst im Übrigen auch einen Marktimpuls aus, so dass die Doppelanrechnung vermutlich verzichtbar ist.

Anhang IX Teil B

Das **Cap auf Anhang IX Teil B** gemäß § 13a 38. BlmSchV (gebrauchtes Speiseöl, tierische Fette) wird ab 2031 schrittweise **erhöht**. Der Referentenentwurf begründet dies damit, dass die Erhöhung die absolute Menge an IX B-Biokraftstoffen konstant halten soll, während der Bezugswert des Caps durch den abnehmenden Energiebedarf im Verkehr sinkt. Zugleich regelt der Entwurf die erweiterte Anrechenbarkeit von tierischen Fetten und fügt weitere Stoffe der Liste der IX B-Rohstoffe (Anlage 4 | 38. BlmSchV) hinzu. Diese Änderungen **sieht der ADAC als positiv an**. Generell ist es gut, die **Rohstoffbasis zu vergrößern**,

um den **Markt resilient zu machen** und stets ausreichende Mengen an Rohstoffen zu haben. Wichtig ist dabei, auf strenge Nachhaltigkeitskriterien zu achten und zu berücksichtigen, dass Stoffströme nicht aus anderen Bereichen umgeleitet werden, um diese dann klimaschädlich zu ersetzen.

RFNBO (=E-Fuels)

Der Referentenentwurf führt eine separate **Unterquote für RFNBO ab dem Jahr 2026** ein. Sie steigt bis 2040 schrittweise auf 12% (energetisch) mit einem Zwischenziel von 1,5 % im Jahr 2030. Dieser Wert ist nach Brancheneinschätzungen **zu niedrig**. Infolgedessen werden notwendige Investitionsentscheidungen nicht getroffen. Der Aufbau von Elektrolyseurkapazitäten etc. benötigt jahrelange Vorlaufzeiten, so dass ein ausreichender Marktimpuls vor 2030 wünschenswert wäre, zumal bereits jetzt zu sehen ist, dass Anlagen konsequent im Ausland aufgebaut werden, was Deutschland und Europa in neue Abhängigkeiten bringt. Die **Unterquote sollte daher deutlich höher ausfallen**.

RFNBO sind bis 2034 weiterhin mit dem Faktor 3 auf die THG-Quote anrechenbar. Anschließend wird der Multiplikator jährlich um 0,5 verringert, bis RFNBO ab 2038 nur noch einfach anrechenbar sind. Jedoch gilt für den Einsatz von RFNBO in der Luft- und Schifffahrt dauerhaft ein (zusätzlicher) Multiplikator von 1,5 (§ 3 Abs. 5 37. BlmSchV). Der ADAC hat den Eindruck, dass über diesen Anreiz eine Priorisierung der Volumenallokation in bestimmte Märkte/Verkehrsträger vorgenommen werden soll. Der ADAC fordert, **Multiplikatoren auch für den Straßenverkehr** in gleicher Höhe beizubehalten, bis ausreichend E-Fuels im Markt vorhanden sind.

Elektromobilität

Ladestrom für E-Fahrzeuge ist bis 2031 weiter **mit dem Faktor 3** auf die THG-Quote **anrechenbar**. Anschließend wird der Multiplikator jährlich um 0,5 verringert, bis E-Mobilität ab 2035 nur noch einfach anrechenbar ist. Dieses **Auslaufen des Multiplikators** erscheint angesichts der ab 2035 geltenden Flottengrenzwerte **sachgerecht**. Die Rückführung sollte spätestens 2030 im Lichte des Hochlaufs der Elektromobilität geprüft werden.

Nicht sachgerecht erscheint hingegen, dass für E-Mobilität der erhöhte fossile Komparator der RED III (Originaltext der Richtlinie) in der deutschen Umsetzung der EU-Gesetzgebung nicht gelten soll. Vielmehr bleibt es wie bisher beim **Anpassungsfaktor für die Antriebseffizienz** (0,4), mit dem die THG-Intensität des Stroms multipliziert wird. Das ergibt vermutlich einen niedrigeren Quotenpreis, der durch weniger Anreize für Elektromobilität eine **schwächer ausfallende THG-Minderungswirkung** seitens der Elektromobilität verursacht. Ohne fossilen Komparator erhalten E-Fahrzeuge im Quotensystem (z. B. THG-Bonus) eine geringere Gutschrift. Das könnte Investitionen in Ladeinfrastruktur und E-Flotten verlangsamen. Der **ADAC fordert** daher das **Einführen des fossilen Komparators** und den **Verzicht** auf die Berechnung der **Antriebseffizienz**.

Strom von öffentlichen Ladepunkten

Strom aus öffentlichen Ladepunkten soll fortan **nur noch einmal jährlich** beim UBA **zertifiziert** werden dürfen. Hintergrund ist vermutlich die administrative Entlastung des UBA. Dies kann für Ladesäulenbetreiber problematisch sein, weil unterjährige Preisschwankungen **nicht markteffizient** genutzt werden können. Administrative Entlastungen der Umsetzungsbehörden dürfen auch nicht marktineffizient sein und **zu Lasten der Markakteure** gehen; eine unterjährige Einreichung von Quoten muss in modernen, digitalen Verwaltungsstrukturen abbildbar sein. Dazu gehört auch, dass bei fehlerhaften Einreichungen einer Quotenanmeldung dem Antragssteller, wie sonst auch üblich in der Verwaltungspraxis, die Gelegenheit zur Nachbesserung eingeräumt werden muss. Hier sieht der

Referentenentwurf vor, dass **bei Fehlern in der Meldung** der komplette **Antrag** ohne Rückkopplung **abgewiesen** wird. Dies **sieht der ADAC kritisch**.

Zertifizierungsvorgaben/Betrugsprävention

Der Referentenentwurf macht die Möglichkeit von **Vor-Ort-Kontrollen** (Witness Audits) der Produktionsanlagen durch die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats (§ 37b Abs. 8 S. 1 Nr. 5 BImSchG) zur **Voraussetzung für die Anrechnung von Biokraftstoffen und RFNBO** im Rahmen der THG-Quote. Im Lichte der kürzlich bekannt gewordenen Betrugsskandale in dem Bereich ist zu begrüßen, dass das Ministerium hier Möglichkeiten zur Betrugsprävention schaffen will. Allerdings **zweifelt der ADAC an der Wirksamkeit** der vorgestellten Maßnahmen, da diese leicht durch Importe aus anderen EU-Ländern mit anderen Prüfniveaus umgangen werden können. Auch die von der Europäischen Kommission veröffentlichte „Implementing Decision“, die ein verschärftes Prüfverfahren spezifisch für Deutschland skizziert, bezieht sich nicht auf zukünftige, sondern nur die in der Vergangenheit untersuchten Verdachtsfälle bei Biodieselimporten. Vielmehr sollte auf **Zulassungsverfahren** für Hersteller **mit einer zentralen Erfassung** (Rohstoffe, Produktionsprozess, Engineering Report zur Kapazität, Massenbilanzen und Ausbeute), zusätzlichen **Dokumentationspflichten** sowie stichprobenbasierten **Tiefenprüfungen** der letzten Schnittstelle gesetzt werden.

Automatische Quotenanpassung/Sonderregel bei Übererfüllung

Der bisherige Mechanismus zur **automatischen Quotenanpassung** bei überproportional steigendem Anteil der E-Mobilität an der Quotenerfüllung gemäß § 37h BImSchG wird abgeschafft. Ersetzt wird er durch einen neuen Mechanismus, der durch eine ungewöhnlich hohe **Übererfüllung jedweder Erfüllungsoption** ausgelöst wird: Übersteigt die Übererfüllung in einem Verpflichtungsjahr die Differenz der Quotenhöhe für die folgenden zwei Verpflichtungsjahre, wird dieser Überschuss (multipliziert mit einem Faktor zwischen 0,5 und 1,5) auf die Quotenhöhe des übernächsten Verpflichtungsjahr (sowie aller folgenden Verpflichtungsjahre) aufgeschlagen (Anmerkung: Im Begründungsteil des Referentenentwurfs wird hierzu eine Beispielrechnung ausgeführt, die abweichend von Gesetzestext ist. Hierzu hat das BMUKN auf seiner Website eine Liste von Antworten zu beim Ministerium eingegangenen Fragen veröffentlicht – diese Antworten sollten zumindest in die Begründung des Gesetzestextes übernommen werden, um spätere Gesetzesauslegungen zu vereinfachen).

Der **ADAC bewertet es als positiv**, dass jetzt alle Erfüllungsoptionen diesen Mechanismus auslösen können: die bisherige Regelung hatte sich im Lichte des Biodieselskandals als unzureichend erwiesen. Allerdings besteht die **Befürchtung**, dass die Ausgestaltung dieses **Mechanismus nicht zeitlich flexibel genug** ist, um sich abzeichnende Marktverzerrung durch Übererfüllungen am Markt rechtzeitig zu begegnen. Insbesondere das Verpflichtungsjahr 2027 betrachtet der ADAC als kritisch: Hier ist fest davon auszugehen, dass größere Mengen von Quoten in den Markt kommen werden und die dem Jahr der Übererfüllung nachlaufende Quotenanhebung nicht die Marktverzerrungen im Jahr 2027 korrigiert (weshalb der ADAC eine Anhebung der allgemeinen THG-Quote für das Jahr 2027 als wichtig erachtet, siehe oben im Text). Relevante Unsicherheiten über den Preis von THG-Quoten stören den für den Klimaschutz im Verkehrssektor dringend benötigten Hochlauf von Elektromobilität sowie die Stabilität des bisherigen Angebots an erneuerbaren Kraftstoffen. Das Instrumentarium des Ministeriums sollte daher für eine erfolgreiche Begleitung des Markthochlaufs ein stabiles und attraktives Quotenniveau fördern und sicherstellen.

Zeitliche Umsetzung

Ein **Kabinettbeschluss** des vom BMUKN am 19.06.25 vorgelegten Entwurfs zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist **erst für Oktober 2025** geplant, die erste Lesung im Bundestag nicht vor dem 18. Dezember – buchstäblich in letzter Minute vor der Winterpause. Damit wird eine Verabschiedung des nun vorliegenden Entwurfs vor dem geplanten Inkrafttreten am 01.01.2026 nicht möglich sein. Der **Zeitplan verkennt** dabei **die Dringlichkeit im Verkehrssektor**. Die Folge ist: zentrale Maßnahmen zur THG-Minderung greifen im schlimmsten Fall 2027 oder treten rückwirkend in Kraft – mit Risiken für Planung und Investitionen aller beteiligten Akteure. Das erfordert **zwingend eine Verabschiedung noch 2025**. Der aktuelle Zeitplan steht zudem im klaren Widerspruch zum Koalitionsvertrag, der eine "zeitnahe Umsetzung" der RED III vorsieht. Die beteiligten Akteure stehen bereit. Sie brauchen jetzt die Zusicherung, dass die Bundesregierung ihre Klimaziele im Verkehr ernst nimmt und verlässliche Rahmenbedingungen schafft.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de