

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Erneuerbare Kraftstoffe

Warum sich das Gesetz zur THG-Quote verzögert

Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf zur Umsetzung der EU-Richtlinie RED III erneut verschoben – sehr zum Ärger der Kraftstoff-, Wasserstoff- und Biokraftstoffbranche. Die Verbände warnen vor weiteren Verzögerungen und fordern verlässliche Rahmenbedingungen.



Jutta Maier & Nora Marie Zaremba

Die Bundesregierung war eigentlich europarechtlich verpflichtet, noch in diesem Jahr den **Gesetzesentwurf zur nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III)** und zur Weiterentwicklung der **Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)** vorzulegen. Die Branche wartet mit Spannung darauf: Es geht darum, wie der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe in Zukunft gestaltet wird. Ohne klare Vorgaben fehlt den Unternehmen die Sicherheit, dass sich Investitionen in die **Produktion von E-Fuels, Biokraftstoffen und Wasserstoff** lohnen.

Einen Entwurf hatte das **Umweltministerium Ende Oktober** in die **Ressortabstimmung** gegeben – in der Hoffnung, den [Kabinettstermin für vergangene Woche](#) (12. November) halten zu können (Background berichtete). Doch auch in dieser Woche wird der Gesetzentwurf zur THG-Quote wohl **nicht am Kabinettstisch abgenickt** werden. Aus Regierungskreisen heißt es nun, man hoffe, dass der Entwurf **noch im Dezember** ins Kabinett gehe. Allerdings hatte die EU-Kommission Deutschland wegen der vorgezogenen Bundestagswahlen mehr Zeit eingeräumt.

„**Wir sind im laufenden Verfahren**“, sagte ein Sprecher des federführenden Bundesumweltministeriums auf Anfrage. „Die Novelle ist technisch sehr komplex geworden.“ Es gelte, „genau zu prüfen und auszugestalten“, sagte der Sprecher. Es gehe immerhin um „**einen Milliardenmarkt, der Klarheit verdient**“. Einige Ministerien würden eine Prüfzeit von mehreren Wochen benötigen, war aus Regierungskreisen als ein Grund zu vernehmen, warum es mit der Novelle zur THG-Quote nun so lange dauert.

Sollte die Gesetzesnovelle **erst nach dem 1. Januar 2026 beschlossen** werden, könnte sie ihre Wirkung dennoch rückwirkend zu Beginn des gleichen Jahres entfalten, denn die THG-Quote bezieht sich auf die Emissionen, die durch den **Jahresverbrauch fossiler Kraftstoffe** der quotenverpflichteten Unternehmen entstehen.

Quote soll nur noch für Straßenverkehr gelten

Eine wesentliche Änderung des aktuellen Gesetzentwurfs gegenüber einer Fassung vom Juni besteht darin, dass die THG-Quote **nur für den Straßenverkehr** gelten soll. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass EU-Vorgaben für **Biokraftstoffe im Schiffs- und Flugverkehr** gesondert in bestehende Verordnungen übernommen werden müssen. Verordnungen wie beispielsweise die **Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung** müssten jetzt angepasst werden, was ebenfalls einige Prüfzeiten in Anspruch nehme, so Regierungskreise.

Als sicher gilt, dass die **Power-to-Liquid-Quote** („PtL“-Quote) aus dem bestehenden Entwurf **herausgelöst werden** soll, um deren Abschaffung möglichst bald zu beschließen. Union und SPD hatten sich **im Koalitionsausschuss** am vergangenen Donnerstag darauf geeinigt, die [nationale PtL-Quote „schnellstmöglich“ zu streichen](#) (Background berichtete).

Aus Sicht der Industrie ist die Quote, die ab 2026 gelten sollte, **nicht erfüllbar**, weil es derzeit **kaum kommerzielle Produktionsanlagen** beispielsweise für grünes Kerosin gibt. Viele Projekte sind eher im Pilotstadium. Damit würden den Airlines **Strafzahlungen drohen**. Vorgesehen waren 0,5 Prozent E-Kerosin als Beimischung ab 2026, bis 2030 sollte der Anteil auf zwei Prozent steigen.

Regeln zur Betugsprävention sollen nicht losgelöst werden

Aussagen, wonach aus dem Gesetzentwurf zur THG-Quote wohl zunächst auch die **Regeln zur Betugsprävention herausgelöst** werden könnten, seien Gerüchte, hieß es aus Regierungskreisen. „Die Betugsprävention bleibt drinnen.“ Aus Kreisen der Unionsfraktion war zu hören, es sei entscheidend, dass der Entwurf schnell komme.

Auch der **Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie** (VDB) drängt auf eine rasche Einigung. „Die deutsche Biokraftstoffwirtschaft, bei Biodiesel bislang Marktführer in der EU, durch eine weitere Verzögerung der Betugsbekämpfung zugrunde gehen zu lassen, würde der Bundesregierung ein schlechtes Zeugnis ausstellen“, mahnte VDB-Geschäftsführer **Elmar Baumann**.

Eine Umsetzung der Gesetzesnovelle zum 1. Januar 2026 sei „unverzichtbar, um die seit drei Jahren bestehenden **massiven Marktverwerfungen zu beenden**“. Für die deutschen Unternehmen der Biokraftstoffwirtschaft sei es nicht hinnehmbar, dass

sich die Ressortabstimmung trotz monatelanger Vorlaufzeit und intensiver Diskussion des Referentenentwurfs weiter hinziehe.

An das Bundesfinanzministerium appelliert der VDB, die administrativen **Kompetenzen beim Zoll zu belassen**. Offenbar gibt es Überlegungen, die Quotenanrechnung anders als bisher zu organisieren. Die bewährte Abwicklung der Quotenanrechnung dürfe in der aktuell wirtschaftlich kritischen Situation **nicht durch eine Änderung der Zuständigkeiten gefährdet** werden.

„Uausgereifter Beschluss hätte mehr Schaden angerichtet“

Der **Deutsche Wasserstoff-Verband** (DWV) bewertet die kurzfristige Absetzung des Kabinettsbeschlusses als „**ernüchternd**“. Die Branche warte dringend auf Planungssicherheit. „Zugleich gilt: Ein unausgereifter Beschluss hätte womöglich mehr Schaden angerichtet als Nutzen gestiftet“, erklärte DWV-Vorständin **Friederike Lassen**. Entscheidend sei nun, dass die Bundesregierung die Zeit nutze, um die Regelungen so auszustalten, dass sie Investitionen in Wasserstoff tatsächlich **anreizen und nicht behindern**.

Besonders wichtig ist dem DWV, dass **Wasserstoff künftig im Raffineriesektor** verwendet wird. „Gerade in Raffinerien ist eine **hohe Zahlungsbereitschaft vorhanden** und die Ersetzung von grauem, fossilem Wasserstoff in der Produktion besonders effektiv, wie auch der Energiewendemonitoring-Bericht der Bundesregierung konstatiert.“

Die Mineralölwirtschaft lobt, dass im aktuellen Entwurf nicht mehr vorgesehen ist, **Teile des Luftverkehrs in die THG-Quote einzubeziehen**, und dass die deutlich höhere **THG-Minderungsverpflichtung für die Schifffahrt** im Vergleich zu Anrainerstaaten gestrichen wurde. „Das hätte insbesondere den ARA-Raum mit den Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen begünstigt“, sagte **Christian Küchen**, Hauptgeschäftsführer des Wirtschaftsverbands Fuels & Energie en2X. Dies hätte gerade in der Schifffahrt zu einer **Verlagerung ins europäische Ausland** mit geringeren Anforderungen führen können.

Biogasverband kritisiert geplante Abschaffung der Mehrfachanrechnung

Der Verband begrüßt, dass der **Mehrachtfaktor für die Anrechnung von grünem Wasserstoff** und strombasierten Kraftstoffen weiter gelten soll, da die Herstellung mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden sei. Wasserstoff habe in etwa den dreifachen Energiegehalt von **hydriertem Pflanzenöl HVO**, und darf dreifach auf die THG-Quote angerechnet werden. Dadurch könnten zur Erfüllung der Quotenvorgaben **fast neun Tonnen HVO** durch eine Tonne grünen Wasserstoff ersetzt werden.

Der Biokraftstoffverband und der Biogasrat hingegen sind sich **uneinig bezüglich der Abschaffung der doppelten Anrechenbarkeit** von fortschrittlichen

Biokraftstoffen auf die THG-Quote, die nicht aus Nahrungs- oder Futtermittelpflanzen hergestellt werden. Aus Sicht des Biogasrats sind die **Potenziale von Biomethan und Bio-LNG** und deren mögliche Klimaschutzeistung im Verkehrssektor „bei Weitem nicht erschlossen“. Deshalb plädiert Geschäftsführerin **Janet Hochi** dafür, dass ihre doppelte Anrechenbarkeit zumindest **übergangsweise bis zum Jahr 2030** beizubehalten.

Hochi sieht eine **Ungleichbehandlung**: Schließlich dürften grüner Strom und erneuerbare Kraftstoffe weiterhin mehrfach angerechnet werden. „Im Ergebnis werden fortschrittliche Biokraftstoffe wettbewerblich gegenüber anderen erneuerbaren Kraftstoffoptionen **massiv diskriminiert** und getätigte Investitionen der Branche **mit einem Schlag entwertet**.“

Biokraftstoffverband fordert langfristig garantierte Einspeisevergütung

Dagegen hält der VDB es für erforderlich, die **Doppelanrechnung abzuschaffen**, weil dadurch ein wesentlicher **Treiber für Betrug entfalle**. „Die Nachfrage nach fortschrittlichen Biokraftstoffen ist so groß, dass eine Doppelanrechnung hinfällig ist“, so Baumann. „Ein Unternehmen, das seinen Markteintritt von der Doppelanrechnung abhängig macht, ist **schlicht nicht konkurrenzfähig**.“

Aus Sicht des Verbands en2X sind dennoch **nicht die Grundlagen** dafür geschaffen, dass Investitionen in Produktionsanlagen tatsächlich stattfinden: So schaffe die geplante Unterquote für **nicht-biobasierten Kraftstoffe** (RFNBO) zwar grundsätzlich Nachfrage. Sie allein reiche aber nicht aus, damit die Unternehmen solch teure Anlagen tatsächlich finanzieren. Gleches gelte für Investitionen in Anlagen, in denen etwa **grüne Kraftstoffe aus Biomasse** gewonnen werden („BtL-Verfahren“).

Denn die RFNBO-Quote wirke analog zum Stromsektor nur wie ein **Einspeisevorrang** – wenn diese Kraftstoffe verfügbar sind, dürfen sie in den Markt. Was fehle, sei ein zweites Element wie im Erneuerbare -Energien-Gesetz (EEG): eine **langfristig garantierte Einspeisevergütung**, zum Beispiel **über 15 bis 20 Jahre**. Nur so könne ein ausreichender Abnahmepreis für die Produkte gewährleistet werden.