

Kommentar zum Gesetzentwurf zur Umsetzung der EU-RED III-Richtlinie im Verkehrssektor und zur Weiterentwicklung der THG-Quote

Christof von Branconi, Thomas Frewer, Hans Jürgen Wernicke

1. August 2025

Einleitung: Bedeutung des Gesetzesentwurfs zur Weiterentwicklung der THG-Quote

Am 19. Juni 2025 hat die Bundesregierung einen Referentenentwurf zur nationalen Umsetzung der überarbeiteten EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Verkehrssektor vorgelegt. Im Zentrum steht dabei die Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) als zentrales Klimaschutzinstrument im Straßenverkehr.

Der Entwurf ist ein wichtiger Schritt zur langfristigen Fortschreibung der THG-Minderungsziele bis 2040 und zur regulatorischen Umsetzung neuer europäischer Vorgaben, etwa für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Energieträger. Besonders relevant ist die geplante Erhöhung der THG-Quote von 25 % im Jahr 2030 auf 53 % im Jahr 2040, was erstmals eine Planungsperspektive über 2030 hinaus schafft.

Die THG-Quote wirkt vorrangig im bestehenden Fahrzeugbestand – mit über 40 Millionen Pkw und 7 Millionen Nutzfahrzeugen – und ist damit bis auf Weiteres der zentrale Hebel zur Emissionsminderung im Verkehrsbereich. Der Entwurf zielt zudem darauf ab, durch Unterquoten gezielt den Markthochlauf innovativer Kraftstoffe wie synthetischer Fuels (RFNBO) zu unterstützen.

Ein weiterer Impuls ergibt sich aus der geplanten europäischen Überarbeitung der Energie-Besteuerungsrichtlinie (Energy Taxation Directive, ETD), die eine Besteuerung von Kraftstoffen nach deren Klimawirkung vorsieht. Dadurch könnte die klimapolitische Lenkungswirkung deutlich gestärkt werden.

Trotz dieser Fortschritte weist der Entwurf strukturelle Schwächen auf, die seine Wirksamkeit einschränken. Im Folgenden werden zentrale Kritikpunkte benannt und konkrete Empfehlungen für eine gezielte Nachbesserung formuliert, um eine technologieoffene, investitionsfreundliche und klimawirksame Ausgestaltung zu erreichen.

Schwächen des vorgelegten Referentenentwurfes und konkrete Empfehlungen für eine gezielte Nachbesserung

1. Anrechnung von Klimaschutzmaßnahmen ausschließlich anhand realer

Treibhausgasminde rung (Cradle to Cradle-Betrachtung: ganzheitlicher CO₂-Fußabdruck)

Leider korrigiert der vorliegende Entwurf nicht die politisch motivierte, unverhältnismäßige Bevorzugung von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV), die weiterhin bis 2030 mit dem dreifachen Faktor auf die Treibhausgas-Quote (THG-Quote) angerechnet werden. Dabei basiert die zugrunde gelegte Annahme von „null Emissionen“ bei BEV auf einem pauschalen Wert, der weder den tatsächlichen Treibhausgasgehalt des in Deutschland genutzten Strommixes noch den CO₂-Fußabdruck der energieintensiven Batterieproduktion berücksichtigt.

Diese Politik setzt leider die fehlende Berücksichtigung des ganzheitlichen THG-Fußabdruckes von unterschiedlichen Antrieben fort. Nur eine ganzheitliche Berechnung des CO₂-Fussabdruckes von Rohstoffen über Herstellung, Nutzung und Entsorgung (LCA, Life Cycle Analysis) kann die Klimawirksamkeit korrekt darstellen und einen zutreffenden Vergleich unterschiedlicher Konzepte ermöglichen. Nur auf diesem Weg können auch die spezifischen CO₂-Vermeidungskosten bei den verschiedenen angerechneten Energieträgern bzw. Antriebskonzepten transparent gemacht werden. Der Entwurf ignoriert weitgehend, welche Optionen besonders effizient zur Emissionsminderung beitragen, und incentiviert stattdessen vielfach politisch präferierte Antriebsarten (wie BEV) oder Energieträger (wie Strom). Dies widerspricht den Grundprinzipien effizienter und marktwirtschaftlicher Klimapolitik.

2. Zu niedriger Zielpfad für die THG-Quote

Die im Entwurf vorgesehene Fortschreibung der THG-Quote ist unzureichend. Die unverändert für 2030 angesetzten 25 % liegen unter dem Niveau, das für eine zielkompatible THG-Minderung im

Verkehrssektors notwendig wäre. Ein breites Bündnis, darunter der VDA, die E-Fuels Alliance, der Fachverband Biogas und GES, fordert eine Erhöhung auf mindestens 35% bis 2030. Ein möglicher Grund für das Zaudern der Politik in diesem Punkt mag in der durch diese Forderung ausgelösten zusätzlichen Verteuerung konventioneller Kraftstoffe liegen – was typischerweise die Mehrheit der Wähler wenig attraktiv findet, klimapolitisch aber notwendig ist.

Mittel- und langfristig sehr bedeutsam ist die Unterquote für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO), insbesondere für grünen Wasserstoff und synthetische E-Fuels. Ab 2026 soll ein Anteil von 0,1 % gelten, der bis 2030 auf 1,5 % steigt (EU-Vorgabe 2030 war mindestens 1%), 2040 ist eine Quote von 12 % vorgesehen. Damit wird die Basis für einen planbaren Markthochlauf geschaffen. Ohne langfristig wirksame Quoten entstehen weder Investitionssicherheit noch Skalierungsperspektiven für Elektrolyseure und Produktionsanlagen synthetischer Kraftstoffe.

3. Technologieverengung und Ausschlüsse

Der Entwurf zur Weiterentwicklung der THG-Quote sieht den pauschalen Ausschluss bestimmter Feedstocks vor – etwa Biokraftstoffe aus Sojaöl, Rückständen der Palmöl-verarbeitung oder biogenem Wasserstoff im Straßenverkehr. Diese Maßnahme erfolgt unabhängig von der tatsächlichen Treibhausgasbilanz der jeweiligen Feedstocks.

Die Anrechnungsausschlüsse basieren nicht auf individuellen Nachhaltigkeitsnachweisen, sondern ausschließlich auf der Art der eingesetzten Rohstoffe oder dem spezifischen Verwendungszweck. Damit wird das grundlegende Prinzip der Bilanzierung über messbare Treibhausgaseinsparungen unterlaufen. Entscheidend sollte stets die überprüfbare ökologische Gesamtbilanz sein – insbesondere die tatsächliche Treibhausgas-Minderung. Dafür bedarf es eines robusten, transparenten und international anschlussfähigen Zertifizierungs- und Bilanzierungssystems, das Missbrauch verhindert, aber Investitionen in klimafreundliche Technologien nicht behindert.

Zudem schränkt der Entwurf die Anrechenbarkeit von biogenen Komponenten ein, die im Rahmen des sogenannten Co-Processing gemeinsam mit fossilen Rohölen in Raffinerien verarbeitet werden. Diese etablierte Methode erlaubt eine schrittweise Dekarbonisierung bestehender Produktionsprozesse, ohne dass zusätzliche Infrastruktur erforderlich ist.

Die Beschränkung des Co-Processing steht einer effizienteren Integration nachhaltiger Rohstoffe in bestehende Produktionsketten entgegen. Sie verhindert mögliche Klimavorteile und widerspricht dem Grundprinzip der Technologieneutralität.

In diesem Zusammenhang ist es auch nicht nachvollziehbar, dass ganze Gruppen von Pflanzenölen vom Einsatz ausgeschlossen oder deren Verwendung ausschließlich auf den Luftverkehr beschränkt werden. Solche pauschalen Verbote errichten willkürliche Hürden – etwa für die künftige treibhausgasmindernde Nutzung von Energiepflanzen, die nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen.

4. Komplexität und Planungshindernisse

Die Verknüpfung verschiedener Sektoren –Straßenverkehr, Luftfahrt und Schifffahrt – unter einem einheitlichen Quotenregime führt zu wachsender Komplexität und mangelnder Investitionsklarheit. Dabei unterscheiden sich diese Sektoren grundlegend in mehreren zentralen Aspekten:

- **Technologische Reife:** Während im Straßenverkehr bereits marktfähige Lösungen wie batterieelektrische Antriebe verfügbar sind, stehen in der Luftfahrt und Schifffahrt nachhaltige Antriebstechnologien – insbesondere auf Basis strombasierter Kraftstoffe – noch am Anfang der Skalierung.
- **Investitionszyklen:** Fahrzeuge im Straßenverkehr werden in deutlich kürzeren Abständen ersetzt als Flugzeuge oder Schiffe, deren Lebenszyklen oft mehrere Jahrzehnte betragen.
- **Infrastruktur und Marktcharakteristika:** Straßenverkehr ist primär an bestehende Strom- und Tankinfrastrukturen gebunden. Dagegen sind Luftfahrt und Schifffahrt überwiegend internationale Sektoren mit grenzüberschreitenden Märkten, und spezifischer Versorgungslogistik.

Diese strukturellen Unterschiede erfordern weiterhin differenzierte regulatorische Ansätze. Sonst besteht die Gefahr, Fehlanreize zu setzen und dringend benötigte Investitionen in den Sektoren Luftfahrt und Schifffahrt zu behindern.

Zusätzlich belasten hohe regulatorische Anforderungen – etwa durch die Unionsdaten-bank – sowie das Fehlen eines verlässlichen Monitorings. Dies kann zu Markteintritts-barrieren, Verzögerungen bei der Umsetzung und langfristig zu einem Vertrauensverlust in die Steuerungsfähigkeit der Politik führen.

5. Gesetzgeberischer Verzug mit Risiko

Auch der Zeitplan des nationalen Gesetzgebungsverfahrens ist problematisch. Ein Kabinettsbeschluss ist erst für Oktober 2025 vorgesehen, eine erste Lesung im Bundestag erst für Mitte Dezember. Damit droht ein Inkrafttreten nicht vor dem zweiten Quartal 2026. Dabei hätte Deutschland gemäß EU-Vorgabe die RED III bereits bis Mai 2025 in nationales Recht umsetzen müssen.

Für betroffene Unternehmen entsteht dadurch eine Phase regulatorischer Unsicherheit. Daher ist ein Inkrafttreten spätestens zum 1. Januar 2026 unerlässlich.

Fazit und Empfehlungen

Der Entwurf zur Weiterentwicklung der THG-Quote ist in seiner Zielrichtung grundsätzlich richtig – greift jedoch in wichtigen Bereichen zu kurz. Das Ziel einer schnellen Verminderung der THG-Emissionen kann nur durch einen Verbund von e-Mobilität und Verwendung CO₂-armer Kraftstoffe mit unmittelbarer Wirkung auf die Bestandsflotte erreicht werden.

Um seine Wirksamkeit als zentrales Klimaschutzinstrument im Verkehrssektor voll zu entfalten, sind folgende Anpassungen notwendig:

- Korrekte Anrechnung von Klimaschutzmaßnahmen ausschließlich anhand realer Treibhausgasreduzierungen (Cradle to Cradle-Betrachtung): Der Gesetzesentwurf sollte eine Umstellung auf diese Basis vorbereiten, so dass bei Vorliegen der methodischen Grundlage durch die EU entsprechende Anpassungen leicht vorgenommen werden können. Im Vorgriff darauf wäre die Dreifachanrechnung von BEV auf die THG-Quote zügiger abzuschmelzen.
- Anhebung der THG-Quote auf 35 % bis 2030, um signifikante Fortschritte bei der THG-Reduzierung im Verkehr zu machen
- Technologieoffenheit bei den Herstellungsverfahren (keine Einschränkung von Co-Processing) und keine pauschalen Ausschlüsse bestimmter biogener Feedstocks, sofern Nachhaltigkeit und Emissionsminderung nachgewiesen sind;
- Weiterhin eigenständige gesetzliche Regelungen für Luftverkehr und Schifffahrt
- Enge Abstimmung mit den europäischen Partnern, um vergleichbare Standards zu schaffen

- Verbindliche Verabschiedung des Gesetzes bis spätestens Ende 2025, um Investitions- und Planungssicherheit herzustellen.

Nur mit diesen Nachjustierungen kann der Entwurf den Anforderungen der Transformation des Verkehrs gerecht werden und zugleich Planungssicherheit bei Investitionen, Anreize für Innovationen und strategisch erforderliche Versorgungssicherheit bieten.

Bei der Strukturierung und sprachlichen Ausformulierung dieses Textes wurde ChatGPT (Modellstand Juli 2025) unterstützend eingesetzt. Alle Inhalte wurden redaktionell geprüft und verantwortet.