

Klimaneutraler Verkehr – Kosten sparen mit RED III

ANLASS

Die Verkehrswende wird viel Geld kosten. Wichtig ist vor allem, durch Technologiewettbewerb die Gesamtkosten möglichst gering zu halten. Außerdem kommt es darauf an, dass die Kraftfahrzeuge insgesamt weniger Treibhausgase (THG) ausstoßen. Mit dem aktuellen Gesetzentwurf für die Weiterentwicklung der THG-Minderungs-Quote bei Kraftstoffen werden die Anstrengungen dafür erhöht und bis 2040 verstetigt. Zusätzlich braucht es aber:

1. Faire Behandlung von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen
2. Mehr Technologieoffenheit bei klimafreundlichen Kraftstoffen

RED III und THG-Quote – Wieso ist das relevant?

Die CO₂-Regulierung für den Bereich Verkehr wird wesentlich auf EU-Ebene gesetzt (hier: Renewable Energy Directive, RED III). Die Mitgliedstaaten setzen die Vorgaben in nationales Recht um. Das Bundeskabinett wird daher noch in diesem Jahr einen Gesetzentwurf verabschieden, in dem die THG-Quote angepasst wird (Treibhausgas-Minderungsquoten-Gesetz). Hier wird festgelegt, welche Maßnahmen für Klimaschutz im Kraftstoffbereich vorgeschrieben sind. Über die THG-Quote müssen Raffineriebetreiber nachweisen, dass sie die CO₂-Emissionen ihrer Produkte Benzin und Diesel schrittweise senken. Zum Beispiel durch die Beimischung von klimafreundlichen Kraftstoffkomponenten wie Biofuels. Laut Gesetzentwurf müssen die Emissionen aus Benzin und Diesel bis 2030 um 25 % reduziert werden, bis 2040 um 59 %.

Unterquoten, Fairness und ökonomische Eigeninteressen

Batteriefahrzeuge (BEV) und e-fuels (Basis: Wasserstoff) spielen bei der THG-Quote ebenfalls eine Rolle. Wo sich alle einig sind: eine ambitioniert steigende Quote, weil sie Planbarkeit für den Aufbau von klimafreundlichen Technologien bietet. Gekämpft wurde um die Unterquoten: Beispielsweise werden aktuell Emissionen, die über BEV vermieden werden, dreifach gezählt. Das ist als Förderung der Batteriefahrzeuge gedacht.

Gesetz-Entwurf vom Sommer 2025 zielführend nachgebessert

Der nun zur Verabschiedung anstehende Gesetzesentwurf wurde an wichtigen Punkten nachgebessert: Der Entwurfsstand im Juli zielte noch auf eine (unveränderte) CO₂-Minderung im Rahmen der THG-Quote von 25 % in 2030. Die Quote wird im aktuellen Gesetzentwurf faktisch dadurch verschärft, dass die bisherige Doppel-Anrechnung von

sog. „fortschrittlichen Biofuels“ ab 2026 entfallen soll. Damit wurde die GES-Forderung nach mehr Ambition bis 2030 erfüllt. Außerdem wurde neben grünem Wasserstoff (H₂) richtigerweise auch blauer H₂ ab 2031 für die Erfüllung der e-fuel-Unterquote zugelassen (sog. RFNBO). Im Übrigen lässt das Gesetz sinnvollerweise die Luftfahrt und Schiffsverkehr außen vor, da diese Sektoren aufgrund ihres globalen Charakters bereits international reguliert werden. Trotzdem verbleiben zwei Punkte zur Nachbesserung.

Empfehlung 1: Faire Behandlung von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen

BEV werden im deutschen THG-Quotengesetz als klimaneutral definiert. Jede vermiedene Tonne CO₂ durch ein BEV wird sogar dreifach angerechnet. Diese Regelung ist als Anreiz für Elektromobilität zu verstehen. Der vorliegende Entwurf schreibt diese Bevorzugung von BEV fort, wofür sich die Autoindustrie eingesetzt hat. Allerdings sind „Null Emissionen“ von BEV wissenschaftlich nicht haltbar. Das liegt an der energieintensiven Produktion von Batterien und am deutschen Strommix mit fossilen Anteilen. Sinnvoller wäre es, mit einem tatsächlichen ganzheitlichen THG-Fußabdruck zu arbeiten, der Herstellung, Nutzung und Entsorgung von Fahrzeugen (incl. Batterien) und Kraftstoffen berücksichtigt (Life Cycle Analysis).

Empfehlung 2: Technologieoffenheit bei klimafreundlichen Kraftstoffen

Der Entwurf schließt pauschal bestimmte Rohstoffe für die Produktion von Kraftstoffkomponenten aus: etwa Biokraftstoffe aus Sojaöl, Rückständen aus der Palmölverarbeitung oder biogenen Wasserstoff. Entscheidend sollte aber nur die tatsächliche ganzheitliche Treibhausgas-Minderung sein. Dafür braucht es ein robustes, transparentes und international anschlussfähiges Zertifizierungs- und Bilanzierungssystem, das Missbrauch verhindert und zugleich Investitionen in klimafreundliche Technologien fördert. Zudem schränkt der Entwurf ohne Grund die Anrechenbarkeit von biogenen Komponenten ein, die beim sogenannten Co-Processing gemeinsam mit fossilen Rohölen in Raffinerien verarbeitet werden.

FAZIT

Der Gesetzesentwurf zur Weiterentwicklung der THG-Quote ist grundsätzlich richtig – sollte jedoch im Sinne der zwei GES-Forderungen überarbeitet werden. Ein Inkrafttreten der Regelung noch in 2025 ist wichtig (EU-Frist bis 31.12.25), damit für verpflichtete Unternehmen Unsicherheit vermieden wird. Aufgrund der geringen verbleibenden Zeit für ein Einarbeiten der von uns geforderten Änderungen am Gesetz sollte vom Bundestag beschlossen werden, die Bundesregierung zu verpflichten, diese Änderungen in einem weiteren Änderungsgesetz zu einem späteren Stichtag, beispielsweise zum 01.01.2027 vorzunehmen.

Weiterlesen