Presse

Forum
für Zukunftsenergien

Nr. 25/19 vom 04.12.2025

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Wettbewerb für den Klimaschutz: Wie die THG-Quote den Verkehrssektor wandelt

Berlin, 03. Dezember 2025 – Die Umsetzung der EU-Richtlinie RED III durch die Bundesregierung, insbesondere durch die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote), stellt den Verkehrssektor vor Herausforderungen. Die jährliche Erhöhung der Quote setzt alle Marktteilnehmer unter Handlungsdruck und führt zu einem komplexen Kräftefeld zwischen der zur Erfüllung verpflichteten Industrie, den Biokraftstoffanbietern und neuen Marktteilnehmern der Elektromobilität. Im Rahmen des Arbeitskreises „Energie und Verkehr“ diskutierte das Forum für Zukunftsenergien, wie die Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Erfüllungsoptionen so gestaltet werden können, dass Investitionssicherheit, Kosteneffizienz und das Erreichen der Klimaziele gewährleistet werden.

Elmar Baumann, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie, zeigte auf, dass sich der deutsche Biokraftstoffmarkt seit 2023 in einer tiefen Krise befinde. Die Ursache hierfür seien zu erheblichen Anteilen die enormen Quotenüberschüsse, die mittels falsch deklarierter Importe erzielt wurden. Konkret führe der massenhafte Import angeblich „fortschrittlicher“ Biokraftstoffe (nach Anhang IX Teil A der RED II) zu einer erheblichen Übererfüllung von IX A-Unterquote und THG-Quote. Dies habe den Quotenpreis massiv einbrechen lassen. Die Folge seien ausbleibende Investitionen im Verkehrsbereich, unter anderem in grünen Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe sowie E-Ladesäulen. Baumann forderte daher zur Betrugsvorbeugung und Sanktionierung von Fehlverhalten die zügige Umsetzung der vorgesehenen Änderungen in Bundesimmissionsschutzgesetz und 38. BImSchV, deren Wirksamkeit zum 01. Januar 2026 eintreten müsse. Dazu zähle zwingend die Abschaffung der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe ab dem Quotenjahr 2026. Zudem müssten bestehende Quotenüberschüsse abgebaut werden, um den THG-Quotenmarkt zu bereinigen und zu stabilisieren. Die Potenziale aller Biokraftstoffe sollten genutzt werden, indem die zulässigen Anteile an Anbaubiomasse und Biokraftstoffen aus Anhang IX Teil B erstens als Ausgleich des abnehmenden Energieverbrauchs im Verkehr im unionsrechtlich zulässigen Rahmen erhöht und zweitens diese Anteile voll ausgeschöpft würden. Schließlich forderte Baumann eine einfache, automatische Erhöhung der THG-Quote, sobald erneut eine erhebliche Quotenübererfüllung auftrete.

Dr. Florian Baentsch, Verkehrspolitik Deutschland bei der DB Energie GmbH, erklärte, dass die THG-Quote ein wesentliches Instrument für den Klimaschutz sei, da die Ziele des Verkehrssektors nicht erreicht würden. Er forderte daher die Stärkung des THG-Quotenhandels und die Einbeziehung des elektrischen Schienenverkehrs, der aktuell nur teilweise berücksichtigt werde, wie es auch die RED III vorsehe. Baentsch betonte die Relevanz, da mit 7 TWh Stromverbrauch im Bahnnetz die DB das größte deutsche Verteilnetz betreibe. Dieser Stromanteil müsse in die THG-Quote einfließen. Die Anrechnung des Bahnstroms sei zudem betrugssicher, da der Verbrauch an jeder Lok gemessen werde, dies werde in Belgien bereits

praktiziert. Die Aufnahme des Schienenverkehrs würde die Wettbewerbsbedingungen für die Elektromobilität im gesamten Verkehrssektor vereinheitlichen, schloss Baentsch.

Dr. Johannes Kohlmann, Bereichsleiter Energie- und Klimapolitische Regulierung beim Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. (en2x), erklärte, dass die Transformation zur CO_2-Neutralität wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen und ein Level-Playing-Field zum europäischen Ausland fordere. Hierfür müsse es mehr Flexibilitäten geben, um die Mitverarbeitung biogener Einsatzstoffe in Raffinerien zu ermöglichen und alle RED III-konformen Rohstoffoptionen nutzen zu können. Um Wettbewerbsverzerrungen und eine Verlagerung der Geschäfte zu verhindern, müssten die Sektoren Luft- und Schifffahrt aus der nationalen THG-Quotenverpflichtung herausgenommen werden. Der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe werde bereits europäisch durch die ReFuelEU Aviation und FuelEU Martime geregelt, argumentierte Kohlmann und forderte, dass sich die deutsche Regulierung an diese EU-Vorgaben und das Niveau der Nachbarstaaten anpasse. Zudem sei schnelle Klarheit ab 2026 für die Investitionssicherheit notwendig. Es müsse verlässliche Übergangsregelungen für das Phase-out der Doppelanrechnungen festgelegt werden und die praxistaugliche Ausgestaltung von Vor-Ort-Kontrollen sichergestellt werden. Diese Maßnahmen müssten durch einen Abbau von Bürokratie, Klarheit bei CCS/U-Optionen und wettbewerbsfähige Energiepreise begleitet werden, um die deutschen Produktionsstandorte zu sichern, schlussfolgerte Kohlmann.

In der anschließenden Podiumsdiskussion unter der Moderation von **Ulrike Drachsel**, Geschäftsführerin des Forum für Zukunftsenergien, befassten sich **Michael Kellner, MdB** (Bündnis 90/Die Grünen), **Benedikt Büdenbender, MdB** (CDU/CSU), **Elmar Baumann**, **Dr. Florian Baentsch** und **Dr. Johannes Kohlmann** mit den Auswirkungen der THG-Quote auf den Verkehrssektor.

Es herrschte grundsätzliche Einigkeit darüber, dass verlässliche Zertifizierungen und Nachweissysteme notwendig seien, um die Betrugsprävention umzusetzen. Baumann bekräftigte die Notwendigkeit von belastbaren Zertifizierungssystemen und forderte den Wegfall der Doppelanrechnung. Dem stimmte Büdenbender zu, da deren Abschaffung weitere Marktanreize schaffen könne. Gleichzeitig mahnte er jedoch, keinen „Papiertiger“ zu schaffen, sondern ein umsetzbares und kontrollierbares System zu implementieren, das europäisch funktionieren müsse, um den Markt zu schützen. Kellner betonte, dass Biokraftstoffe und grüne Moleküle notwendig seien, sprach sich jedoch dagegen aus, diese aus dem außereuropäischen Ausland zu beziehen. Zudem forderte er ein klares Zertifizierungssystem an den EU-Außengrenzen. Kohlmann sah die Abkopplung vom außereuropäischen Ausland hingegen kritisch, da dies zu weniger Wettbewerb führe.

Kontrovers diskutiert wurde zudem die Einbeziehung weiterer Erfüllungsoptionen in den THG-Quotenhandel, wie den Bahnstrom oder die Recycled Carbon Fuels (RCFs). Obwohl beides in der EU-Regulierung als Erfüllungsoption angeführt würde, seien sie in der nationalen Umsetzung nicht berücksichtigt worden, was von den Diskutanten unterschiedlich bewertet wurde.

Wir danken BP Europa SE, dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie und der DB Energie GmbH für die Unterstützung sowie der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft!

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren,

preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
www.zukunftsenergien.de
LinkedIn @FfZeV