

EINE CHANCE FÜR DEN KLIMASCHUTZ

DIE ANREIZREGULIERUNG FÜR ERNEUERBARE KRAFTSTOFFE IM VERKEHR IN DEUTSCHLAND WIRD DERZEIT WEITERENTWICKELT

Deutschland steht in der Verpflichtung, zeitnah die Vorgaben der zuletzt 2023 geänderten EU-Richtlinie zur Förderung erneuerbarer Energien umzusetzen. Die Frist zur nationalen Umsetzung ist bereits gerissen. Die Renewable Energy Directive in ihrer dritten Fassung (RED III) legt als europäischer Rechtsrahmen fest, wie erneuerbare Energien gefördert und eingesetzt werden sollen – insbesondere im Verkehrssektor. Sie bestimmt, wie hoch der Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehr bis 2030 sein muss und welche Mindestvorgaben die EU-Mitgliedsstaaten dabei berücksichtigen müssen. Ob der nationale Gesetzgebungsprozess noch 2025 abgeschlossen werden kann, ist derzeit völlig offen – eine schwierige Lage für die Planung im Kraftstoffsektor.

Ende Oktober ging der deutsche Gesetzentwurf zur „Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote“ in die interne Abstimmung verschiedener Bundesministerien. Angesichts der Tatsache, dass dieses Gesetz bereits ab dem 1. Januar 2026 Änderungen in der Ausgestaltung des Kraftstoffmarkts bewirken soll, reichlich spät. Schon die vorherige Bundesregierung hatte es versäumt, fristgerecht bis zum Mai 2025 die nationalen Gesetze an die neuen europäischen Vorgaben der RED III anzupassen. Die jetzige Bundesregierung steht unter doppeltem Zeitdruck: Zum einen die Fristversäumnis nicht noch weiter auszudehnen und zum anderen die Anpassungen noch vor dem 1. Januar 2026 final zu beschließen, die ab dann bereits gelten sollen.

Mit der Treibhausgasminderungsquote werden Unternehmen, die fossile Kraftstoffe steuerlich in Verkehr bringen, verpflichtet, durch die Nutzung erneuerbarer Energien die Treibhausgase um eine jährlich festgelegte Quote zu mindern. Dies kann auf verschiedenen Wegen erfolgen. Die Gesetzeslage bietet eine breite Palette von Erfüllungsoptionen, beispielsweise von erneuerbaren Kraftstoffen über Ladestrom bis hin zu Wasserstoff.

Unternehmen stehen vor Planungsunsicherheit

Die gesetzlich zur Erfüllung der THG-Minderungsquote verpflichteten Kraftstoffunternehmen stehen nun vor der Herausforderung, sehr kurzfristig auf die möglichen Änderungen in der Gesetzeslage reagieren zu müssen. Zum Redaktionsschluss lag kein Gesetzesvorschlag der Bundesregierung vor, der dann von Bundestag und Bundesrat noch diskutiert werden müsste. Klar ist nur: Die Zeit ist äußerst knapp, das Gesetz soll zum 1. Januar 2026 in Kraft treten. Aber die Unternehmen brauchen Planungssicherheit. Der Gesetzgeber muss also den Anspruch zwischen Sorgfalt und Schnelligkeit in den kommenden Wochen erfüllen.

Bedenkt man, dass der Start des europäischen Emissionshandels für Gebäude und Verkehr (ETS II) von 2027 auf 2028 verschoben werden soll und damit zunächst nur der nationale Emissionshandel mit einem Festpreis die CO₂-Abgabe auf fossile Kraftstoffe sichert, ist die Bedeutsamkeit der THG-Regulierung als Anreizregulierung für erneuerbare Kraftstoffe umso höher. Daniel Rinkert (SPD), Mitglied im Bundestagsausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie Berichterstatter der SPD-Fraktion sowohl für den Emissionshandel als auch für die Kraftstoffregulierung, betont in diesem Zusammenhang: „Es ist mir

Der Weg zur klimaneutralen Mobilität – mit klaren Regeln und erneuerbaren Kraftstoffen.

wichtig, dass es uns mit dem Gesetzesvorhaben gelingt, Planungssicherheit für alle Marktteilnehmenden herzustellen, die Klimaschutzwirkung zu erhöhen und gleichzeitig das Vertrauen in die THG-Quote zu stärken.“ Die bislang bekannt gewordenen Vorschläge der Bundesregierung zur Ausgestaltung der nationalen Kraftstoffregulierung haben sowohl Lob als auch Besorgnis in der Energie-, der Verkehrs- und der Kraftstoffbranche hervorgerufen. Auch der späte Zeitpunkt der Verhandlungen war bereits Gegenstand von Diskussionen. Der aktuelle Gesetzesentwurf sieht eine CO₂-Reduktionsquote von 25 Prozent im Jahr 2030 vor, was auch der derzeitigen Regulierung im Bundes-Immissionsschutzgesetz entspricht. Mit dem Vorschlag, die Quote im Jahr 2040 auf 59 Prozent zu regeln, geht der deutsche Gesetzgeber einen konsequenten Schritt über die EU-Regulierung der RED bis 2030 hinaus. Offen ist allerdings derzeit, wie die Jahre nach 2040 ausgestaltet werden sollen, um das Ziel der Defossilisierung des Kraftstoffmarkts zu erreichen.

Praxistest für den Regulierungsrahmen

Damit das gelingt, muss der Regulierungsrahmen auf europäischer und nationaler Ebene in der Praxis funktionieren: mit überprüfbaren Nachweisen, realistischen

Kriterien für den erneuerbaren Strombezug und international kompatiblen Zertifizierungen. Hier ist der europäische Gesetzgeber gefragt, die RED entsprechend weiterzuentwickeln. Auf nationaler Ebene gilt es, Sonderauflagen möglichst zu vermeiden, denn diese würden nicht nur die Planungssicherheit gefährden, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit schwächen.

Benedict Büdenbender (CDU/CSU), Mitglied im Bundestagsausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie Berichterstatter der Unionsfraktion für die Kraftstoffregulierung, unterstreicht die Relevanz erneuerbarer Kraftstoffe in diesem Zusammenhang: „Erneuerbare Kraftstoffe spielen eine bedeutende Rolle für den Klimaschutz. Vor allem sind sie, im Gegensatz zu fossilen Brennstoffen, nicht endlich. Als Koalition wollen wir eine zeitnahe Umsetzung der RED III sowie eine Erhöhung der THG-Quote. Dazu werden wir auch die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben nutzen.“

Die geplante Weiterentwicklung der Quote auf nationaler Ebene kann neue Impulse für den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe setzen und ein verlässliches Rahmenmodell schaffen. Dies hätte Signalwirkung auch nach Brüssel, denn die aktuelle RED gilt nur bis 2030. Benötigt werden jedoch stabile Vorgaben bis 2045 – dem deutschen Ziel der Klimaneutralität – bzw. 2050, dem Jahr, in dem die EU Klimaneutralität erreichen möchte. Die Relevanz eines sich dynamisch entwickelnden Kraftstoffmarkts mit wachsendem Anteil erneuerbarer Energien liegt auf der Hand: Sämtliche Fahrzeuge, die Kraftstoffe nutzen, werden damit Teil der Klimaschutzlösung. Das rückt den Verbrennungsmotor in ein neues Licht und könnte den zuletzt beschleunigten Arbeitsplatzabbau bei Herstellern und Zulieferern bremsen.

Daher ist die Position der EU, synthetische Kraftstoffe vor allem in der Luft- und Schifffahrt vorzusehen und dies entsprechend regulativ zu lenken (ReFuelAviation und FuelEU Maritime), problematisch für den Straßenverkehr. Denn das Klimaschutspotenzial erneuerbarer Kraftstoffe reicht auch dorthin, wo bestehende Infrastrukturen genutzt werden können und vollelektrische Lösungen an Grenzen stoßen – etwa im Schwerlastverkehr, in kommunalen Flotten, aber natürlich auch bei Bestands-Pkw und zukünftigen Neufahrzeugen.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass der Verband der Automobilindustrie (VDA) ambitioniertere Zwischenziele in der nationalen Umsetzung der RED fordert: 60 Prozent bis 2035, 90 Prozent bis 2040 und die vollständige Defossilisierung bis 2045. Nur wenn die Quote ambitioniert steigt, entsteht ein echter Markt für erneuerbare Moleküle. Schon eine Beimischung von fünf Prozent bis 2030 könnte rund 60 Millionen Tonnen CO₂ einsparen – einem Äquivalent von etwa 40 Millionen Pkw. Doch dafür muss Deutschland die RED III schnell und ambitioniert umsetzen – und zwar nicht nur das EU-Mindestziel, sondern auch mit höheren Quoten beispielsweise für E-Fuels und Wasserstoff.



↑ Der Auspuff im Wandel: Erneuerbare Kraftstoffe können Verbrenner klimafreundlich antreiben.

53%
soll laut aktuellem
Gesetzentwurf
die CO₂-Reduk-
tionsquote im
Verkehr ab 2040
betragen.

Das Ziel „Technologieoffenheit“ mit Leben füllen

Eine ambitionierte Marktentwicklung erneuerbarer Kraftstoffe in Deutschland und Europa wäre ein wichtiger Baustein, um das politische Ziel der Technologieoffenheit im Verkehr bei der Klimazielerreichtung mit Leben zu füllen. E-Fuels und andere erneuerbare flüssige oder gasförmige Kraftstoffe können im Fahrzeugbestand sofort wirksam werden und den CO₂-Ausstoß unmittelbar senken. Sie ermöglichen die schrittweise Defossilisierung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und helfen, eine bewährte Antriebstechnologie klimafreundlich weiterzubetreiben. Denn auf der Grundlage eines umfassenden erneuerbaren Kraftstoffmarkts ließe sich auch die weitere Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor begründen.

Zudem würden diese Neufahrzeuge einen zusätzlichen Mengenschub neben den Mengenquoten einer europäischen und nationalen Regulierung für nicht-fossile Kraftstoffe auslösen. Eine ambitionierte Kraftstoffregulierung würde also nicht nur den Fahrzeugbestand betreffen, sondern hätte auch eine Signalwirkung bei der Neufahrzeugregulierung.

Daher geht es bei der zukünftigen Ausgestaltung der RED und der nationalen Kraftstoffregulierung auch um die Zukunft der Hersteller und Zulieferer im Automobilbereich. Der regulatorische Rahmen für Kraftstoffe entscheidet darüber, ob die hiesige Automobilindustrie eine Zukunft hat – oder ob der regulatorisch erzwungene Umbruch sie in eine strukturelle Krise von bisher unbekanntem Ausmaß führt. Die nationale Umsetzung der RED III und deren Fortschreibung hat daher eine industriepolitische Dimension mit erheblicher Tragweite. Nur eine Regulierung, die beim Klimaschutz nicht allein auf den Antrieb blickt, sondern auch auf die Antriebsenergie und dabei die Vorteile erneuerbarer Kraftstoffe nutzt, kann das Klimapotenzial des Verbrennungsmotors wirksam heben – und so auch Tausende Arbeitsplätze in der Automobilbranche sichern.