Stellungnahme zum 2. Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote

Der **Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)** setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Neben dem Fahrzeughandel und der hiermit verbundenen Vermittlung von Finanzdienstleistungen sind umfangreiche Service- und Reparaturleistungen unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **468.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Autohandels sowie des Kfz- und Karosseriehandwerks ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

I. Problem und Ziel

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt ausdrücklich das Anliegen der Bundesregierung, die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) als zentrales Instrument der Klimapolitik im Verkehrssektor fortzuschreiben und an die novellierten Vorgaben der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) anzupassen. Aus Sicht des Kfz-Gewerbes ist neben dem Hochlauf der Elektromobilität daher eine zukunftssichere, bezahlbare und Kraftstoffstrategie notwendig, um beispielsweise auch die Bestandsflotte zu defossilisieren und technologieoffen die Klimaschutzziele zu erreichen.
Die Zielsetzung, verbindliche Reduktionsziele für Treibhausgase im Verkehr bis 2040 gesetzlich festzuschreiben, ist aus Sicht des Kfz-Gewerbes richtig und notwendig. Gleichzeitig muss der Transformationspfad technologieoffen und wirtschaftlich tragfähig gestaltet werden – insbesondere mit Blick auf die große Zahl an Bestandsfahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die auch über das Jahr 2030 hinaus das Straßenbild prägen werden. Um sowohl diese Fahrzeuge als auch neu in den Markt kommende Modelle mit alternativen, klimafreundlichen Kraftstoffen versorgen zu können, braucht es klare, verlässliche und investitionsfreundliche Regelungen.
Die THG-Quote ist dabei ein zentrales Steuerungsinstrument, das nicht nur zur Erreichung der Klimaziele dient, sondern auch die Anschlussfähigkeit bestehender Fahrzeugflotten und Infrastruktur regelt. Sie kann die nötigen Impulse geben, um erneuerbare Kraftstoffe wirtschaftlich in den Markt zu bringen – sofern sie technologieoffen ausgestaltet ist und bürokratische Hürden vermeidet.

II. Bewertung des Referentenentwurfs

1. Technologieoffenheit erhalten und ausbauen

Der Gesetzentwurf stärkt in erster Linie den Einsatz von elektrischem Ladestrom, vernachlässigt jedoch den regulatorischen Rahmen für alternative flüssige und gasförmige Kraftstoffe. Damit wird die dringend benötigte technologische Vielfalt im Verkehrssektor geschwächt.

Forderung: Strombasierte Kraftstoffe (RFNBO, z. B. E-Fuels) sowie Biokraftstoffe müssen gleichberechtigt neben Ladestrom stehen und sektorenübergreifend einsetzbar sein. Der Gesetzgeber sollte bewusst auf ein breites Spektrum erneuerbarer Lösungen setzen, um Versorgungssicherheit und Flexibilität zu sichern.

2. Mindestquoten für strombasierte Kraftstoffe stärken

Die vorgeschlagenen Mindestquoten für strombasierte Kraftstoffe sind zu niedrig angesetzt, um Investoren Planungssicherheit zu signalisieren und einen tragfähigen Markthochlauf anzustoßen. Hinzu kommt, dass Verfahren wie die Doppelanrechenbarkeit die reale Marktwirkung weiter abschwächen.

Forderung: Einführung einer **Mindestquote für RFNBO**, wie E-Fuels, Wasserstoff oder eMethan von mindestens **5 % bis 2030** und **24 % bis 2040**, einfach anrechenbar und für alle Verkehrsträger zugelassen. Doppelanrechnungen sind mittelfristig abzubauen. Nur kann der Markt entsprechend angeregt werden, damit die Bestandsflotten möglichst schnell statt fossilen, mit klimaneutralen Kraftstoffen laufen.

3. THG-Quote ambitionierter ausgestalten

Die geplante Quote von 25 % bis 2030 bleibt deutlich hinter den Erwartungen der Branche zurück. Für Investitionen in neue Produktionsanlagen erneuerbarer Kraftstoffe braucht es deutlich stärkere Impulse.

Forderung: Anhebung der THG-Gesamtquote auf mindestens **40 % im Jahr 2030**. Eine **stufenweise Erhöhung bereits ab 2027** ist notwendig, um Marktverwerfungen zu vermeiden und den Quotenpreis zu stabilisieren. Andernfalls schrecken Investoren zurück, die Umrüstung der Bestandsflotten mit Verbrennungsmotor verzögert sich unnötig und letztlich muss auch der Verbraucher tief in die Tasche greifen, damit die Vorgaben der Politik eingehalten werden.

4. Erhöhung der Kappungsgrenze für anbaubiomassebasierte Biokraftstoffe

Die im Entwurf vorgesehene Absenkung der Kappungsgrenze für anbaubiomassebasierte Biokraftstoffe von aktuell 4,4 % auf 3,5 % im Jahr 2028 und 3,0 % im Jahr 2030 ist fachlich nicht begründet und klimapolitisch kontraproduktiv. Bereits heute liegt der zulässige Beitrag anbaubiomassebasierter Kraftstoffe unterhalb der unionsrechtlich möglichen Höchstwerte – eine Zunahme indirekter Landnutzungsänderungen ist bei gleichbleibendem Rohstoffniveau definitionsgemäß ausgeschlossen.

Forderung: Keine Absenkung, sondern schrittweise **Erhöhung der Kappungsgrenze auf die europarechtlich zulässigen 5,8 %**. Gerade anbaubiomassebasierte Kraftstoffe wie Rapsbiodiesel leisten heute einen erheblichen Beitrag zur THG-Minderung.

5. Fortschrittliche Biokraftstoffe wirksam fördern, Missbrauch verhindern

Die Regelung zur Doppelanrechenbarkeit fortschrittlicher Biokraftstoffe bei Übererfüllung der Unterquote (§ 14 der 38. BImSchV) hat zuletzt dazu geführt, dass erhebliche Mengen zweifelhafter Rohstoffe unter dem Label „fortschrittlich“ auf den Markt gelangten. Dies hat das Quotenpreissystem verzerrt und zu Wettbewerbsnachteilen für glaubwürdig zertifizierte Akteure geführt.

Forderung: Die im Entwurf vorgesehene **Streichung der Doppelanrechenbarkeit** bei Übererfüllung der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe ist sachgerecht und wird ausdrücklich begrüßt. Eine einheitliche, reale Anrechnung verhindert Marktverwerfungen und stärkt die Glaubwürdigkeit des Quotenhandels.

6. Rohstoffvielfalt differenziert regulieren

Pauschale Ausschlüsse einzelner Rohstoffe wie Palmöl- oder Sojaölprodukte sind nicht zielführend. Stattdessen braucht es eine **sachgerechte Begrenzung** auf Basis realistischer Rohstoffpotenziale und effektiver Nachhaltigkeitsstandards. Insbesondere bei **Abfall- und Reststoffen aus der Palmölverarbeitung** (z. B. POME) besteht erhöhter Handlungsbedarf: Jüngste Betrugsverdachtsfälle unterstreichen die Notwendigkeit präziser und nachvollziehbarer Kriterien.

Forderung: Eine generelle Ausschlussregelung palmölbasierter Reststoffe ist abzulehnen. Stattdessen sollte für POME eine **spezifische Kappungsgrenze** eingeführt werden – z. B. **0,3 % des Energieverbrauchs im Straßen- und Schienenverkehr** (alternativ 0,25 % bezogen auf den gesamten Verkehr). Gleichzeitig ist die **Nachhaltigkeitszertifizierung** für alle Rohstoffe gemäß Anhang IX A RED II zu verschärfen, um Missbrauch vorzubeugen und die sachgerechte Nutzung verfügbarer Reststoffe zu ermöglichen

7. Zeitplan und Rechtssicherheit gewährleisten

Auch wenn der Klimaschutz nicht nur von den Regelungen zur THG-Quote abhängig ist, sondern hier selbstverständlich mehrere Faktoren eine Rolle spielen - ein später Gesetzesbeschluss würde dringend notwendige Investitionen verzögern und die Umsetzung der RED III weiter in die Zukunft verschieben. Das untergräbt die von der Regierung angestrebte und notwendige zügige Defossilierung des Verkehrssektors.

Forderung: Inkrafttreten zum 01.01.2026 sicherstellen. Übergangsregelungen bei Zertifizierungen und Nachweispflichten sind notwendig, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

III. Fazit

Das Kraftfahrzeuggewerbe unterstützt die Zielsetzung der THG-Quote als zentralem Klimainstrument ausdrücklich. Für ihre Wirksamkeit ist jedoch entscheidend, dass sie auf allen verfügbaren Lösungen beruht: auf elektrischen Antrieben ebenso wie auf flüssigen und gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen.
Die THG-Quote kann ein zentrales Instrument für bezahlbare und klimafreundliche Mobilität werden – wenn sie technologieoffen, planbar und investitionsfreundlich ausgestaltet ist. Dazu bedarf es mutiger Korrekturen am vorliegenden Entwurf.

Zentrale Forderungen des ZDK zur Novelle der THG-Quote:

- Erhalt und Stärkung der Technologieoffenheit – keine sektorale Begrenzung erneuerbarer Kraftstoffe
- RFNBO-Mindestquote von mind. 5 % in 2030 und 24 % in 2040 – ohne Multiplikatoren
- Anhebung der THG-Gesamtquote auf mind. 40 % in 2030, frühzeitige Steigerung ab 2027
- Keine Absenkung, sondern Erhöhung der Kappungsgrenze für konventionelle Biokraftstoffe auf 5,9 %
- Streichung der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe
- Keine pauschalen Ausschlüsse von Rohstoffen – stattdessen wissenschaftliche Begrenzung
- Verbindliches Inkrafttreten zum 01.01.2026, mit Übergangsregelungen für Nachweise und Zertifikate

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 95.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 220 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

Kontakt:

Annina Brinkmann
Referentin für Nachhaltigkeit

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 3080172024 - 44
E-Mail: brinkmann@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de