

24.04.26

U - Wi

Beschluss
des Deutschen Bundestages

**Zweites Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-
minderungs-Quote**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 74. Sitzung am 23. April 2026 zu dem von ihm verabschiedeten **Zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote - Drucksachen 21/4083, 21/5530** - die beigefügte EntschlieÙung unter Buchstabe b auf Drucksache 21/5530 angenommen.

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) hat sich als eines der erfolgreichsten und wirksamsten Instrumente der deutschen Klimapolitik im Verkehrssektor erwiesen. Durch die verbindliche Vorgabe, die Treibhausgasintensität von Kraftstoffen schrittweise zu senken, schafft sie klare Investitionssicherheit und setzt starke Marktanreize durch eine Vielzahl von Erfüllungsoptionen.

Dadurch werden nicht nur erhebliche CO₂-Einsparungen erzielt, sondern auch die heimische Wertschöpfung gestärkt: Arbeitsplätze in der Bioenergie- und Wasserstoffwirtschaft entstehen, die Abhängigkeit von fossilen Importen sinkt und die technologische Entwicklung wird beschleunigt. Besonders hervorzuheben ist die Technologieoffenheit der Quote, die sowohl etablierte als auch zukunftsweisende Lösungen anreizt und damit einen realistischen und kosteneffizienten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leistet.

Der vorliegende Gesetzentwurf stärkt u. a. auch die Betrugsprävention und beseitigt bisherige Mängel, die insbesondere durch Ungereimtheiten bei sog. UER-Projekten evident geworden sind. Aufgrund des Vertrauensschutzes für bereits geschlossene Verträge zwischen den Quotenverpflichteten und deren Geschäftspartnern können die entsprechenden Regelungen erst für das Verpflichtungsjahr 2027 ihre Wirkung entfalten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. weitere Maßnahmen zur Stärkung der Betrugsprävention zu prüfen, unter anderem eine Veto-Möglichkeit von Behörden bei der Benennung von Validierern und Zertifizierern sowie Anpassungen im Strafrecht, um Fehlverhalten von Validierern und Akkreditierern verfolgen zu können;
2. sich auf europäischer Ebene weiter verstärkt dafür einzusetzen, dass die Unionsdatenbank (UDB) zeitnah, praktikabel und vollumfänglich in Betrieb genommen wird;
3. zeitnah die Schutzsortenregelung von E5 in der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) zu flexibilisieren. E5 soll weiterhin verfügbar bleiben, jedoch nicht mehr verpflichtend an jeder Tankstelle. Dadurch wird der Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen einfacher und die Möglichkeit geschaffen, weitere CO₂-Einsparungen der Bestandsflotte zu realisieren;
4. sich gegenüber der Europäischen Kommission für eine stärkere Nutzung von Anti-Dumping-Maßnahmen bei bereits in Drittstaaten subventionierten und in die EU exportierten Biokraftstoffen einzusetzen;
5. durch eine Änderung der 35. BImSchV Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb von der Umweltplakettenpflicht zu befreien und darüber hinaus zu prüfen, wie die digitale Beantragung der Plakette zur Kennzeichnung der Schadstoffklasse Bestandteil der internetbasierten Kfz-Zulassung (i-Kfz) werden kann bzw. eine Ausnahmeregelung für Fahrzeuge mit vorläufiger i-Kfz-Zulassung zum Befahren von Umweltzonen zu erarbeiten;
6. zu prüfen, inwiefern Biomethan eine Rolle im Rahmen des REPowerEU-Plans spielen kann und eine Potenzialanalyse für einen Aktionsplan vorzulegen;
7. im Rahmen der Umsetzung der RED III für die Industrie den Einbezug von 2 TWh biogenen Wasserstoff zu prüfen und umzusetzen sowie sich auf europäischer Ebene bei der Novellierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie für die Anrechenbarkeit von biogenem Wasserstoff auf die europäischen Ziele einzusetzen.