

## Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Swantje Henrike Michaelsen, Karl Bär, Michael Kellner, Tarek Al-Wazir, Claudia Müller, Lisa Badum, Harald Ebner, Julia Schneider, Dr. Alaa Alhamwi, Schahina Gambir, Matthias Gastel, Julian Joswig, Katrin Uhlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 21/4083, 21/5530 –

### Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Einsatz von Lebensmitteln und Futterpflanzen als Kraftstoffe verschärft den Konflikt zwischen Tank und Teller und ist umweltpolitisch wie sozial nicht zu rechtfertigen. Statt diese Fehlentwicklung zu beenden, verpasst der Gesetzentwurf der Bundesregierung die Chance, Agrokraftstoffe aus Lebens- und Futtermitteln konsequent aus der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) auszuschließen.

Damit landen Mais, Raps oder Weizen weiter im Autotank. Weltweit wird so eine enorme Fläche fast so groß wie Schleswig-Holstein allein für die Produktion des in Deutschland getankten Agrokraftstoffs in Anspruch genommen. Dadurch gehen wichtige Naturflächen und CO<sub>2</sub>-Senken verloren. Die Flächen werden in aller Regel intensiv und mit hohem Pestizid- und Düngereinsatz bewirtschaftet. Für den Anbau von Sojapflanzen, die weiterverarbeitet zu Sojadiesel auf die THG-Quote angerechnet werden können, werden artenreiche Regelwälder zerstört. Ähnliches gilt für die Früchte der Ölpalmen, die auf Umwegen nach wie vor im Tank landen. In Summe führt dies dazu, dass viele Kraftstoffe vom Feld nachweislich eine schlechtere Klimabilanz haben als fossile Kraftstoffe. Ausgerechnet diese klimaschädlichen Agrokraftstoffe sind aber für die schwarz-rote Bundesregierung weiterhin das Instrument der Wahl.

Quoten zur Minderung von Treibhausgasen können ein wirksames Instrument für den Klimaschutz in Industrie und Verkehr sein. Sie bieten den Herstellern von Kraftstoffen planungssichere und flexible Möglichkeiten, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu senken. Dafür müssen die Quoten jedoch direkte Elektrifizierung klar priorisieren, Agrokraftstoffe aus Futter- oder Lebensmitteln ausschlie-

ßen, die Anrechnung von abfall- und reststoffbasierten Kraftstoffen strikt auf eine nachhaltig verfügbare Menge begrenzen und knappe E-Fuels nur dort anreizen, wo sie noch unerlässlich sind: im Flug- und Schifffahrtsverkehr. Nur wenn diese Bedingungen erfüllt und die Erfüllungsoptionen betrugssicher sind, kann die THG-Quote, wie sie im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt ist, einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Leider erfüllt der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Weiterentwicklung der THG-Quote in keiner Weise diese Anforderungen. Der schwarz-rote Gesetzentwurf ist Greenwashing in Reinform. Das eigentliche Ziel der THG-Quote wird nach den Plänen der Bundesregierung ins Gegenteil verkehrt: Sie wird zu einer Klimaschadensquote. So setzt die Bundesregierung auf klima- und umweltschädliche Kraftstoffe und betrugsanfällige Erfüllungsoptionen. Zudem verpasst die Bundesregierung die Chance, verbesserte Anreize für den Hochlauf der Elektromobilität zu schaffen und verschwendet wertvolle E-Fuels in ungeeigneten und höchst ineffizienten Anwendungen im Straßenverkehr.

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist klar: Das Instrument der THG-Quote soll wirkungsvoll weiterentwickelt werden, damit es ein wirklich effektives Instrument für Klimaschutz und für die Förderung fortschrittlicher, klimafreundlicher Geschäftsmodelle wird. Denn genau das erreicht eine kluge und effiziente Regulierung: Wettbewerbsvorteile und Anreize für Forschung und Entwicklung für Unternehmen, die klimafreundlichere Prozesse entwickeln und in elektrische Antriebe im Straßen- und Schienenverkehr investieren. Kurzum, Unternehmen, die mit grünen Ideen schwarze Zahlen schreiben. Von ihnen brauchen wir mehr in Deutschland. Die Bundesregierung erreicht mit ihrem Gesetzentwurf leider das genaue Gegenteil: Hier profitieren ausgerechnet Unternehmen, die auf veraltete und klimaschädliche Technologien setzen. Dies zögert die notwendige Transformation auf Kosten der Gesundheit, der Artenvielfalt und der effizienten Flächennutzung hinaus. Solch eine Gesetzgebung ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch unklug.

Die Bundesregierung muss ihren Gesetzentwurf dringend korrigieren. Nahrungsmittel gehören auf den Teller und nicht in den Tank. Die Erfüllungsoptionen für die THG-Quote müssen wirksam zum Klimaschutz beitragen und betrugssicher sein. Die Anreize für den Einsatz der Elektromobilität müssen verbessert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Anrechnung von Agrokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln auf die THG-Quote bis 2030 schrittweise zu beenden;
2. die Anrechnung von Sojaöl und Palmöl-Reststoffen auf die THG-Quote sofort zu beenden;
3. die Obergrenze für die Anrechnung von sogenannten „abfallbasierten“ Agrokraftstoffen (gebrauchtes Speiseöl, tierische Fette und weitere) im Sinne der Betrugsprävention der realen Verfügbarkeit anzupassen und demnach von 1,9 Prozent auf 1,7 Prozent zu senken;
4. die im Gesetzentwurf vorgesehenen Anrechnungsmöglichkeiten für Zwischenfrüchte sowie für Pflanzen, die auf stark degradierten Flächen angebaut werden, zu streichen, um weitere Betrugspotenziale auszuschließen und um mögliche negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt zu vermeiden;

5. Strom zur Verwendung in Schienenfahrzeugen einschließlich Eisenbahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen als Erfüllungsoption für die THG-Quote mit aufzunehmen und damit haushaltsneutral den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern;
6. den Anrechnungsfaktor für Strom in Elektrofahrzeugen von 3 auf 5 anzuheben, um eine sofortige Anreizwirkung für die E-Mobilität zu erzeugen;
7. im Sinne der Technologieoffenheit von solchen Unterquoten für sogenannte „erneuerbare Kraftstoffe“ abzusehen, die dazu führen, dass die Anrechnungsoption der Elektromobilität auf die THG-Quote künstlich begrenzt wird;
8. mittels geeigneter Instrumente sicherzustellen, dass die begrenzt verfügbaren Mengen an strombasierten Kraftstoffen vorrangig im Schifffahrts- und Luftverkehr eingesetzt werden, wo sie dringend gebraucht werden, und zu diesem Zwecke unter anderem
9. eine Opt-in-Option für den Schiffs- und Flugverkehr zu schaffen, mittels derer der Einsatz von E-Fuels, der über die bestehenden europäischen Quotenvorgaben für den Schiffs- und Flugverkehr hinausgeht, auf die THG-Quotenerfüllung angerechnet werden kann;
10. dafür zu sorgen, dass bis 2030 mindestens die Hälfte des dann in Raffinerien eingesetzten Wasserstoffs grüner Wasserstoff ist und dass im Zuge dessen der Markthochlauf von grünem Wasserstoff angeschoben wird;
11. bei sich abzeichnender Verfügbarkeit von strombasierten Flugkraftstoffen (Power-to-Liquid, PtL) umgehend eine verbindliche PtL-Quote für die Regierungsflotte einzuführen und umzusetzen, um damit eine Vorreiterrolle bei der Dekarbonisierung des Luftverkehrs einzunehmen und den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe aktiv zu unterstützen.

Berlin, den 21. April 2026

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.