

Entschließungsantrag

der Abgeordneten **Violetta Bock, Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Jorrit Bosch, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, David Schliesing, Sascha Wagner** und der Fraktion Die Linke

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:

Die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) des Bundes-Immissionschutzgesetzes verpflichtet Kraftstoffanbieter dazu, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken. Hierzu gibt es prinzipiell mehrere Optionen, zu den z. B. die Anrechnung von Ladestrom, der strombasierten Kraftstoffe oder der Biokraftstoffe gehört. Die Inverkehrbringer von Kraftstoffen können die Treibhausgasminderung bei Übererfüllung der Quote auch untereinander handeln, wodurch ein Zertifikatsystem entsteht. Bis auf Strom wird dabei die tatsächliche Treibhausgasminderung mithilfe von gesetzlich festgelegten Basiswerten ermittelt, ergibt sich also nicht aus einer gemessenen Einsparung. Wenn der gesamte Kraftstoffverbrauch steigt, steigt auch die absolute Menge an Emissionen, selbst wenn die Quoten erfüllt werden. Die THG-Quote dient dazu, die Effizienzvorgaben der europäischen RED-III-Richtlinie umzusetzen.

Es ist wissenschaftlich belegt (www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/chapter/chapter-10/), dass im Straßenverkehr aus klimapolitischen, effizienztechnischen und ökonomischen Gründen für nahezu alle Bereiche die direkte Elektrifizierung (Elektromobilität) die sinnvollste Lösung ist. Alle Erfüllungsoptionen, die nicht auf Ladestrom beruhen, führen dazu, dass diejenigen, die auch in zehn bis fünfzehn Jahren noch tanken müssen, im bestehenden System zunehmend höhere Kraftstoffpreise zahlen, um die fossilen Geschäftsmodelle der Mineralölkonzerne zu sichern. Je länger das Tanken ermöglicht wird, desto teurer wird es insbesondere für Menschen, die sich kein Elektroauto leisten können oder keine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) haben. Das derzeitige System verteuert die

Tankpreise jährlich um eine bis zwei Milliarden Euro (www.bundestag.de/resource/blob/1151028/Stellungnahme-NABU.pdf und www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Glaeserne_Gesetze/21_LP/red-iii/Stellungnahmen/Verbaende/bimschg_red_iii_thg_stn_nabu.pdf). Zusammen mit dem steigenden CO₂-Preis und einer Quote für sog. fortschrittliche Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen könnten die Preise an der Tankstelle um bis zu 80 Prozent gegenüber dem Kraftstoffpreisniveau von 2023 ansteigen (www.bundestag.de/resource/blob/1151086/Stellungnahme-T-E.pdf).

Da der Anbau von Energiepflanzen oft zulasten resilienter Ökosysteme und der Nahrungsmittelproduktion geht, ist die bloße Substitution fossiler Brennstoffe durch Biomasse abzulehnen. Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen plädiert daher in seinem Hauptgutachten (2020) dafür, Land primär als Kohlenstoffspeicher und Lebensraum zu priorisieren und biogene Ressourcen innerhalb der Bioökonomie nur dort einzusetzen, wo keine effizienteren Dekarbonisierungsalternativen (wie die direkte Elektrifizierung) existieren.

Rund 40 Prozent der in Deutschland eingesetzten biogenen Kraftstoffe – auch Agrokraftstoffe genannt – basieren auf Nahrungs- und Futtermitteln. Deren Anbau erfordert erhebliche Mengen an Düngemitteln, Pestiziden und auch fossilen Kraftstoffen (ifeu 2024: Ökologische Auswirkungen von Agrokraftstoffen). Vor diesem Hintergrund wird die staatliche Förderung von Agrokraftstoffen vom Umweltbundesamt (UBA) als klimaschädliche Subvention eingestuft (UBA 2021: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland). Zugleich führt die Beimischung biogener Kraftstoffe zu höheren Kraftstoffpreisen. Die hierdurch entstehenden Mehrkosten der Mineralölunternehmen bei der Umsetzung der THG-Quote werden über den Endverbraucherpreis an der Zapfsäule an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben. Die Verwendung von Sojadiesel aus Sojaöl führt zur Abholzung des Amazonasregenwaldes und somit zur Zerstörung einer wichtigen natürlichen CO₂-Senke. Außerdem steht er in direkter Verbindung mit gewaltsamem Landraub indigener Gebiete (www.transportenvironment.org/articles/how-soy-biofuels-are-pushing-the-amazon-closer-to-the-tipping-point). Deshalb muss seine Verwendung rasch beendet werden.

Auch sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe (Abfälle und Reststoffe wie Alt Speisefett oder Waldrestholz) sind problematisch: Sie sind betrugsanfällig (z. B. www.zdfheute.de/wirtschaft/biodiesel-hvo-palmoel-umdeklaration-betrugsverdacht-100.html) und wirken sich klimaschädlich aus, da sie indirekt zu Landnutzungsänderungen beitragen. Zudem steht die für ihre Herstellung erforderliche Menge an Reststoffen tatsächlich nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung, was betrügerische Praktiken begünstigt (www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-29/SR-2023-29_EN.pdf). Bereits heute umfasst die Flächennutzung Deutschlands das 2,25-fache der Fläche der gesamten Bundesrepublik (UBA 2017, Quantifying the land footprint of Germany and the EU using a hybrid accounting model). Die Nutzung von Agrarflächen im globalen Süden übt enormen Druck auf primäre Regenwälder, Savannen, indigene Territorien usw. aus. Da Deutschland nicht in der Lage ist, seinen Agrarbedarf auf eigener Fläche zu befriedigen, muss es nicht erst perspektivisch, sondern unmittelbar seinen Landverbrauch im globalen Süden einschränken.

Wasserstoff oder RFNBOs (erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs) sind im Straßenverkehr aufgrund ihrer Knappheit und hohen Kosten ungeeignet und müssten stattdessen für den See- und Flugverkehr reserviert werden. Die Anrechnung von kohlenstoffarmem Wasserstoff in Raffinerien führt zudem lediglich zu einer Emissionsverbesserung bei der Herstellung, während der verbrauchte

Kraftstoff selbst fossil bleibt. Darüber hinaus ist er nicht auf die EU-Vorgaben anrechenbar (Richtlinie [EU] 2018/2001, Erwägungsgrund 89).

Die EU-Effizienzvorgaben der RED-III-Richtlinie (Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2023/2413 (RED III)), lassen sich bereits jetzt vollständig allein durch Ladestrom erfüllen. Durch das Einbeziehen des elektrifizierten Schienenverkehrs in die THG-Quote können die Deutsche Bahn und die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe durch den Verkauf von Quotenzertifikaten zusätzliche Einnahmen generieren, die zur Senkung der Ticketpreise genutzt werden sollen, um die Mobilitätswende zu unterstützen.

RFNBOs sind dagegen in der See- und Schifffahrt notwendig und stellen eine Alternative zu fossilen Kraftstoffen dar, wo Elektrifizierung oder alternative Antriebe wie Wind nicht in Frage kommen. Das Einbeziehen dieser Kraftstoffe für die See- und Schifffahrt in die THG-Quote würde einen notwendigen Anreiz liefern, der zu einem raschen fossilen Ausstieg beitragen würde.

Für echten Klimaschutz im Verkehrssektor braucht es außerdem eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, ein echte Mobilitätswende zur Bahn, dem ÖPNV, dem Radverkehr und dem Fußverkehr und eine Mobilitätsgarantie für alle.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. einen Gesetzentwurf zur Anpassung der Treibhausgasminderungs-Quote vorzulegen, der
 - a) auf Bezahlbarkeit, Nachhaltigkeit und Elektrifizierung ausgerichtet ist,
 - b) Ladestrom als einzige Erfüllungsoption der THG-Quote im regulären Straßenverkehr zulässt,
 - c) elektrisch betriebenen Schienenverkehr in die THG-Quote einbezieht und damit zum Mittelzuwachs bei der Deutschen Bahn und den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen führt, der sich verpflichtend in niedrigere Ticketpreise übersetzt,
 - d) jegliche Anreize für die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBOs) im Straßenverkehr abschafft,
 - e) eine Quote für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBOs) für den Flug- und Schiffsverkehr in die THG-Quote einbezieht und gleichzeitig verbindliche Höchstmengen für Flugkraftstoffe einführt, um zur Reduzierung des Flugverkehrs beizutragen,
 - f) die Anrechnung von Kraftstoffen auf Basis von Sojaöl ab 2027 ausschließt;
 2. einen Gesetzentwurf zu gesetzlichen Höchstmengen der jährlich eingesetzten biogenen Kraftstoffe vorzulegen;
 3. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Nutzung biogener Kraftstoffe einschließlich Kraftstoffen aus Sojaöl beendet wird;
 4. die sozial-ökologische Mobilitätswende voranzutreiben und eine Mobilitätsgarantie als Teil sozialer Daseinsfürsorge sicherzustellen, indem die Bundesregierung
 - a) einen Gesetzentwurf vorlegt, der einen günstigen und perspektivisch kostenfreien Zugang zum ÖPNV und eine mindestens stündliche Anbindung an Bus und Bahn bundesweit ermöglicht,

- b) eine explizite Strategie für die Mobilitätswende im ländlichen Raum erarbeitet, die eine zumutbare und für alle bezahlbare Anbindung gering besiedelter Gebiete an die Mittel- und Oberzentren gewährleistet,
 - c) einen Gesetzentwurf vorlegt, der das Ziel der Verdopplung der Fahrgastkapazitäten im ÖPNV bis 2030 verbindlich macht,
 - d) Investitionsprogramme auflegt bzw. bestehende Programme und Gesetze, insbesondere das Regionalisierungsgesetz (RegG) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), erweitert, um den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs sowie der Fahrrad- und Fußwege erheblich zu beschleunigen,
 - e) ein Konzept für eine Mobilitätsindustrie entwickelt, das auf die Herstellung von gesellschaftlich nützlichen Gütern der verschiedenen Mobilitätsformen fokussiert und die Automobil-, Zulieferer- und Stahlindustrie bei der Transformation und Umstellung auf diese Produktionslinien unterstützt,
 - f) Förder- und Finanzierungsprogramme des Bundes zur Einrichtung und Stärkung von Transformationsräten auflegt bzw. ausweitet;
5. eine Änderung der Straßenverkehrsordnung vorzulegen, die ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen einführt;
 6. darauf hinzuwirken, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt verringert wird.

Berlin, den 21. April 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion