

Zwischen Zusatzerlösen und Lobbyismus: Die THG-Quote als Instrument und Konfliktfeld der Antriebswende

Jonas Bannert, Lukas Funk, Jens-Eric von Düsterlho
Competence Center for Energy Transition (CC4E) der HAW Hamburg

Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) ist ein zentrales marktgestütztes Instrument zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors in Deutschland. Dabei werden Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe verpflichtet, ihre THG-Emissionen in ihrem Kraftstoffmix um eine jährlich steigende Quote zu senken. Die ökonomische Attraktivität der THG-Quote für verschiedene Erfüllungsoptionen der THG-Quote (dies sind insbesondere die sogenannten konventionellen, fortschrittlichen und abfallbasierten Biokraftstoffe, erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs) und Strom) hängt wesentlich von der politischen Ausgestaltung der THG-Quote sowie der Höhe der Quote ab. Dabei sind die möglichen Erlöse aus der Einbringung in die THG-Quote schwankend: 2022 waren Erlöse von 0,19 €/kWh für Netzstrom und rund 9 €/kg für grünen Wasserstoff möglich, diese sind 2024 auf 0,03 €/kWh für Netzstrom und rund 3 €/kg für grünen Wasserstoff deutlich gesunken. Grund dafür war insbesondere eine Überfüllung durch fortschrittliche Biokraftstoffe, bei denen Betrugsvorwürfe im Raum stehen [1]. Mit der *Zweiten Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote* (2026) wurden diese Schwächen durch insbesondere Betrugsprävention adressiert. In dem Zusammenhang hat sich die Höhe der THG-Quote im Jahr 2026 wieder erhöht und entsprechend sind auch Erlöse von rund 0,14 €/kWh (PV-Strom 0,29 €/kWh) und rund 10 €/kg für grünen Wasserstoff möglich.

Das Competence Center for Energy Transition (CC4E) der HAW Hamburg setzt sich mit verschiedenen Aspekten der THG-Quote auseinander (bspw. [2]–[5]). Auf dem Themenkongress Mobilität 2026 wurde ein Paper vorgestellt, in dem analysiert wurde, welche Interessenvertreter welche Interessen im Gesetzgebungsverfahren der Bundesregierung zur *Zweiten Weiterentwicklung der THG-Quote* geäußert haben und inwieweit sich diese Interessen in den Änderungen zwischen Referentenentwurf und Regierungsentwurf widerspiegeln [6]. Methodisch kombiniert das Paper dabei eine strukturierte qualitative Inhaltsanalyse mit einer quantitativen Korrelationsanalysen. Grundlage sind dokumentierte Stellungnahmen aus der Verbändeanhörung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) sowie einschlägige Interessenvertretungs-Aktivitäten im Lobbyregister im Zeitraum zwischen Juni und Dezember 2025. Insgesamt sind 84 Interessenvertretungen mit 92 Stellungnahmen bzw. Aktivitäten identifiziert und anhand ihrer Positionen zu den zentralen Erfüllungsoptionen der THG-Quote gruppiert worden. Das Paper kommt zu dem Schluss, dass sich in der untersuchten Phase des Gesetzgebungsverfahrens der Bundesregierung ein strukturelles Ungleichgewicht zugunsten ressourcenstarker Interessen aus den Bereichen Biokraftstoffe und RFNBOs und zu Lasten der Erfüllungsoption Strom erkennen lässt. Diese asymmetrische Interessenrepräsentation spiegelt sich auch in den Änderungen vom Referenten- zum Regierungsentwurf wider, indem alle Erfüllungsoptionen außer Strom (-0,13) eine positive Korrelation (0,06 bis 0,13) zwischen Positionierung ihrer Interessenvertreter und der tatsächlichen rechtlichen Umsetzung aufweisen.

REFERENZEN

- [1] BMUV, “Stellungnahme zu Betrugsverdachten im Kontext der Treibhausgasminderungsquote. FAQ.” Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUV), Aug. 2024. [Online]. Available: <https://www.bmuv.de/faqs/treibhausgasminderungsquote#print>
- [2] J. Bannert, M. Mohr, H. Riedl, and J.-E. Von Düsterlho, “Impact of Greenhouse Gas Quota Trading of the Electrified Fleet in Germany on the Company’s Greenhouse Gas Balance,” in 2025 21st International

Conference on the European Energy Market (EEM), Lisbon, Portugal: IEEE, 2025, pp. 1–15. doi: 10.1109/EEM64765.2025.11050214.

- [3] J. Bannert, M. Mohr, H. Riedl, and J.-E. Von Düsterlho, “Effect of the GHG Quota for the Electromobility Market Ramp-Up in Northern Germany,” in *2025 21st International Conference on the European Energy Market (EEM)*, Lisbon, Portugal: IEEE, 2025, pp. 1–10. doi: 10.1109/EEM64765.2025.11050353.
- [4] J. Bannert, J.-E. Von Düsterlho, and S. Timmerberg, “Economics of Public Charging Stations in Solar-Covered Parking Lots Under the German GHG Quota,” in *2024 20th International Conference on the European Energy Market (EEM)*, Istanbul, Türkiye: IEEE, June 2024, pp. 1–14. doi: 10.1109/EEM60825.2024.10608836.
- [5] J. Bannert, C. Schütte, and J.-E. Von Düsterlho, “Increasing the Share of Renewable Energy in the Transport Sector – Effects of Modified Multiple Crediting Factors in the German Environmental Economic Instrument GHG Quota (‘THG-Minderungsquote’),” in *2023 19th International Conference on the European Energy Market (EEM)*, Lappeenranta, Finland: IEEE, June 2023, pp. 1–11. doi: 10.1109/EEM58374.2023.10161865.
- [6] J. Bannert, L. Funk, and J.-E. V. Düsterlho, “Positions and Influence of Interest Representatives on the Second Further Development of the German Greenhouse Gas Quota in 2025,” in *2026 22nd International Conference on the European Energy Market (EEM)*, Trondheim, Norway: IEEE, June 2026, pp. 1–36. doi: 10.1109/EEM68581.2026.11589874.