

Änderungen bei der THG-Quote

Kurswechsel für Bioethanol

Was heißt das für die Ethanol-Nachfrage in Europa?

**Dr. Jutta Rottke,
Torsten Weidemann**
Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Die Europäische Union definiert mit der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive, RED) ambitionierte Klimaziele für den Verkehrsbereich. Im Rahmen des umfassenden „Fit-for-55“-Pakets der EU-Kommission wurde diese Richtlinie grundlegend überarbeitet (RED III). Deutschland setzt diese verschärften europäischen Vorgaben nun über das nationale Instrument der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) um.

Deutschland setzt auf ambitionierte THG-Quoten

Mit dem im April 2026 verabschiedeten „Zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ werden für die Biokraftstoffbranche positive Zeichen gesetzt und die Planungssicherheit für die Unternehmen deutlich erhöht. Zugleich stärkt das Gesetz die Resilienz der heimischen Energieversorgung. CDU/CSU und SPD haben sich mit der beschlossenen Anhebung der THG-Quote klar zu den in ihrem Koalitionsvertrag verankerten Vereinbarungen bekannt. Diese sehen vor, „die Bioenergie weiterhin stark zu nutzen und dabei den Einsatz regenerativer Kraftstoffe – inklusive Biokraftstoffe – weiter voranzutreiben“.

Anders als in der RED III bisher vorgesehen, wird mit dem Gesetz die THG-Quote in Deutschland bis zum Jahr 2040 fortgeschrieben und bietet damit einen um zehn Jahre längeren, verlässlichen Planungshorizont. Im Zeitraum bis 2040 soll die Quote stufenweise auf 65 Prozent ansteigen und übertrifft damit auch das europäische Ambitionsniveau deutlich.

Für 2026 beträgt die Quote 12,1 Prozent und soll bereits im kommenden Jahr auf 17,5 Prozent ansteigen. Der auf die THG-Quote anrechenbare energetische Anteil von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse wird ebenfalls stufenweise auf bis zu 5,8 Prozent im Jahr 2038 angehoben, wobei für das Jahr 2026 bereits rückwirkend eine Erhöhung von 4,4 auf 4,9 Prozent vorgesehen ist. Die Festbeschreibung dieser beiden Quoten markiert einen entscheidenden Wendepunkt für die Biokraftstoffbranche. In den vergangenen Jahren wurden



FOTO: KI

auf politischer Ebene die Stimmen für eine Absenkung der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse immer lauter. Die Entscheidung, das bisherige Niveau von 4,4 Prozent nicht nur zu sichern, sondern anzuheben, beendet eine lange Phase politischer Unsicherheit, in der die Branche kontinuierlich für die Vorteile von Biokraftstoffen werben musste.

Dabei ist die tragende Rolle nachhaltiger Biokraftstoffe zur Emissionsminderung im Verkehr längst unumstritten. Unter den im Straßenverkehr eingesetzten erneuerbaren Energieträgern nehmen sie nach wie

vor die Spitzenposition ein: Von den im Jahr 2025 gerade einmal erreichten acht Prozent an erneuerbaren Energien im Endenergieverbrauch des Verkehrs entfielen mehr als sechs Prozentpunkte – und damit drei Viertel – auf Biokraftstoffe. Folgerichtig tragen diese seit vielen Jahren auch am stärksten zur Minderung der CO₂-Emissionen im Verkehr bei: Allein im Jahr 2024 wurden durch den Einsatz von Biokraftstoffen in Deutschland rund 11,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente vermieden, davon gut 3,5 Millionen Tonnen durch die Beimischung von Bioethanol zu fossilen Kraftstoffen.

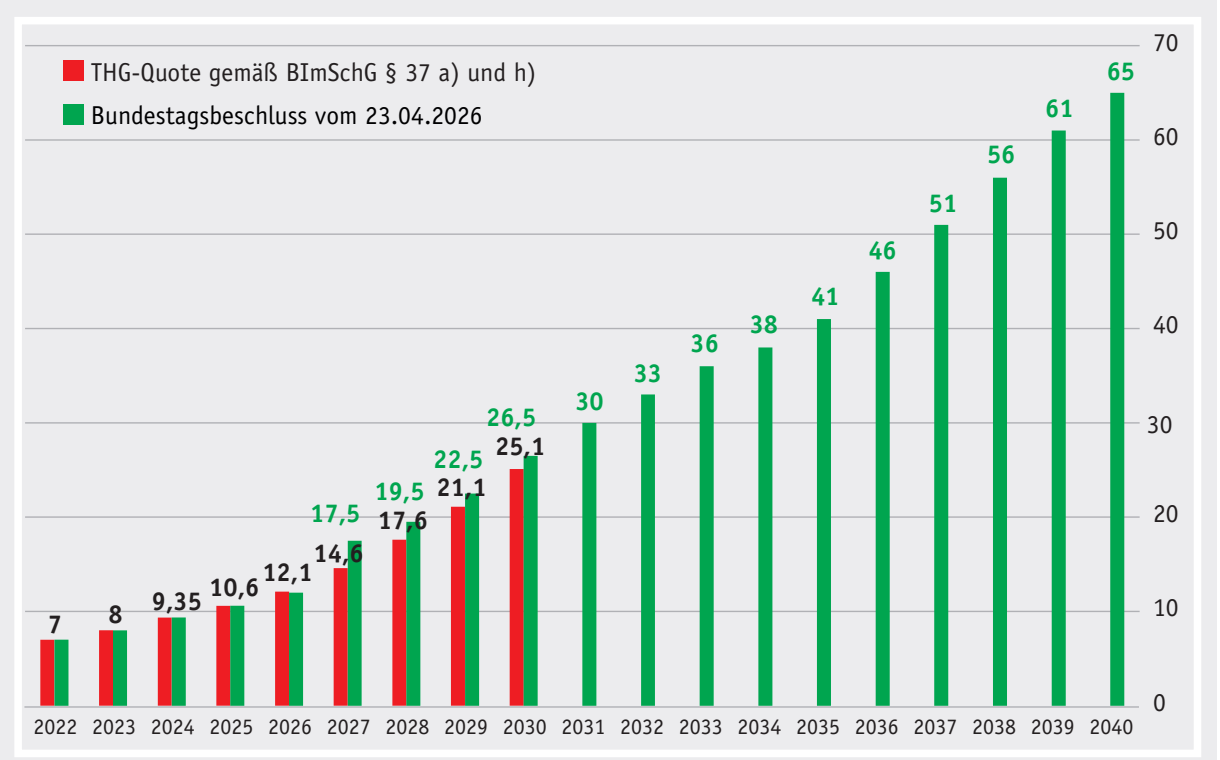
Das ungenutzte Potenzial an den Tankstellen: Super E10

Bei genauer Betrachtung des Endenergieverbrauchs im Verkehr, der in Deutschland im Jahr 2025 noch zu 92 Prozent auf fossilen Energieträgern basierte, wird ersichtlich: Die Defossilisierung und damit der Umstieg auf erneuerbare Energien ist noch ein weiter Weg. Bekräftigt wird dies durch den gestiegenen Kraftstoffverbrauch benzinbetriebener Fahrzeuge im vergangenen Jahr, der um etwa ein Prozent auf mehr als 17,8 Millionen Tonnen zunahm. Ein Wert, der verdeutlicht, dass dringend durchschlagskräftigere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Emissionen der Bestandsflotte zu verringern. Mit der ambitionierten THG-Quote wurden hierfür die richtigen Schritte eingeleitet.

Ein Blick auf die Marktanteile der an deutschen Tankstellen verkauften Ottokraftstoffsorten verdeutlicht jedoch, dass kurzfristig noch mehr Klimaschutz möglich wäre. Zwar greifen mit 28,6 Prozent immer mehr Autofahrer auf Super E10 zurück, das bis zu 10 Vol.-% Bioethanol enthält. Dennoch dominieren beim Kraftstoffabsatz mit einem Marktanteil von über 70 Prozent weiterhin Super E5 und Super Plus – und damit Kraftstoffe mit lediglich bis zu 5 Vol.-% Bioethanolanteil.

Abb. 1: THG-Quote bis zum Jahr 2040 in Prozent

QUELLE: BDBE

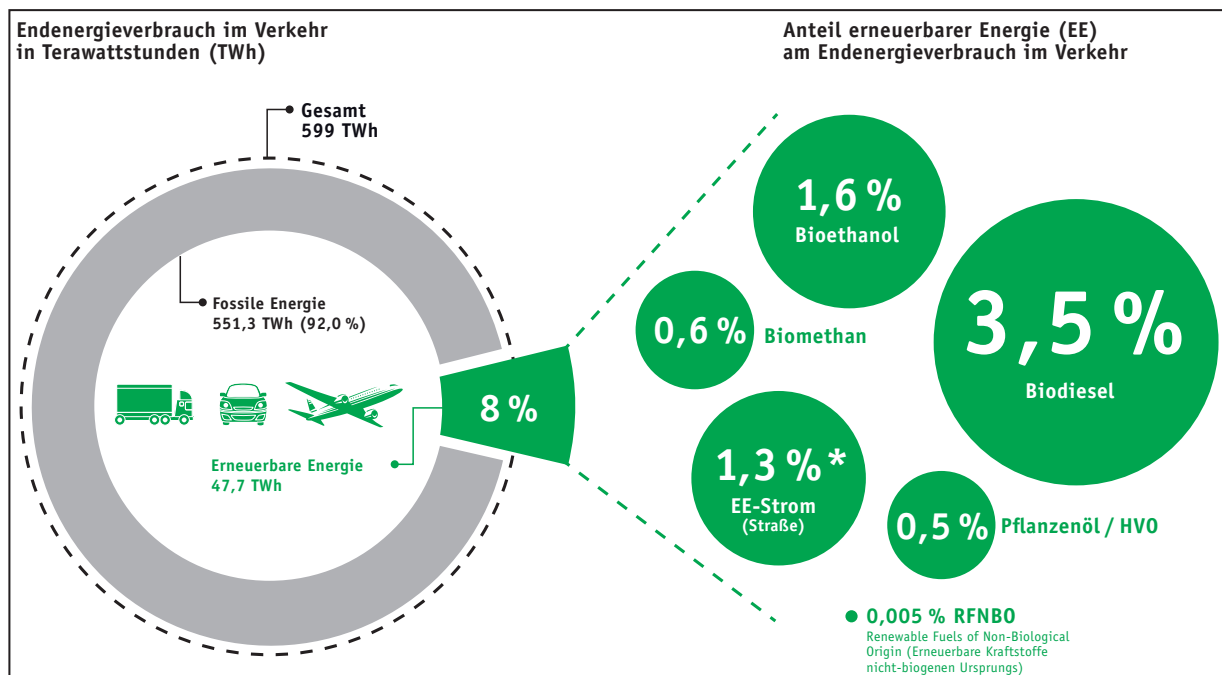


Aus Expertensicht ist dies unverständlich, da Super E10 nicht nur um durchschnittlich sechs Cent pro Liter preiswerter, sondern auch nachweislich klimafreundlicher ist. Einen triftigen Grund für die Bevorzugung der E5-Sorten gibt es nicht. Die Automobilbranche bestätigt seit Jahren die Verträglichkeit der bestehenden Fahrzeugflotte mit Super E10: Weniger als ein Prozent der zugelassenen Fahrzeuge mit Ottomotor vertragen den Kraftstoff nicht. Der Weg für mehr Klimaschutz durch den Einsatz von Super E10 ist aus Sicht der Fahrzeughersteller somit längst frei.

Nach Jahren der Diskussion setzt die Politik bei diesem Thema nun ein starkes Zeichen und handelt konsequent. In Deutschland besteht zwar noch eine Bestandsschutzsortenregelung, die Tankstellen zur flächendeckenden Bereitstellung von Super E5 verpflichtet. Angesichts lückenloser Vertrglichkeitsnachweise ist diese Maßnahme jedoch längst überflüssig. Mit einer politisch beschlossenen Flexibilisierung dieser Regelung wäre der Weg für mehr Super E10 endlich frei – ein bedeutender Gewinn für den Klimaschutz durch sofortige CO₂-Einsparungen. Mit über 1,3 Millionen Tonnen Bioethanol für den Kraftstoffmarkt wurden im Jahr 2025 mehr als 3,5 Millionen Tonnen CO₂ eingespart. Würde Super E10 den Kraftstoff Super E5 vollständig ablösen, ließen sich die Einsparungen durch zusätzlich rund 450.000 Tonnen Bioethanol auf bis zu 4,57 Millionen Tonnen CO₂ steigern. Und mit Super E20 (mit bis zu 20 Vol.-Prozent Bioethanol) steht der nächste innovative Kraftstoff bereits in den Startlöchern.

Auf dem Weg zur europäischen E20-Norm

Nach jahrelanger Vorbereitung wurde im Jahr 2024 ein auf nationaler Ebene erarbeiteter Normierungsvorschlag für die technische Spezifikation von E20 an das Europäische Komitee für Normung (CEN) weitergeleitet. Anfang 2026 schloss das CEN seine Arbeiten ab und übermittelte den Normierungsvorschlag DIN/CEN TS 18227 an die EU-Kommission. Neben einer Prüfung durch die EU-Kommission und der offiziellen Aufforderung zur Erstellung einer Norm müssen darüber hinaus noch rechtliche Vorgaben angepasst werden, bevor ein E20-Kraftstoff in der EU angeboten werden darf. Voraussetzung dafür ist die Anpassung der europäischen Kraftstoffqualittsrichtlinie, der Fuel Quality Directive (FQD). Diese setzt den rechtlichen Rahmen für in Europa zugelassene und an den Tankstellen verfügbare Kraftstoffe. Gemäß den



Verbrauch erneuerbarer Energien im Verkehr in Deutschland für das Jahr 2025.

QUELLE: Umweltbundesamt (UBA), BDBe

* etwa 90 Prozent des EE-Stroms entfallen auf den Schienenverkehr

Vorgaben der FQD ist in der EU der Ethanolgehalt eines Kraftstoffs bislang auf maximal zehn Vol.-Prozent begrenzt. Mit der Aussicht auf eine offizielle, durch die EU anerkannte Norm für E20, der Anpassung der FQD und der Flexibilisierung der deutschen Bestandsschutzsortenregelung für E5 wird Bioethanol zu einem noch wichtigeren Bestandteil nachhaltiger Mobilität in Deutschland, aber auch in Europa.

Deutsche Anlagen gut ausgelastet

Im Jahr 2025 belief sich der Beimischungsanteil an Bioethanol zu fossilem Benzin auf 6,9 Volumen-Prozent, dies entspricht einer eingesetzten Menge von mehr als 1,3 Millionen Tonnen. Bei einer jährlichen Produktionskapazität von fast 829.000 Tonnen und einer in den letzten Jahren steigenden Produktionsmenge von 790.000 Tonnen im Jahr 2025 (plus 6,2 Prozent) wird deutlich, dass die Produktionskapazitäten der deutschen Bioethanolanlagen gut ausgelastet sind. Die auf den Weg gebrachte höhere THG-Quote und die damit einhergehende Anhebung der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse auf die THG-Quote verspricht eine sehr positive Marktentwicklung für die heimische Bioethanolproduktion, von der alle Akteure entlang der Wertschöpfungskette profitieren werden.

Die deutschen Bioraffinerien haben eine starke Marktposition innerhalb Europas, denn nach Frankreich ist Deutschland das Land mit der groten Produktionskapazität für Bioethanol. Ähnlich wie in Deutschland nahm auch die Produktionskraft der europäischen Bioethanol-Herstell-

er in den vergangenen Jahren stetig zu: von 4,5 Millionen Tonnen im Jahr 2022 auf 5,38 Millionen Tonnen im Jahr 2024. Von dem produzierten Bioethanol waren in den letzten Jahren durchschnittlich 85 Prozent der Mengen für Anwendungen im Kraftstoffbereich vorgesehen. EU-weit gehörten in den vergangenen drei Jahren vor allem Mais (zirka 48 Prozent), Weizen (zirka 23 Prozent) und zuckerhaltige Pflanzen (zirka zwölf Prozent) zu den bevorzugten Rohstoffen für die Bioethanolproduktion.

Die Zuckerrübe als Garant für Marktstabilitt

Als wesentliche Faktoren für den Einsatz von Rohstoffen in der Bioethanolproduktion in der EU und in Deutschland gelten insbesondere deren regionale Verfügbarkeit sowie das Preisgefüge. Ähnlich wie in der EU basiert die deutsche Bioethanolproduktion vorwiegend auf der Verarbeitung von Getreide – in den vergangenen Jahren durchschnittlich mehr als 600.000 Tonnen. Für den Anbau der dafür benötigten Biomasse wurden dabei nur rund sechs Prozent der für den Getreideanbau vorgesehenen Ackerfläche genutzt. Dabei werden jährlich starke Schwankungen vorwiegend bei der Verarbeitung von Mais beobachtet (2023 minus 22 Prozent, 2024 plus 16 Prozent und 2025: minus 29 Prozent).

Ähnlich schwankend ist in Deutschland auch die Verarbeitung von Zuckerrbenstoffen zu Bioethanol: Während im Jahr 2025 gut 20 Prozent des hergestellten Bioethanols aus Zuckerrbenstoffen stammte, waren es im Jahr 2024 lediglich zwölf und 2023 sogar nur acht Prozent. Die daraus hergestellten Bio-

ethanolmengen schwanken demnach stark und lagen zumeist unter 100.000 Tonnen.

Der Anstieg der Verarbeitung von Zuckerrbenstoffen zu Bioethanol auf nun nahezu 160.000 Tonnen im vergangenen Jahr dürfte insbesondere auf die sehr gute Zuckerrbenenernte 2025 sowie auf die gleichzeitig am Weltmarkt unter Druck stehenden Zuckerpreise zurückzuführen sein. Dadurch gewann die energetische Verwertung von Zuckerrbenstoffen gegenüber der klassischen Zuckerproduktion an Attraktivität. Aus Sicht der Landwirte stellt dieser Verwertungsweg eine wichtige Absicherung dar, da die Produktion von Bioethanol aus Zuckerrbenstoffen dazu beiträgt, die ökonomischen Auswirkungen der geringeren Zuckerpreise zumindest abzufedern.

Fazit: Politische Verlässlichkeit sichert die Zukunft

Ein Bioethanolmarkt, der auf langfristigen und politisch verlässlichen Rahmenbedingungen basiert – etwa durch die THG-Quotenregelung in Deutschland – schafft Planungssicherheit für die Produktion weit über die nationalen Grenzen hinaus. Gerade in wirtschaftlich volatilen Zeiten, sei es infolge geopolitischer Entwicklungen oder anderer Einflussfaktoren, stärkt dies die Stabilität der gesamten Wertschöpfungskette. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die in Europa erzeugten Mengen verlässlich Absatz finden – ein unverzichtbarer Beitrag zur Energieversorgungssicherheit, zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieimporten sowie zur erfolgreichen Erreichung der Klimaschutzziele.