

Weiterentwicklung der THG-Quote: Attraktives neues Geschäftsmodell für Stadtwerke

Categories : [E-Mobilität](#), [Emissionshandel](#), [Energie](#), [Erneuerbare Energien](#), [Kommunen](#), [Verkehr](#), [Wasserstoff](#)

Tagged as : [38. BImSchV](#), [Biokraftstoffe](#), [Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote](#), [grüner Wasserstoff](#), [Ladeinfrastruktur](#), [Ladepunktbetreiber](#), [Ladestrom](#), [Pooling](#), [Quotenhandel](#), [Quotenhandelsmarkt](#), [THG-Quote](#), [Treibhausgasminderung](#), [Treibhausgasminderungsquote](#), [Upstream-Emissionen](#)

Date : 25. Mai 2021



Am 20.5.2021 hat der Bundestag das [Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote](#) und damit neue Vorgaben für den Einsatz erneuerbarer Energien im Verkehrssektor beschlossen. Für eine zügige Treibhausgasminderung im Verkehrssektor setzt der Gesetzgeber insbesondere auf die Elektromobilität – und das können sich auch Stadtwerke zunutze machen.

Einzelne Aspekte überarbeitet

Die Billigung des Bundesrates (Beratung angesetzt für den 28.5.2021) und die Unterschrift des Bundespräsidenten vorausgesetzt, treten die neuen Regelungen im Juli 2021 in Kraft. Die konkretisierende [38. BImSchV](#) wird ebenfalls novelliert. Ein Kabinettsbeschluss ist noch vor der parlamentarischen Sommerpause zu erwarten, bevor sie voraussichtlich zum 1.1.2022 in Kraft tritt.

Gegenüber dem Regierungsentwurf vom 3.2.2021 ([wir berichteten](#)) haben sich zwar keine grundlegenden Änderungen ergeben, aber der Gesetzgeber hat Kritikpunkte verschiedener Stakeholder aufgenommen und einzelne Aspekte des Regierungsentwurfs überarbeitet.

Der Weg zum ambitionierten Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2030 auf 32

Prozent zu erhöhen – der damit mehr also doppelt so hoch liegt wie der im EU-Recht vorgegebene Anteil von 14 Prozent – , soll zügiger beschritten werden. Um das zu schaffen, soll die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) früher und zügiger ansteigen. Sah der Regierungsentwurf noch einen Anstieg von derzeit 6 auf 22 Prozent im Jahr 2030 vor, liegt die Zielmarke nun bei 25 Prozent. Der Anstieg soll zudem gleichmäßiger erfolgen und nicht – wie im Regierungsentwurf vorgesehen – erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts von einem moderaten Niveau sprunghaft in die Höhe schnellen.

Darüber hinaus hat der Bundestag die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Palmöl bis zum Jahr 2023 und die Anrechenbarkeit von Upstream-Emissionen bis zum Jahr 2026 begrenzt. Die Möglichkeit, biogenen (orangenen) Wasserstoff ab 2026 in Raffinerien einzusetzen, soll geprüft werden. Schließlich fordert der Bundestag die Bundesregierung auf, sich im Rahmen der anstehenden Verhandlungen zur Änderung oder Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) für Maßnahmen einzusetzen, die die Produktion und den Einsatz von grünem Wasserstoff und erneuerbaren, strombasierten Kraftstoffen in besonderem Maße fördern.

Elektromobilität als Hebel – zum Vorteil der Ladepunktbetreiber

Der direkte Einsatz von Strom in Plug-in-Hybriden und reinen batterieelektrischen Fahrzeugen soll nach dem Verordnungsentwurf im Wege einer Dreifachanrechnung auf die THG-Quote besonders gefördert werden, und zwar unabhängig davon, ob es sich um Netzstrom (also einen Strommix) oder ausschließlich erneuerbaren Strom handelt.

Wegen der sich schrittweise erhöhenden THG-Quote und verschärfter Strafzahlungen bei Nichterfüllung (0,60 Euro pro kg CO₂eq) ist damit zu rechnen, dass die Nachfrage nach „treibhausgasmindernden“ Ladestrommengen durch die quotenverpflichteten Mineralölunternehmen in den kommenden Jahren massiv ansteigen wird. Für Ladepunktbetreiber ist das ein Vorteil: Sie können die an ihren Ladepunkten bereitgestellten Strommengen gegenüber Mineralölunternehmen vermarkten und dadurch Einnahmen generieren. Mit diesen Einnahmen wiederum können sie – so die Absicht des Gesetzgebers – die Investition in die Ladeinfrastruktur refinanzieren. Mineralölunternehmen werden im Wege des sog. Quotenhandels mit Ladestrom also quasi indirekt am Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligt.

Pooling und Quotenhandel mit Ladestrommengen – Attraktives Geschäftsmodell für Stadtwerke

Grundsätzlich können sowohl Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte (beispielsweise Energieversorgungsunternehmen) als auch Betreiber nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte (Privatpersonen, Unternehmen) am Quotenhandel teilnehmen. Der administrative Aufwand, der mit der Abwicklung verbunden ist, könnte allerdings insbesondere Privatpersonen und kleinere Unternehmen abschrecken. Aus diesem Grund ermöglicht der Gesetzgeber, dass die Betreiber ihre Ladestrommengen an selbst ausgewählte Dritte übertragen können, die die Strommengen dann in den Quotenhandel überführen. Das sog. Pooling – das Einsammeln und Vermarkten von Ladestrommengen – ist für Stadtwerke ein attraktives Geschäftsmodell: zum einen wegen der zu erwartenden Erlöse von etwa 10 ct/kWh und mehr und zum anderen, weil sie die Kundenbindung mittels attraktiver Produktgestaltung stärken können.

Auch für Stadtwerke ist die Teilnahme am Quotenhandel mit einem administrativen Aufwand verbunden. Sind die Vertragsmuster erst einmal vorhanden und die grundlegenden Abwicklungsprozesse implementiert, ist er jedoch überschaubar und angesichts der zu erwartenden wirtschaftlichen Vorteile zu vernachlässigen. Es lohnt sich also, die bereits bestehenden Kundenverbindungen zu nutzen, um sich am Quotenhandelsmarkt zu etablieren und diesen nicht Dienstleistungsunternehmen und anderen Konkurrenten zu überlassen.

