

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Die Stellungnahme wird getragen von den Mitgliedsverbänden des BBE:



Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V.



Deutscher Bauernverband e.V.



Fachverband Biogas e.V.



Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V.



OVID – Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e.V.



Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.



Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.



Der Deutsche Raiffeisenverband e.V. unterstützt die Stellungnahme.

Kontakt:

Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE)

Gerolf Bücheler

Geschäftsführer

Tel.: 030 27 58 179 - 21

Email: buecheler@bioenergie.de

Hauptstadtbüro Bioenergie (HBB)

Sandra Rostek

Leiterin

Tel.: 030-2758179-00

Email: rostek@bioenergie.de

Allgemeine Anmerkungen

Die Bioenergieverbände begrüßen grundsätzlich den Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote). Die Anpassungen sind ein wichtiger Schritt zur nationalen Umsetzung der **Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2023/2413 (RED III)**, die ein zentraler Pfeiler zur Erreichung der EU-Klimaziele bis 2030 und der deutschen Klimaneutralität bis 2045 ist. Insbesondere die **Erhöhung des Ambitionsniveaus, die Fortschreibung der gesetzlichen Vorgaben bis 2040 und die verbesserten Maßnahmen zur Betrugsprävention** sind positiv hervorzuheben. Nachhaltige Biokraftstoffe stellen noch immer die tragende Säule des Klimaschutzes im Verkehr dar und haben 2023 rund 12 Mio. t CO₂ eingespart.¹

Vor diesem Hintergrund begrüßen die Bioenergieverbände insbesondere:

- Die Fortschreibung und Erhöhung der Treibhausgasquote bis zum Jahr 2040, die steigende Anreize für den Markt schafft und Planungssicherheit für die Akteure gewährleistet.
- Die Ausweitung des Geltungsbereichs der THG-Quotenverpflichtung auf den Luft- und Schiffsverkehr.
- Die Einführung von Vor-Ort-Kontrollen, die mutmaßlichen Betrugsfällen entgegenwirken und solche zukünftig verhindern können.
- Die Anhebung der Quoten für fortschrittliche Biokraftstoffe.
- Die Abschaffung der Doppelanrechnung, die Betrug entgegenwirkt.
- Die Neugestaltung des § 37h BImSchG.
- Die Anhebung der Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen.

Dennoch besteht in mehreren Punkten aus Sicht der Bioenergiebranche Nachbesserungsbedarf, um Technologieoffenheit, Wettbewerbsgleichheit und Investitionssicherheit im Sinne eines wirksam umgesetzten Klimaschutzes im Verkehrssektor zu gewährleisten. Die erstmalige Einbeziehung von Luft- und Schiffsverkehr in den Regelungsrahmen stellt dabei eine besondere Herausforderung dar. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Beibehaltung von Verordnungsermächtigungen im Gesetzentwurf. Entgegen der Gesetzesbegründung dienen diese nicht nur der zeitnahen Anpassung an EU-Vorgaben, sondern betreffen weiterhin zentrale Elemente des Regelungssystems für erneuerbare Kraftstoffe wie Quotenvorgaben oder Multiplikatoren. Solche Festlegungen sollten parlamentarisch getroffen werden – nicht ausschließlich durch Verwaltungshandeln.

Insbesondere weisen die Verbände darauf hin, dass auf Grund der erheblich verspäteten Vorlage des RED III-Umsetzungsgesetzes und des vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) vorgegebenen Zeitplans mit Kabinettsbeschluss im Oktober und erster Lesung im Bundestag am 18. Dezember eine Umsetzung des Gesetzentwurfs bis 1. Januar 2026 nicht möglich sein wird. Die nationale Umsetzung der Erneuerbare Energien Richtlinie der EU (RED III) hätte eigentlich bis zum 21. Mai 2025 erfolgen müssen. Angesichts dessen und im Sinne der Planungssicherheit für das nächste Quotenjahr, ist es umso wichtiger, dass die Weiterentwicklung der THG-Quote rechtzeitig vor Jahresende beschlossen wird. Eine **rasche Umsetzung des Gesetzesentwurfs bis zum 1. Januar 2026 ist für die gesamte Bioenergiebranche essenziell.**

¹ Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung: Evaluations- und Erfahrungsberichte für das Jahr 2023; https://www.ble.de/SharedDocs/Downloads/DE/Klima-Energie/Nachhaltige-Biomasseherstellung/Evaluationsbericht_2023.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Anmerkungen im Detail:

Artikel 1 – Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)

Zu § 37a BImSchG Absätze (1)-(3): Erweiterung des Kreises der Quotenverpflichteten

Der Entwurf erweitert den Kreis der Quotenverpflichteten auf Inverkehrbringer aller fossiler Kraftstoffe, die im Land- und Flugverkehr eingesetzt werden, und schließt den Schiffsverkehr mit ein. Anbieter, die ausschließlich Flugturbinenkraftstoff in Verkehr bringen, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen. Die Bioenergieverbände unterstützen die Einbeziehung von Flug- und Schiffsverkehr in die THG-Quotenverpflichtung.

Ausweichmöglichkeiten im Luft- und Schiffsverkehr: Die Einbeziehung der Luft- und Schifffahrt birgt das Risiko, dass Betankungen künftig außerhalb Deutschlands erfolgen könnten, was die angestrebten Klimaschutzwirkungen konterkarieren würde. Insbesondere im Luftfahrtsektor besteht die Möglichkeit, durch die Gründung von Tochtergesellschaften, die ausschließlich Kerosin vertreiben, die gesetzlichen Vorgaben gezielt zu umgehen

Vorschlag: Es ist unerlässlich, **wirksame Mechanismen zur Vermeidung solcher Ausweichstrategien einzuführen.**

Zu § 37a BImSchG Absatz (4): Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote

Die THG-Quote wird bis 2040 festgelegt und steigt ab 2031 schrittweise an. Die Verlängerung des THG-Quotenpfades ist zu begrüßen. Allerdings fehlt eine klare Zielperspektive bis 2045. Im Zeitraum bis 2030 nimmt der vorliegende Entwurf jedoch die Quotenerhöhung um 0,1 %-Punkte infolge der letztmaligen Änderung der 36. BImSchV (automatische Quotenanpassung gemäß § 37h BImSchG) zurück und erhöht die THG-Quote einzig im Verpflichtungsjahr 2027 um 0,4 %-Punkte.

Die Bioenergieverbände halten eine weitere Anhebung des THG-Quotenpfades für notwendig, insbesondere für das Jahr 2027 und die Jahre bis 2030. Die im Entwurf vorgesehene geringfügige Erhöhung der THG-Quote für 2027 (von 14,6 % auf 15 %) ist keinesfalls ausreichend, um die Überschussmengen aus den Jahren 2024, 2025 und 2026 auszugleichen. Diese werden andernfalls zu einer erneuten starken Übererfüllung und damit zu einem Einbruch des Quotenpreises und einem Rückgang der tatsächlichen Nachfragemengen erneuerbarer Kraftstoffe führen, was dem Klimaschutz entgegenwirkt. Die Erfahrung bestätigt, dass diese Übermengen die gesamte Warenkette, beginnend mit dem Rohstoffanbau über deren Verarbeitung bis zum Herstellungsbetrieb massiv unter Druck setzt, ablesbar am Druck auf die Erzeugerpreise der Rohstoffe, Unterauslastung der Anlagen bzw. Abbau von Arbeitsplätzen. Der THG-Quotenhandel auf einem angemessenen Preisniveau fördert den Ladesäulenausbau und stützt Investitionen bei der Umstellung auf E-Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr. Diese Effekte müssen mitgedacht werden. Dabei ist eine klare Zielperspektive bis 2045 – dem Jahr, in dem gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz die Klimaneutralität erreicht sein muss – konsequent und notwendig ist, um die Überschussmengen abzubauen, den THG-Quotenpreis zu stabilisieren und das Potenzial aller Erfüllungsoptionen für den Klimaschutz zu nutzen.

Vorschlag: Die Bioenergieverbände schlagen vor, die für das Jahr 2028 vorgesehene THG-Quotenhöhe (17,5%) auf das Jahr 2027 vorzuziehen und auf diesem Niveau anschließend aufsteigend fortzuschreiben.

Zu § 37b Absatz (8): Ausschluss von der Anrechenbarkeit

Der Entwurf regelt Erfüllungsoptionen, die nicht auf die THG-Quote anrechenbar sind, darunter biogener Wasserstoff, Palmöl, Sojaöl und Reststoffe der Palmölproduktion. Zudem sind Kraftstoffe von Produktionsanlagen ausgeschlossen, die keine Vor-Ort-Kontrollen durch staatliche Behörden zulassen.

Ausschluss von biogenem Wasserstoff in Raffinerien: Die Bioenergieverbände sehen eine nicht zu rechtfertigende Ungleichheit bei der Anrechnung von grünem Wasserstoff auf die THG-Quote. Strombasierter Wasserstoff ist uneingeschränkt als Erfüllungsoption zugelassen, auch beim Einsatz als Zwischenprodukt in Mineralölraffinerien. Biogener Wasserstoff hingegen ist nur bei der direkten Betankung im Straßenverkehr als fortschrittlicher Biokraftstoff zulässig (geregelt wird dies in Form eines generellen Ausschlusses in § 37b Abs. 8 mit einer Ausnahmeregelung für den Straßenverkehr in § 13 37. BImSchV). Dies widerspricht dem Grundsatz der Technologieneutralität und schränkt die Erfüllungsoptionen unnötig ein.

Vorschlag: Biogener Wasserstoff sollte wie strombasierter Wasserstoff uneingeschränkt auf die THG-Quote anrechenbar sein. Zu diesem Zweck müsste § 37b Abs. 8 Nr. 9 RefE gestrichen werden. Dann kann auch die Ausnahmeregelung in § 13 37. BImSchV entfallen.

Ausschluss von sojaölbasierten Biokraftstoffen: Der vollständige Ausschluss von sojaölbasierten Biokraftstoffen wird als fachlich nicht begründet abgelehnt. Der Ausschluss greift der noch ausstehenden Neubewertung von Soja im Rahmen der Kategorisierung von Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen (iLUC) auf EU-Ebene vor und gefährdet damit die Planungs- und Investitionssicherheit durch fachlich nicht angemessen begründetes staatliches Handeln. Betroffen wäre ebenfalls die in Deutschland und der EU angestrebte Proteinstrategie bei Körnerleguminosen und insbesondere Soja. Diese Kultur ist essenziell zur Erweiterung der Fruchtfolgen, als Beitrag zur Minderung der THG-Emissionen in Fruchtfolgen und schließlich zur Erweiterung des Rohstoffangebotes für eine pflanzenproteinbasierte Ernährung. Die Bioenergieverbände fordern, dass ein Ausschluss bestimmter Rohstoffe nur in Übereinstimmung mit den dafür vorgesehenen EU-Regeln erfolgt. Sojabohnen werden grundsätzlich aufgrund des Proteinfuttermittelbedarfs der europäischen Landwirtschaft importiert, nicht primär wegen des Sojaöls zur Biodieselproduktion. Die Preisbildung beim Sojaschrot ist entscheidend für den Anbau, nicht der Anteil von 20 % Öl an der gesamten Sojabohne.

Vorschlag: Streichung des Ausschlusses von Sojaöl, bis die Bewertung der EU-Kommission vorliegt.

Anrechnung von Biomethanimporten: Zukünftig soll auch über das Gasnetz importiertes Biomethan auf die THG-Quote anrechenbar sein, was die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten deutscher Biomethanproduzenten birgt, da Biomethan in zahlreichen Nachbarstaaten bereits bei der Einspeisung gefördert wird. Teilweise wurden in diesen Ländern produzierte Biomethanmengen sogar trotz des Exports nach Deutschland auf die jeweiligen nationalen Erneuerbare-Energien-Ziele angerechnet.

Vorschlag: Biomethan, das im Produktionsland bereits eine signifikante Produktionsförderung (Opex-Förderung) erhalten hat oder im Produktionsland auf die Erneuerbare-Energien-Ziele angerechnet wurde, sollte nicht auf die THG-Quote anrechenbar sein.

Artikel 2 – Änderung der Verordnung zur Anrechnung strombasierter Kraftstoffe und mitverarbeiteter biogener Öle (37. BImSchV)

Zu § 25 Absatz (4): Fristverkürzung bei Zertifikatsausstellung von 60 auf 42 Tage

Der Entwurf legt fest, dass zwischen dem Abschluss der letzten Vor-Ort-Tätigkeiten im Rahmen der Evaluierung und der Ausstellung eines Nachhaltigkeitszertifikats ein Zeitraum von höchstens 42 Tagen liegen darf. Diese zeitliche Beschränkung ist **deutlich strenger als die Vorgaben der erst kürzlich von der EU-Kommission anerkannten Zertifizierungssysteme (REDcert, SURE, ISCC, etc.), die jeweils 60 Tage vorsehen**. Der bisherige Ablauf gemäß ISO 17065 inkl. 4-Augen-Prinzip und Fehlerbehebung durch externe Dienstleister ist bei komplexen Systemen innerhalb von 42 Tagen oft nicht realistisch. Die Verkürzung nimmt sowohl Zertifizierungsstellen als auch Wirtschaftsakteuren (Schnittstellen) wichtige Flexibilität, ohne dass ein klarer Vorteil in der Betrugsprävention erkennbar ist. Im Gegenteil: Sie könnte die **Qualität der Audits und die Gründlichkeit der Zertifizierung beeinträchtigen**, da Wirtschaftsbeteiligte und Zertifizierungsstellen unter erhöhtem Zeitdruck stünden. Dies kann zu "Zertifikatslücken" und erheblichen wirtschaftlichen Schäden führen, wenn notwendige Nachbesserungen von Nicht-Konformitäten nicht fristgerecht erfolgen können.

Vorschlag: Die Bioenergieverbände plädieren für die Beibehaltung einer **Frist von 60 Tagen zwischen Audit-Termin und Geltungsbeginn der erneuerten Zertifizierung**.

Zu § 31: Anerkennung von Zertifizierungsstellen

Behördliches Registrierungsverfahren für Hersteller von fortschrittlichen Biokraftstoffen im Ausland: Die verpflichtende Gestattung behördlicher Vor-Ort-Kontrollen (Witness Audits) in Produktionsstätten als Voraussetzung für die THG-Quotenanrechnung erneuerbarer Kraftstoffe wird von den Bioenergieverbänden ausdrücklich unterstützt. Sie wird Betrug deutlich erschweren. Dennoch erkennen die Verbände in der vorgeschlagenen Regelung Umgehungsmöglichkeiten, da die Zuständigkeit der deutschen Behörde nur für in Deutschland registrierte Zertifizierungsstellen gilt. Betrügerische Akteure könnten dies ausnutzen, indem sie Zertifizierungsstellen aus kleineren Mitgliedstaaten oder aus dem Ausland beauftragen, die Witness Audits scheuen. Zudem erinnern die Verbände an die Notwendigkeit der Prüfung auf Technologieinnovation gemäß Art 28 (6) der RED II. Die Einstufung als fortschrittlicher Biokraftstoff ist nicht nur an die Zuordnung des Rohstoffs (Annex IV Teil A), im Falle von Abfallölen an Biomassecodes, gebunden, sondern an die zur Verarbeitung der entsprechenden Rohstoffe genutzte Technologien. Der Nachweis der Abfallkategorie und deren Zuordnung der Biomassecodes sowie der Prüfung der Massenbilanzierung müssen Gegenstand der Vor-Ort-Kontrolle und der jährlichen Zertifizierung sein. Die Ergebnisse sind Gegenstand der Berichterstattung gemäß § 37g Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Vorschlag: Zur weiteren Verbesserung der Betrugsprävention fordern die Bioenergieverbände die **Einführung eines behördlichen Registrierungsverfahrens für Produzenten fortschrittlicher Biokraftstoffe in Drittstaaten**. Dieses Verfahren knüpft die Quotenanrechnung an die Registrierung des Produzenten bei der deutschen zuständigen Behörde und garantiert den behördlichen Zugriff auf alle relevanten Informationen. Das Registrierungsverfahren sollte eine **verfahrenstechnische Prüfung (Engineering Report)**, eine **Tiefenprüfung der letzten Schnittstelle (verschärftes Erstaudit)** und die **Hinterlegung einer volumen- und wertabhängigen Sicherheitsleistung (Kautions)** umfassen. Gegebenenfalls sollte geprüft werden, der zuständigen

Stelle auch Zugriff auf die im REACH-Register enthaltenden Anlagen- und Betreiberinformationen zu erlauben.

Transparenz und Übergangsfristen für Vor-Ort-Kontrollen: Derzeit mangelt es an Transparenz über den Status der Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen durch deutsche oder andere EU-Behörden und es gibt kein öffentliches Register der registrierten Zertifizierungsstellen. Die Schaffung der Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen erfordert bilaterale Verhandlungen mit Drittstaaten, was Zeit in Anspruch nimmt.

Vorschlag: Die Bundesregierung sollte zudem die **Verhandlungen über bilaterale Abkommen beschleunigen und ein Verzeichnis über den Status der Vor-Ort-Kontrollen in allen Drittstaaten veröffentlichen sowie regelmäßig aktualisieren**. Eine Lösung auf EU-Ebene für einheitliche Regelung von Vor-Ort-Kontrollen und Betrugsbekämpfung ist dringend erforderlich, idealerweise durch eine **EU-Aufsichtsstelle zur Überwachung der Zertifizierungsstellen**.

Artikel 3 – Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminde rung bei Kraftstoffen (38. BImSchV)

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Änderung der 38. BImSchV, deren Erlass und inhaltliche Ausgestaltung durch die entsprechende Verordnungsermächtigung ausschließlich der Bundesregierung zugewiesen ist, nicht durch das vorliegende Gesetz erfolgen kann. Der Referentenentwurf verkennt, dass eine derartige Novelle der 38. BImSchV somit letztlich nichtig wäre. Die Bioenergieverbände empfehlen daher, die Änderung der 38. BImSchV (Art. 3) aus dem Gesetz herauszulösen und zeitnah ein entsprechendes Verordnungsgebungsverfahren einzuleiten. Vorzugswürdig ist allerdings die Überführung aller für die THG-Quotenerfüllung relevanter Regelungen der 38. BImSchV, einschließlich der beabsichtigten Maßnahmen zur Betrugsprävention, in das zu ändernde BImSchG selbst.

Zu § 5 Absatz 3: Anrechnung von Strom für Elektromobilität

Die Mehrfachanrechnung für Ladestrom sollte früher und nicht erst bis 2035 abgebaut werden. Der Entwurf sieht eine signifikante Reduzierung der Mehrfachanrechnung erst ab 2032 vor. Dies ist deutlich zu spät, da der Mechanismus zu Intransparenz und die im Koalitionsvertrag vorgesehene Wiedereinführung der steuerlichen Förderung von E-Fahrzeugen zu Mitnahmeeffekten führt, die der Akzeptanz der THG-Quote insgesamt abträglich sind und zu Doppelförderungen führen. Zudem wird durch die Mehrfachanrechnung kein realer Klimaschutzeffekt erzielt, was angesichts der Treibhausgasminde rungsvorgaben u.a. des Klimaschutzgesetzes, aber auch der EU-Lastenteilungsverordnung, erforderlich wäre. Die höhere Effizienz der Elektromobilität ist bereits durch den Effizienzfaktor abgebildet.

Zu § 5 Absatz 4: Anrechnung von Biogas-Strom an der Ladesäule:

Die Regelungen in der 38. BImSchV, gemäß denen Strom zur Betankung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb auf die THG-Quote angerechnet werden kann (§§ 5-9), sind eine von mehreren

Möglichkeiten, die Treibhausgaseminderungsverpflichtung zu erfüllen. Die bisher gültige Verordnung weist jedoch eine inhaltliche Lücke auf, die mit der laufenden Novelle beseitigt werden sollte. Im vorliegenden Entwurf wird diese Lücke nicht geschlossen.

Grundsätzlich ist eine Anrechnung von Strommengen, die aus dem öffentlichen Netz bezogen wurden, vorgesehen. Deren Treibhausgaseinsparung (THG-Einsparung) wird deshalb gemäß § 5 Abs. 3 auf Basis der durchschnittlichen THG-Emissionswerte im deutschen Strommix berechnet. Eine Ausnahme gilt hingegen für erneuerbare Energien, bei denen gemäß § 5 Abs. 4 auch Strom, der direkt von der Erzeugungsanlage bezogen wird auf die THG-Quote angerechnet werden kann. Zur Berechnung der THG-Einsparung wird dann der tatsächliche THG-Emissionswert zugrunde gelegt, der deutlich besser ist als der THG-Emissionswert des deutschen Strommixes, der noch rund zur Hälfte aus fossilen Energieträgern erzeugt wird. Diese Ausnahmeregelung ist auch sinnvoll, um z.B. Bürger an der Energie- und Verkehrswende durch Direktvermarktungskonzepte zu beteiligen, was sowohl die Akzeptanz, den marktgetriebenen Ausbau von Elektromobilität als auch den Ausbau der erneuerbaren Energien an sich stärken kann.

Es ist jedoch deutlich zu kritisieren, dass nach der aktuellen Rechtslage die Nutzung des tatsächlichen THG-Emissionswertes auf Strom aus Wind- und Solarenergie begrenzt ist. Direktversorgungskonzepte auf Basis anderer erneuerbarer Technologien können also nicht für die THG-Quote genutzt werden. Dies stellt eine inhaltliche Lücke dar, die geschlossen werden sollte.

Vorschlag: Die Ausnahmeregelung sollte **nicht nur für Wind- und Solarenergie, sondern für erneuerbare Energien insgesamt gelten, einschließlich Biogas-Strom**. Biogasanlagen bieten wetterunabhängige Stromversorgung, verfügen über hohe Leistung für Schnellladesäulen und sind oft im ländlichen Raum verfügbar, wo sie die Akzeptanz und den Ausbau der Elektromobilität stärken können.

Zu § 13: Kappungsgrenze anbaubiomassebasierter Biokraftstoffe

Die geplante Absenkung der Kappungsgrenze für anbaubiomassebasierte Biokraftstoffe (von 4,4 % auf 3,0 % bis 2030) **lehnen die Bioenergieverbände entschieden ab und fordern stattdessen eine Anhebung auf das europarechtlich mögliche Maximum**. Die vorgesehene Absenkung gefährdet die Versorgungssicherheit, den Absatz heimischer Agrarrohstoffe und die Klimaschutzwirkung der THG-Quote.

Die im Entwurf genannten Begründungen für die Reduktion der Anrechenbarkeit beruhen auf Annahmen, die in der wissenschaftlichen Diskussion seit Jahren differenziert betrachtet und größtenteils entkräftet wurden:

- **iLUC-Theorie:** Die pauschale Verbindung zwischen Biokraftstoffproduktion und indirekter Landnutzung (z. B. Entwaldung) ist empirisch nicht nachweisbar für Biokraftstoffe aus Europa. Nachhaltigkeitskriterien der RED II schließen derartige theoretische Effekte zudem faktisch aus. Rohstoffe, mit einem hohem iLUC-Risiko sind bereits von der Anrechnung ausgenommen.
- **Flächenkonkurrenz:** In Deutschland und der EU wird der Anbau von Biomasse zur energetischen Nutzung in bestehende Fruchtfolgesysteme integriert und vorrangig auf Flächen betrieben, die weder ökologisch sensibel noch konkurrenzrelevant sind. Raps erweitert als Blühpflanze getreidereiche Fruchtfolgen, ist aber nicht mit sich selbst verträglich, wodurch das Anbaupotenzial grundsätzlich begrenzt ist. Zudem werden, gemessen am Ölertrag bei der Rapsverarbeitung bzw. in der Bioethanolproduktion in erheblichem Umfang gentechnikfreie Proteinfuttermittel als Koppelprodukt erzeugt. Diese

reduzieren wiederum den Importbedarf von Proteinfuttermitteln und damit den Flächenanspruch in Exportländern. Dieser relevante Kompensationseffekt wird in der Debatte nicht berücksichtigt.

- **Versorgungssicherheit:** Die umfassende Nutzung heimischer Rohstoffe für die Bioenergiegewinnung stärkt regionale Wertschöpfungsketten und reduziert die Abhängigkeit von fossilen Importen aus instabilen Weltregionen.

Die geplante Maßnahme steht zudem im Widerspruch zu den Klimazielen der Bundesregierung:

- Der Verkehrssektor verfehlt weiterhin seine Sektorziele.
- Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse leisten aktuell und in den nächsten Jahren den größten Anteil an der THG-Minderung im Verkehr – sofort und verlässlich.
- Eine Einschränkung führt unmittelbar zu einer Reduktion klimapolitisch wirksamer Mengen – ohne dass Ersatzoptionen in gleichem Umfang bereitstehen.
- Die Exportstatistik bestätigt, dass jährlich ein großes THG-Minderungspotenzial exportiert wird.

Die Bundesregierung bekennt sich im Koalitionsvertrag zu technologieoffenem und pragmatischen Klimaschutz (s. Zeilen 1194 – 1197). Der vorliegende Referenten-Entwurf konterkariert diesen Ansatz und untergräbt das Vertrauen in eine rationale Politikgestaltung der neuen Bundesregierung.

Die Bioenergieverbände fordern statt einer Absenkung, unionsrechtliche Spielräume bei der Gestaltung der THG-Quote auszuschöpfen. Deutschland setzt die Anforderung der EU, den Anteil anbaubiomassebasierter Kraftstoffe auf den Marktanteil im Jahr 2020 zzgl. 1 %-Punkt zu begrenzen, bereits strenger als gefordert um. Angesichts begrenzter Wachstumspotentiale alternativer Rohstoffe stellt nachhaltige Anbaubiomasse eine Möglichkeit dar, um einen Beitrag zum Bedarf an erneuerbaren Kraftstoffen leisten zu können. **Deshalb sollte die Kappungsgrenze von aktuell 4,4 % auf unionsrechtlich zulässige 5,8 % (Anteil 2020 zzgl. 1 %-Punkt) angehoben werden.**

Zudem wird die Beschränkung der Referenzmenge auf in Landfahrzeugen verbrauchte Kraftstoffe (vorgeschlagener § 13 Abs. 2 38. BImSchV) abgelehnt. Wie im Fall aller anderen Kappungsgrenzen und Unterquoten muss auch hierfür **als Bezugsgröße die gesamte Energiemenge im Verkehr** (inklusive Luft- und Schiffsverkehr) gelten.

Die vorgeschlagenen Änderungen würden sicherstellen, dass bei einer gemäß Projektion des Umweltbundesamtes bis 2040 um ca. 45 % abnehmenden Energiemenge im Verkehr der Klimaschutzbeitrag anbaubiomassebasierter Biokraftstoffe in absoluten Zahlen konstant bleibt. Auf diese Weise wird verhindert, dass eine vorwiegend heimisch produzierte und für den Endverbraucher bezahlbare Option zur THG-Reduktion ohne tragfähige Begründung stark eingeschränkt wird. Zudem wird auf diesem Mengenniveau Verlässlichkeit geschaffen, denn es geht nicht um Zusätzlichkeit, sondern um den auch in Zukunft zu verstetigenden Beitrag von Biokraftstoffen, denn der Anteil Altfahrzeuge mit Verbrennungsmotor wird in diesem Zeitraum eine Herausforderung für die Defossilisierung bleiben.

Vorschlag: Die Bioenergieverbände **fordern statt einer Absenkung eine Erhöhung der Kappungsgrenze von 4,4 % auf unionsrechtlich zulässige 5,8 %** (Marktanteil im Jahr 2020 zzgl. 1 %-Punkt). Zudem sollte sich die Referenzmenge auf die Energiemenge im gesamten Verkehr inklusive Luft- und Schiffsverkehr beziehen, nicht nur auf in Landfahrzeugen verbrauchte Kraftstoffe. Dies würde den Klimaschutzbeitrag in absoluten Zahlen konstant halten und eine bezahlbare Option zur THG-Reduktion sichern.

Gleichzeitig muss das BMUKN mit dem BMV eine Kraftstoffstrategie entwickeln, die den Einsatz von Biokraftstoffen in der Bestandsflotte berücksichtigt, im Falle dieseleretzender

Kraftstoffe insbesondere mit Blick auf den Schwerlastverkehr. Die dafür erforderlichen Kraftstoffnormen liegen vor.

Zu § 13a: Obergrenze für abfallbasierte Biokraftstoffe

Die Kappungsgrenze für abfall- und reststoffbasierte Biokraftstoffe wird schrittweise auf 2,8 % im Jahr 2039 angehoben. Berechnungen des MVaK und VDB zeigen, dass die geplante Erhöhung jedoch nicht ausreicht, um die absolute Biokraftstoffmenge dieser Kategorie bei abnehmendem Energiebedarf konstant zu halten.

Zu § 14 Absatz 1: Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe

Der Entwurf legt einen jährlichen Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe fest, der sich bis 2030 auf 3% erhöht. Der Mindestanteil für 2030 liegt jedoch nur marginal über dem derzeitigen Niveau. Dies wird weder dem aktuellen Marktgeschehen noch den verfügbaren Potenzialen gerecht, insbesondere angesichts der Abschaffung der Mehrfachanrechnung (§ 14 Abs. 4).

Vorschlag: Die Bioenergieverbände schlagen einen Aufwuchspfad für den Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe auf mindestens 4,5% im Jahr 2030 vor, der insb. auch die Überschussmengen aus den Vorjahren auffängt.

Zu § 14 Absatz 4: Mehrfachanrechnung bei fortschrittlichen Biokraftstoffen

Mehrfachanrechnung: Die Bioenergieverbände unterstützen die Abschaffung der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe bei Übererfüllung der Unterquote als Beitrag, Betrugsanreize zu reduzieren. Es sollte jedoch klargestellt werden, dass für fortschrittliche Biokraftstoffe, die bis 2025 in Verkehr gebracht, aber erst ab 2026 auf die THG-Quote angerechnet werden, die Mehrfachanrechnung noch gilt. Allerdings ist der Wortlaut des Gesetzentwurfs insoweit aktuell noch unklar und sollte präzisiert werden. Die Begründung im Gesetzentwurf ist zudem nicht korrekt, da die Abschaffung nicht mit einem vermeintlich hohen Angebot fortschrittlicher Biokraftstoffe begründet werden kann. Bei einem großen Teil der als „fortschrittlich“ deklarierten Kraftstoffe, handelt es sich aufgrund von mutmaßlichem Betrug gar nicht um fortschrittliche Kraftstoffe.

Die Abschaffung der Doppelanrechnung sollte durch eine Mehrfachanrechnungsmöglichkeit (Faktorverfahren) für erneuerbare Kraftstoffmengen ersetzt werden, die auf Grundlage europäischer Abfall- und Reststoffe nach Anlage 1 der 38. BImSchV in der EU hergestellt wurden, um heimische Wertschöpfungsketten zu stärken und die Investitionssicherheit europäischer Produzenten zu gewährleisten.

Zu Anlage 1 und 4: Neue Rohstoffe für Biokraftstoffe

Der Entwurf fügt neue Rohstoffe in die Anlagen 1 und 4 hinzu, wie Fuselöle, Rohmethanol aus Kraftzellstoff, Zwischenfrüchte und Pflanzen von degradierten Flächen. Allerdings sind im Fall von Zwischenfrüchten und Pflanzen, die auf stark degradierten Flächen angebaut werden, grundlegende Fragen der Zertifizierung ungeklärt. Die Vorlage hinreichend genauer und angemessener Zertifizierungsvorgaben für die genannten Rohstoffe in der EU-Durchführungsverordnung 2022/996

ist derzeit nicht abzusehen. Sie ist jedoch eine zwingende Voraussetzung für die Zulassung zur Anrechnung auf die THG-Quote. Die Verbände plädieren daher für eine Zulassung der Anrechnung beider Rohstoffe erst ab 01.01.2027.

Die Beschränkung auf den Luftverkehrssektor für Zwischenfrüchte und Pflanzen von degradierten Flächen ist jedoch nicht sachgerecht und sollte auf alle Anwendungsbereiche ausgeweitet werden.

Vorschlag: Kraftstoffe aus diesen Rohstoffen sollten in **allen Anwendungsoptionen anrechenbar sein, nicht nur bei der Nutzung als Flugkraftstoff**. Die neuen Punkte 5. und 6. in Anlage 4 sind entsprechend anzupassen.

Hinweis: Grundlegende Fragen der Zertifizierung für diese Rohstoffe sind jedoch noch ungeklärt. Wir plädieren daher für eine **Zulassung der Anrechnung beider Rohstoffe erst ab dem 01.01.2027**.

Berlin, 18.07.2025