Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Deutliche Anhebung der Treibhausgasminderungsquote bis 2030 erforderlich

Biokraftstoffverbände legen Vorschläge zur Umsetzung der Erneuerbare Energien Richtlinie vor

Berlin, 23.10.2024: Die Biokraftstoffverbände im Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) schlagen in einem gemeinsamen Positionspapier zur nationalen Umsetzung der novellierten Erneuerbare Energien Richtlinie der EU (RED III) eine deutliche Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) vor: „Sowohl für bestehende als auch neuzugelassene Quotenerfüllungsoptionen bedarf es eines ambitionierten THG-Quotenniveaus, um vorhandene und zukünftige, d. h. absehbare zusätzliche Potenziale, vollumfänglich auszuschöpfen. (…) Eine Anhebung der THG-Quote auf mindestens 37 % im Jahr 2030 (sorgt) dafür, dass das Potenzial aller verfügbaren Quotenerfüllungsoptionen zugunsten einer optimalen CO2-Reduktion im Verkehrssektor ausgeschöpft wird und Substitutionseffekte vermieden werden“, so der Vorschlag der Biokraftstoffverbände. Bislang sieht das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für das Jahr 2030 eine Treibhausgasminderungsquote von 25 % vor. Analog schlagen die Verbände bei Abschaffung aller Multiplikatoren eine THG-Quotenhöhe von mindestens 20 % im Jahr 2030 vor, um die nötigen Marktanreize zu schaffen.

Mit der THG-Quote werden die europäischen Vorgaben der im Zuge des Green Deals überarbeiteten Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) in nationales Recht umgesetzt. Die RED III verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten dazu, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr bis zum Jahr 2030 auf mindestens 29 % zu steigern. Zudem wurde festgelegt, dass von den Staaten alternativ zu dem Erneuerbare-Energien-Ziel eine Treibhausgasminderung im Verkehr von mindestens 14,5 % festgelegt werden kann.

Zu der aktuell anstehenden Änderung der 38. BImSchV fordern die Verbände, die THG-Quote und die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe schon im Jahr 2027 deutlich anzuheben. Dies soll vermeiden, dass ab 2027 ein erneuter, drastischer Verfall des Quotenpreises droht, wenn die für 2025 und 2026 ausgesetzte Übertragbarkeit der Quotenüberhänge wieder auf den Markt kommt.

Auch für die Obergrenze von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse machen die Verbände Anpassungsvorschläge und begründen dies mit der hohen Verfügbarkeit nachhaltiger Biomasserohstoffe aus der heimischen und europäischen Landwirtschaft sowie inländischer Verarbeitungskapazitäten: „Die Kappungsgrenze kann entsprechend von derzeit 4,4 auf 5,3 % angehoben werden. Dies ermöglicht eine verbesserte Erfüllbarkeit sowohl der Quotenverpflichtungen des BImSchG als auch der EU-Lastenteilungsverordnung.“

Um Verdrängungseffekte zwischen verschiedenen erneuerbaren Energieträgern zu vermeiden, schlagen die Verbände einen automatischen Quoten-Anpassungsmechanismus für fortschrittliche

Biokraftstoffe und für „renewable fuels of non-biological origin“ (RFNBO) vor. Vorbild sollte hier die Regelung aus § 37h BImSchG sein. „Damit wird gewährleistet, dass kein Klimaschutzpotenzial ungenutzt bleibt“, so das Papier. Zudem sollte die kombinierte Unterquote aus der RED III von mindestens 5,5 % für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO auf nationaler Ebene getrennt werden.

Weiterhin sprechen sich die Verbände dafür aus, die THG-Quotenvorgabe künftig zusätzlich auf in Deutschland in den Verkehr gebrachte Treib- bzw. Brennstoffe der Luft- und Schifffahrt zu beziehen, so dass Emissionsminderungen bei allen Verkehrsträgern erzielt werden. Dies würde die Grundgesamtheit, auf die sich Quoten und Kappungsgrenzen der RED III beziehen, insgesamt erhöhen. „Die EU-Verordnungen FuelEU Maritime und ReFuelEU Aviation tragen dazu bei, dass die technologisch am schwersten zu defossilisierenden Verkehrsträger Luft- und Schifffahrt verbindliche Mindestbeiträge zum Klimaschutz leisten. Voneinander getrennte oder unterschiedlich hohe THG-Quoten für die einzelnen Verkehrsträger sind daher auf nationaler Ebene (BImSchG) nicht sachgerecht und auch nicht erforderlich.“ So die Argumentation des Positionspapiers.

Die Biokraftstoffverbände sprechen sich zudem dafür aus, dass die Bundesregierung zukünftig jährlich einen Bericht zur Evaluierung des THG-Quotengesetzes vorlegen sollte, um zeitnah die komplexen Wechselwirkungseffekte und Konsequenzen zu beurteilen und eingreifen zu können. Auch plädieren die Verbände dafür, biogenen Wasserstoff in allen Anwendungsbereichen als Erfüllungsoption zu zulassen, nicht nur im Straßenverkehr.

Das Positionspapier der Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft „Eckpunkte zur Novellierung des THG-Quotengesetzes: Klimaschutzpotenziale nachhaltig und sachgerecht mobilisieren, Synergien nutzen, Verdrängungseffekte vermeiden“ steht unter folgendem Link zum Download zur Verfügung. Die
Träger des Papieres sind der Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE), der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDBe), der Deutsche Bauernverband e.V. (DBV), der Fachverband Biogas e.V. (FvB), die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) sowie der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB).

Zum Positionspapier