



Deutscher Bauernverband e.V. | Claire-Waldoff-Straße 7 | 10117 Berlin

Vorsitzenden der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag

Herrn Dr. Rolf Mützenich

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Berlin, 13. November 2020

## **Grundlegender Korrekturbedarf beim Vorschlag des Bundesumweltministeriums zur Treibhausgasminderung im Verkehrssektor**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im September 2020 hat das Bundesumweltministerium (BMU) einen Referentenentwurf zur Treibhausgasminderung im Verkehrssektor vorgelegt (Änderung des BImSchG und nachgelagerter Verordnungen), der zur Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) und des Klimaschutzplanes 2030 dienen soll. Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) soll bis 2025 unverändert bei 6% bleiben und ab 2026 auf lediglich 7,25% angehoben werden. Elektromobilität soll dabei auf die THG-Quote vierfach angerechnet werden.

Dieser Vorschlag bedarf der grundlegenden Korrektur, weil er dem Klimaschutzplan 2030 und dem Vorhaben einer noch stärkeren Senkung der EU-Klimaemissionen bis 2030 um minus 55 bis 60 % elementar zuwiderläuft. Es würde ein Verdrängungsprozess zu Lasten der etablierten nachhaltigen Biokraftstoffe ausgelöst, die jedoch für den Klimaschutz unverzichtbar sind. Bis zum Jahr 2030 sollen die THG-Emissionen im Verkehrssektor um 65 Mio. Tonnen auf 95 Mio. Tonnen gesenkt werden. Diese große Herausforderung wird völlig unerreichbar, wenn der bestehende Klimaschutzbeitrag nachhaltiger Biokraftstoffe von knapp 10 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> jährlich aufgegeben würde. Der Plan des BMU zur Verdrängung konventioneller nachhaltiger Biokraftstoffe aus dem Verkehrssektor ist nicht nachvollziehbar – sogar kontraproduktiv – und daher völlig unannehmbar. Notwendig ist hingegen die Mobilisierung aller zur Verfügung stehenden erneuerbaren Antriebsoptionen und die Ausschöpfung deren nachhaltigen Klimaschutzpotenziales.

Um die Minderungsziele im Verkehrssektor bis 2030 erreichen zu können und um Strafzahlungen zu vermeiden, die nach der EU-Lastenteilungsverordnung (ESR) entstehen, halten wir folgende Schritte für unbedingt notwendig:

1. Zunächst ist eine kontinuierliche Anhebung der THG-Quote von heute 6% auf mind. 16 % in 2030 für Kraftstoffe erforderlich – zuzüglich des Beitrages von Elektromobilität und erneuerbarem Wasserstoff. Ein berechenbarer Ausbaupfad ist Voraussetzung für notwendige Investitionen in die Elektromobilität, in die Wasserstoff-Mobilität und in fortschrittliche Biokraftstoffe.
2. Mehrfachanrechnungen sind im System der THG-Quote grundsätzlich nicht sinnvoll bzw. notwendig. Es muss weiterhin die Prämisse gelten, dass alle Erfüllungsoptionen am tatsächlichen Grad ihrer Treibhausgasminderung gemessen werden und somit gleiche Wettbewerbsbedingungen haben. Eine wirksame und kostenoptimierte Erfüllung der Quote ergibt sich dann im Markt und ist durch die Pönale gesichert.
3. In der Perspektive bleibt bis zum Jahr 2030 eine Stabilisierung und stetige Ausweitung des Beitrages konventioneller, nachhaltig erzeugter Biokraftstoffe im Rahmen der Vorgaben der Erneuerbare Energien Richtlinie (RED II) nötig. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden im Bestand noch bis in die 2030er Jahre hinein dominierend bleiben und sollten den vorhandenen Klimaschutzbeitrag weiter leisten.
4. Kritischen Debatten um konventionelle Biokraftstoffe kann mit der Feststellung begegnet werden, dass die EU Importquellen mit einem hohen Risiko illegaler Landnutzungsänderungen ausgeschlossen hat (Palmöl).
5. Ein ambitionierter Aufwuchspfad für fortschrittliche Biokraftstoffe auf 3,5 Prozent bis zum Jahr 2030 ist umsetzbar und sollte unbedingt vorgesehen werden.
6. Es sind begleitende politische Entscheidungen erforderlich, in welchen Segmenten sinnvollerweise höhere Anteile von Biokraftstoffen eingesetzt werden sollen (Schwerlastverkehr, Schiffsverkehr und Land- und Forstwirtschaft).

Die unterzeichnenden Verbände befürchten, dass die Umsetzung der Referentenentwürfe zu Verlusten bei Arbeitsplätzen und Investitionen entlang der gesamten Biokraftstoff-Wertschöpfungskette führen. Absehbar ist eine drastisch rückläufige Nachfrage für heimische Agrarrohstoffe infolge des sinkenden Biokraftstoffabsatzes mit entsprechenden Preiseffekten und negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe. Gleichzeitig droht auch ein Einbruch bei den als Koppelprodukt der Biokraftstoffherstellung anfallenden hochwertigen Futtermitteln, mit Folgen für die heimische Milch- und Fleischproduktion.

Wir bitten Sie nachdrücklich, für eine sachgerechte Gestaltung der Regelungen zur Treibhausgasminderung im Verkehrssektor Sorge zu tragen. Die unterzeichnenden Verbände stehen jederzeit für einen weitergehenden Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Rukwied

Präsident des Deutschen Bauernverbandes e.V.



Arthur Auernhammer, MdB

Vorsitzender des Bundesverbandes Bioenergie e.V.



Norbert Schindler

Vorsitzender des Bundesverbandes der Deutschen Bioethanolwirtschaft e.V.



Horst Seide

Präsident des  
Fachverbandes Biogas e.V.



Michael Fiedler-  
Panajotopoulos

Vorsitzender des  
Vorstandes des  
Mittelstandsverbandes  
abfallbasierter Kraftstoffe  
e.V.



Detlef Kurreck

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



Stefan Schreiber

Präsident des Verbandes der Deutschen  
Biokraftstoffindustrie e.V.



Jaana Kleinschmit von Lengefeld

Präsidentin von OVID Verband der ölsaaten-  
verarbeitenden Industrie in Deutschland e. V.