



**Verband der Deutschen  
Biokraftstoffindustrie e.V.**

Tel. +49 (0)30 – 72 62 59 11  
Fax. +49 (0)30 – 72 62 59 19  
[REDACTED]@biokraftstoffverband.de

Am Weidendamm 1A  
10117 Berlin

Präsident  
[REDACTED]

Geschäftsführer  
[REDACTED]

# Stellungnahme

---

## Referentenentwurf des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG)

08.10.2019

### 1. VDB als Vertreter der Biokraftstoffproduzenten in Deutschland

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB) vertritt als Verband die Interessen von 15 Biokraftstoffproduzenten in Deutschland, die über eine Produktionskapazität von 2,3 Millionen Tonnen Biodiesel und 600 GWh Biomethan verfügen.

### 2. Allgemeine Bewertung des Entwurfs

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. begrüßt die gesetzliche Überführung und Festschreibung des Klimaschutzplans 2050 in jährlich zu senkende Emissionsmengen im Verkehrssektor und den darin formulierten Zielwert von 95 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent für das Jahr 2030.

Fraglich ist allerdings, wie im Verkehrsbereich kurzfristig eine Emissionsminderung von aktuell (2018) 163 Mio. Tonnen auf 150 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2020 erreicht werden kann. Bedauerlicherweise fehlt zudem eine über 2030 hinausreichende Perspektive für die Zeit bis 2040 bzw. 2050.

Ferner lassen die in § 4 Abs. 5 sowie in § 5 Abs. 4 genannten Ausführungen Zweifel an der Ernsthaftigkeit und Transparenz der Klimaschutzbemühungen der Bundesregierung aufkommen.

### 3. Einzelbewertungen mit Blick auf den Verkehrssektor

- **Fehlende Verbindlichkeit**

Die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele für den Verkehr ergeben sich aus dem Klimaschutzplan und sind für das Erreichen der Vorgaben des Pariser Klimaschutzvertrages erforderlich.

Mit Blick auf das aktuelle Niveau der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor erscheint die Erfüllung der Vorgaben des KSG bereits in den Anfangsjahren



sehr ambitioniert, zumal adäquate Maßnahmen mit der geforderten Mengenwirksamkeit nicht zu erkennen sind.

Umso wichtiger sind daher klare Verbindlichkeit und strenge Sanktionsmechanismen. Beides ist durch den aktuellen Entwurf nicht gegeben. Die Möglichkeit, Zielwerte kurzfristig auf dem Verordnungswege anzupassen, ist daher zu streichen. Stattdessen sollten wirksame Mechanismen zur Sicherstellung der Zielerreichung eingerichtet werden, sowohl was die Nachsteuerung der notwendigen Maßnahmen als auch was die fiskalische Sanktionierung betrifft.

- Fehlende Ziele über 2030 hinaus

Die notwendigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Verkehr lassen sich nur durch erhebliche Investitionen in die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe erreichen, die die Maßnahmen für Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienz ergänzen müssen. Allein durch die gesetzlichen Abschreibungsfristen ergibt sich so ein langfristiger Investitionszeitraum, der deutlich über das Jahr 2030 hinausreicht. Das KSG sollte dieser Tatsache Rechnung tragen und die Sicherheit langfristiger Investitionen erhöhen, indem auch verbindliche Ziele für den Zeitraum nach 2030 festgelegt werden.