

Stellungnahme des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

zum Referentenentwurf der Bundesregierung

Verordnung zur Änderung der sechsunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (36. BImSchV)

Stand: 11. März 2024

A. Allgemeine Bewertung

Mit dem vorzeitigen Wegfall der Anrechnung von Upstream Emission Reductions (UER), die bisher bis zu 1,2 Prozentpunkte der im BImSchG §37a vorgeschriebenen THG-Minderung beitragen konnten und der generellen Erhöhung der Quote um 0,1 Prozentpunkte steigt der Bedarf nach Erfüllungsoptionen für die THG-Quote signifikant. Bis zu 1,3 Prozentpunkte der THG-Quote müssen nun aus erneuerbaren Kraftstoffen und Elektromobilität erfüllt werden. Da der Umfang der Anrechnung von der Elektromobilität maßgeblich durch den Bestand an Elektrofahrzeugen begrenzt wird, ist zu erwarten, dass der kurzfristige zusätzliche Bedarf im Wesentlichen durch erneuerbare Kraftstoffe zu decken sein wird. Ebenfalls ab dem Jahr 2025 sind Inverkehrbringer von Flugtreibstoffen durch die ReFuelEU Aviation Verordnung verpflichtet alternative Flugtreibstoffe zu nutzen, was mit einem entsprechenden Rohstoffbedarf einhergeht.

B. Änderungsbedarf

Listen der anrechenbaren biogenen Rohstoffe deutlich ausweiten

Die Anhänge IX A und B der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie, bzw. in der nationalen Umsetzung die Anlagen I und IV der 38. BImSchV, legen die zulässigen Rohstoffe für die Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen bzw. abfallbasierten Biokraftstoffen fest. Vor dem Hintergrund des steigenden Bedarfs sind die Listen dringend auszuweiten. Die Bundesregierung sollte sich eindringlich gegenüber der EU-Kommission für eine rasche Neufassung der Listen einsetzen, die zu einer signifikanten Ausweitung des Rohstoffangebots führt.

Staatliche Förderung von PtL wieder aufnehmen

Mit dem Bundeshaushalt für das Jahr 2024 sind die Haushaltsgelder und die langfristigen Verpflichtungsermächtigungen für die Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe sowie von Antriebstechnologien für die Luftfahrt nahezu vollständig entfallen. Die fehlende Förderung wirkt sich auf den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe stark negativ aus. Die für die Quotenerfüllung nötige Verfügbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen ist dadurch erheblich gefährdet. Die Bundesregierung muss rasch einen langfristigen, verlässlichen und ausreichend finanzierten Förderrahmen für erneuerbare Kraftstoffe, insbesondere solche, die im Luftverkehr genutzt werden können, etablieren.

Keine über EU-Vorgaben hinausgehenden Verpflichtungen für den Luftverkehr

Die Inverkehrbringer von Flugtreibstoffen werden durch die ReFuelEU Aviation Verordnung zur Nutzung von erneuerbaren Kraftstoffen verpflichtet. Die im Anhang I der Verordnung festgelegten Quoten sind sehr ambitioniert. Nationale Verpflichtungen zur Nutzung von erneuerbaren Kraftstoffen, die über die Verpflichtung der ReFuelEU Aviation Verordnung hinausgehen, sind laut Erwägungsgrund 72 der Richtlinie (EU) 2023/2413 nicht zulässig. Dies ist bei der nationalen Umsetzung der Erneuerbaren Energien Richtlinie zu beachten. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang die Verpflichtung des §37a Absatz 4a des BImSchG (nationale PtL-Quote für den Luftverkehr) zu streichen. Zum einen steht diese Quote im Widerspruch zu höherrangigem EU-Recht, zum anderen sind die für die Erfüllung dieser Quote nötigen Kraftstoffe nicht verfügbar.

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

Haus der Luftfahrt | Friedrichstraße 79 | 10117 Berlin

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.