

## STELLUNGNAHME

### **zu dem Referentenentwurf der Bundesregierung zur Änderung der XX. Verordnung zur Änderung der sechsunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Berlin, den 13.03.2024

Der Biogasrat<sup>+</sup> e. V. ist der Verband für dezentrale erneuerbare Energieerzeugung- und Energieversorgung und vertritt die Interessen der führenden Marktteilnehmer der Bioenergiebranche. Im Vordergrund steht dabei die Markt- und Systemintegration der erneuerbaren Energien entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Biogas und insbesondere Biomethan können im Strom-, Wärme- und Verkehrssektor wesentlich dazu beitragen, die klimapolitischen Zielvorgaben zu erfüllen und das sozialverträglich, nachhaltig erneuerbar und kosteneffizient. Aus diesem Grund setzt sich der Verband für einen stärkeren Einsatz von Biomethan in allen Nutzungspfaden ein, indem rechtliche Rahmenbedingungen optimiert und zugleich Planungs- und Investitionssicherheit für die Marktakteure geschaffen werden, um die bestehenden Potenziale der Biogas- und Biomethanerzeugung zu heben.

Der Biogasrat<sup>+</sup> e. V. ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen.

Registereintrag national: R003376 – Registereintrag europäisch: 000075850398-74.

## 1. Einleitung

Das Bundesministerium für Umweltschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) hat am 28. Februar 2024 den Referentenentwurf für eine Verordnung zur Änderung der sechsunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (36. BImSchV) veröffentlicht und zur Konsultation gestellt. Der Referentenentwurf setzt die Vorgaben des § 37h Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um und sieht eine der Änderung der Verordnung zur Anrechnung von Upstream-Emissionsminderungen auf die Treibhausgasminderungsquote vor. Der Biogasrat<sup>+</sup> e.V. nimmt nachstehend zu dem Referentenentwurf Stellung.

## 2. Stellungnahme

Deutschland hat im Jahr 2022 das aktuell gültige Sektorziel des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) zur THG-Emissionsminderung im Verkehr deutlich um 9,7 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. überschritten, ebenso wie bereits in 2021 mit einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge von 3,1 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. Der Verkehrssektor verursachte 2022 demnach rund 148 Millionen Tonnen klimaschädlicher Treibhausgase und hat damit an den Treibhausgasemissionen Deutschlands einen Anteil von rund 20 %. Laut aktuellem Projektionsbericht 2023 der Bundesregierung reichen die bislang beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor nicht aus, um die politisch gesetzte Verringerung der Treibgasemissionen auf 84 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. im Jahr 2030 zu bewirken. Der Projektionsbericht kommt hier zu dem Ergebnis, dass die Emissionen des Verkehrs in 2030 rund 111 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. betragen werden und die Verfehlungen der festgelegten Emissionsziele für die einzelnen Jahre bis 2030 eine kumulierte Lücke von 187 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. ergeben werden.<sup>1</sup>

Vor diesem Hintergrund ist klar, dass dringender politischer Handlungsbedarf besteht, der deutlich über die in diesem Referentenentwurf vorgesehenen Änderungsvorschläge hinausgehen muss, um unverzüglich und wesentlich wirksamer als bislang, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken.

**Der Biogasrat<sup>+</sup> e.V. begrüßt grundsätzlich die Intention der Bundesregierung, mit dem vorgelegten Referentenentwurf die THG-Minderungsquote ab dem Jahr 2024 anzuheben, um den Einsatz nachhaltiger klimafreundlicher erneuerbarer Kraftstoffoptionen - alternativ zur Erfüllungsoption Strom – zu unterstützen und deren kontinuierliche Nachfrage sicherzustellen. Hier befürworten wir jedoch eine weitere Anhebung der THG-Minderungsquote und der Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe, insbesondere mit Blick auf die Übererfüllung der THG-Minderungsquote im Jahr 2022 und 2023 sowie der andauernden Verfehlung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor.**

**Zudem begrüßt der Biogasrat<sup>+</sup> e.V. ausdrücklich die Abschaffung der Anrechenbarkeit von Upstream-Emissionsminderungen auf die Treibhausgasminderungsquote ab dem Jahr 2025. Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist eine vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern erforderlich. Es ist daher nur folgerichtig, dass auch die Upstream-Emissionsminderungen bei der Förderung fossiler Kraftstoffe als Option zur Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote gestrichen werden. Zudem**

---

<sup>1</sup> UBA: Projektionsbericht der Bundesregierung 2023

sollte ein Ausgleich von gelöschten UER-Nachweisen durch andere Kraftstofffüllungsoptionen ermöglicht werden.

**Im Einzelnen:**

**a) zu § 37a Absatz 4 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 37h Absatz 2 BImSchG**

Laut Referentenentwurf soll die THG-Minderungsquote gemäß § 37a Absatz 4 Satz 2 BImSchG für das Kalenderjahr 2024 und die nachfolgenden Kalenderjahre um jeweils 0,1 Prozentpunkte angehoben werden. Hintergrund für die geplante Anhebung ist ein Anpassungsmechanismus, der greift, wenn eine unerwartet hohe Menge an Strom auf die THG-Minderungsquote angerechnet wird, wie es im Verpflichtungsjahr 2022 der Fall war.

Der Biogasrat<sup>+</sup> e.V. hält die geplante Anhebung der THG-Minderungsquote für zu gering und fordert eine weitere Anhebung der THG-Minderungsquote bzw. der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe. Zum einen wird der Handlungsspielraum, den § 37h BImSchG eröffnet, nicht vollständig genutzt: § 37h BImSchG sieht vor, dass die Erhöhung der THG-Minderungsquote der halben bis eineinhalbfachen Treibhausgasminderung durch die Menge an elektrischem Strom, die die Menge nach Satz 1 übersteigt, gegenüber der Summe der Referenzwerte aller Verpflichteten entsprechen soll. Der Referentenentwurf legt hier lediglich einen Faktor von 1 zugrunde und bleibt damit hinter den gesetzlichen Möglichkeiten zurück. Zum anderen ist bei der Anpassung der THG-Minderungsquote zu berücksichtigen, dass - neben der Antriebseffizienz - auch Fahrstrom gemäß § 5 Absatz 3 38. BImSchV mehrfach (Faktor 3) auf die THG-Minderungsquote angerechnet werden kann. Der Referentenentwurf berücksichtigt bislang jedoch lediglich die Antriebseffizienz (vgl. Begründung).

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass das Klimaschutzmaßnahmensofortprogramm 2021 des Bundesministeriums für Verkehr und Digitales eine Anhebung der THG-Minderungsquote auf +1,0% in 2030 vorsieht, die bislang vom fachlich zuständigen Bundesministerium für Umwelt nicht umgesetzt wurde. Hinzu kommt, dass sowohl die Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe als auch die THG-Minderungsquote in 2022 deutlich überfüllt wurden, so dass allein aufgrund dieser deutlichen Übererfüllung der Quoten und mit Blick auf die Notwendigkeit, unverzüglich und wesentlich wirksamer als bislang, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu senken, eine relevante Erhöhung der THG-Minderungsquote aber auch der Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe angemessen und umsetzbar ist.

**Handlungsbedarf:**

**1. Anhebung der Prozentpunkte der THG-Minderungsquote gemäß § 37a Absatz 4 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 37h Absatz 2 BImSchG**

Jahr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Erhöhung Prozentpunkte THG-Minderungsquote	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0

2. Ausweitung des Anpassungsmechanismus der THG-Minderungsquote, so dass die Treibhausgasminderungsquote sowie die Quote für fortschrittliche Kraftstoffe bei Überfüllung der jährlichen Quoten angehoben werden müssen.

**b) zu § 24 UERV**

Es mehren sich Hinweise aus der Kraftstoffbranche, dass es wiederholt zu Unregelmäßigkeiten bei UER-Projekten gekommen ist und unrichtige UER-Nachweise aus dem Register gelöscht werden mussten. § 24 UERV sieht vor, dass bislang ein Ausgleich für gelöschte UER-Nachweise lediglich durch neue UER-Nachweise erfolgen kann, zudem ist ungeklärt, wie ein Ausgleich bei Ausfall des Projektträgers bzw. bei einer Nichtverfügbarkeit von neuen UER-Nachweisen erfolgen soll.

**Handlungsbedarf:**

**Wir lehnen die Anrechenbarkeit von UER-Emissionsminderungen auf die THG-Minderungsquote grundsätzlich ab, da diese Emissionsminderungen bei der Förderung fossiler Energieträger (!) und zudem im Ausland erfolgen und keinerlei Klimaschutzbeitrag in Deutschland leisten. Wir schlagen daher vor, dass ein Ausgleich von gelöschten UER-Nachweisen bzw. bei Nichtverfügbarkeit von neuen UER-Nachweisen bzw. bei Ausfall des Projektträgers durch andere Kraftstofffüllungsoptionen ermöglicht wird.**

**Handlungsbedarf:**

Ansprechpartnerin:

■■■■■■■■■■ Geschäftsführerin

Telefon: ■■■■■■■■■■

Email: ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■