

Positionspapier zur Nationalen Biomassestrategie

Berlin, den 21. Dezember 2022

Dem kürzlich von BMWK, BMEL und BMUV veröffentlichten Eckpunktepapier zur nationalen Biomassestrategie (NABIS) ist zu entnehmen, dass die Bundesregierung die Verabschiedung eines Gesamtkonzepts zur nachhaltigen Nutzung von Biomasse und damit die Schaffung von Leitprinzipien für die künftige Politik der Bundesregierung plant. Vorab möchten wir uns bereits für die Möglichkeit zur Beteiligung am Entwicklungsprozess und zur Stellungnahme bedanken.

Der Verband der Mittelständischen Energiewirtschaft (MEW) vertritt als Dachverband die Interessen unabhängiger, mittelständischer Kraft- und Brennstoffimporteure sowie -großhändler, Tanklagerbetreiber und freier Tankstellen in Deutschland. Mit einem Anteil von ca. 85% an dem gewerblich genutzten Tankraum, von ca. 40% bei den importierten Mengen von Dieselmotorkraftstoff und Heizöl sowie einem Marktanteil von ca. 15% bei Tankstellen nehmen die Mitgliedsunternehmen des MEW und seiner Fachverbände eine wesentliche Rolle hinsichtlich der Energieversorgung in Deutschland ein.

Grundsätzlich begrüßen wir, dass ein Dialog über das richtigerweise von Ihnen angesprochene Problem des Spannungsfelds zwischen Klimazielen, Umweltschutz und Ernährungssicherheit stattfindet. Sehr positiv möchten wir anmerken, dass in dem Eckpunktepapier viele Fragen offen gestellt wurden und auch in der Auftaktsitzung mehrfach betont wurde, dass man in einen offenen Dialog treten möchte.

Leider kam das Thema energetische Nutzung von Biomasse sowohl im Eckpunktepapier als auch in der Auftaktsitzung kaum zur Sprache. Gesagt wurde lediglich, dass eine energetische Nutzung für die Bereiche angedacht ist, die schwer zu elektrifizieren sind. Hierin sehen wir mit Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung, insbesondere im Verkehrssektor, ein großes Problem. Biokraftstoffe machen aktuell den weit überwiegenden Anteil an erneuerbaren Energien im deutschen Verkehr aus. Sie sind CO₂-neutral und können bedenkenlos in Pkw mit Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Im Jahr 2021 betrug der Anteil von grünem Strom im Pkw-Sektor lediglich 12,9% der gesamten Menge an erneuerbaren Energie. Dementsprechend waren 87,1% Biokraftstoffe. Mit dem Verkehrssektor als drittgrößtem Verursacher von Treibhausemissionen nach Energiewirtschaft und Industrie tragen Biokraftstoffe somit auch einen entscheidenden Teil zur Erreichung der übergeordneten Klimaziele

MEW Dachverband der Unabhängigen

bei. So konnten allein im Jahr 2020 durch Biokraftstoffe über 13 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden. Vorwiegend dient hierfür Anbaubiomasse als Grundstoff, da diese aktuell in großen Mengen verfügbar ist, allerdings wird und soll hier vermehrt auch Biomasse aus Rest- und Abfallstoffen eingesetzt werden. Eine Reduktion des Einsatzes von Biomasse generell würde zum jetzigen Zeitpunkt faktisch eine Aufgabe der avisierten Klimaschutzziele im Verkehrssektor bedeuten. Dies kann in der bestehenden Klimakrise so von der Politik keinesfalls gewollt sein.

Im Jahr 2021 gab es in Deutschland lediglich rund 600.000 Elektrofahrzeuge, bei einer Fahrzeugflotte von ca. 48,5 Mio. Pkw. Auch wenn die Zahl der Elektrofahrzeuge steigen mag, so wird dies nicht über Nacht erfolgen. Hinzu kommt das ungelöste Problem des Verbleibs der jetzigen Fahrzeugflotte. Der Export von Altfahrzeugen in andere Länder oder sogar auf andere Kontinente wird die globale Herausforderung des Klimawandels nicht lösen.

Um die CO₂-Emissionen kurz- und mittelfristig zu senken -und dies ist unbedingt geboten- ist es erforderlich, die aktuelle Bestandsflotte, die weitüberwiegend aus Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren besteht, mit alternativen Kraftstoffen zu betreiben. Die aktuell einzig bestehende Möglichkeit hierfür sind Biokraftstoffe.

Auch die Erfüllung der THG-Quote, eines durch die Bundesregierung geschaffenen gesetzlichen Instruments zur Erfüllung der Klimaziele im Verkehr würde durch eine Reduktion oder Stopp von Biokraftstoffen quasi ins Leere laufen. Den Verpflichteten würden die Erfüllungsoptionen genommen werden, da andere Möglichkeiten zur Erfüllung der THG-Quote mit flüssigen Kraftstoffen kaum verfügbar sind. Dies würde dazu führen, dass die Inverkehrbringer von Kraftstoffen Pönale unverschuldet zahlen müssten und keine einzige Tonne CO₂ eingespart werden würde.

Gerne möchten wir zudem anmerken, dass die Produktion von Biokraftstoffen der ersten Generation in einen komplexen Produktionsprozess eingebunden ist, in dem neben Kraftstoff auch diverse Koppel- und Nebenprodukte für die Herstellung von Lebens- und Futtermitteln sowie Pharmaprodukten entstehen, die bei einem Verzicht auf die energetische Nutzung von Biomasse ebenfalls wegfallen würden. Biokraftstoffe stehen zudem keineswegs automatisch in einem Konkurrenzverhältnis zur Erzeugung von Nahrungsmitteln. Die Sorge um die Ernährungssicherheit der Weltbevölkerung ist berechtigt und sollte höchste Priorität haben. Dieses Problem ist jedoch hoch komplex und hat vielschichtige Ursachen, so nicht zuletzt die ungerechte weltweite Verteilung von Roh- und Nahrungsstoffen, als auch die im westlichen Raum verbreitete Verschwendung von Lebensmitteln, und nicht zuletzt den Klimawandel, ein Problem, das sich bei Nichterreichen der Klimaziele verschärfen wird.

Ein Hochfahren der Produktion von Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen gestaltet sich schwierig, da dies eine gewisse Planungs- und Investitionssicherheit für potentielle Unternehmer erfordert. Dies wird durch die ständigen Versuche, diesen Bereich neu zu regeln, erschwert. Wir möchten hierzu anmerken, dass die Umsetzung der RED II in deutsches Recht vorerst erst rund einem Jahr erfolgt ist. Diese Thematik nach einer derart kurzen Zeit erneut aufzugreifen, schadet sowohl dem Vertrauen der deutschen Wirtschaft in die Politik, als auch dem Vertrauen ausländischer Partner und Investoren in die Verlässlichkeit der gesetzlichen Rahmenbedingungen in Deutschland. Bewusst wurde für die Gesetzgebung ein Zeithorizont von zehn Jahren vorgesehen, um die Umstellung für Wirtschaft und Verbraucher planbar und

transparent zu gestalten und zudem Investitionssicherheit zu schaffen. Diesen Ansatz nach nur einem Jahr bereits wieder zu revidieren, ist inakzeptabel.

Ferner ist die energetische Nutzung von Biomasse auf europäischer, aber auch auf deutscher Ebene bereits sehr detailliert geregelt. Eine weitere Regulierung auf nationaler Ebene erscheint wenig sinnvoll, da der Markt für Biokraftstoffe und ihre Ausgangsbasis, die Biomasse, international geprägt ist. Deutschland würde sich durch einen Alleingang in der Regulatorik lediglich einen Wettbewerbsnachteil verschaffen.

Zusammenfassend lassen sich unsere Bedenken wie folgt zusammenfassen:

- **Biokraftstoffe lieferten 2020 mit über 13 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr den größten Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr und sind wesentlich für die Erreichung der Klimaschutzziele.**
- **Anpassungen des regulatorischen Rahmens für Biokraftstoffe in derart kurzen zeitlichen Abständen und während der laufenden Novellierung auf EU-Ebene schaden dem Investitionsstandort Deutschland.**
- **Eine weitere Verschärfung der bereits sehr detaillierten Regulierung auf nationaler Ebene ist nicht erforderlich.**
- **Ernährungsunsicherheiten und Hungerkrisen und das damit verbundene menschliche Leid müssen selbstverständlich an oberster Stelle stehen. Jedoch sollten bei diesem wichtigen Thema Symbolpolitik und Aktionismus vermieden werden. Wenn der Schutz des Klimas tatsächlich Priorität hat, so ist die Politik gefordert ggfs. andere Erfüllungsoptionen zu ermöglichen, die ein entsprechendes THG-Minderungspotenzial besitzen. Zur Bekämpfung der Ernährungsprobleme auf der Welt ist es erforderlich, sich ernsthaft mit den eigentlichen Problemen und deren Lösung auseinanderzusetzen.**

Wir bitten Sie darum, unsere Argumente in der aktuellen Diskussion mit zu berücksichtigen. Zu Gesprächen und der Erarbeitung konstruktiver Lösungen sind sowohl wir, als auch andere Beteiligte gerne bereit. Wir freuen uns auf den Austausch in den von Ihnen angedachten Workshops und im weiteren Stakeholder-Beteiligungsprozess.