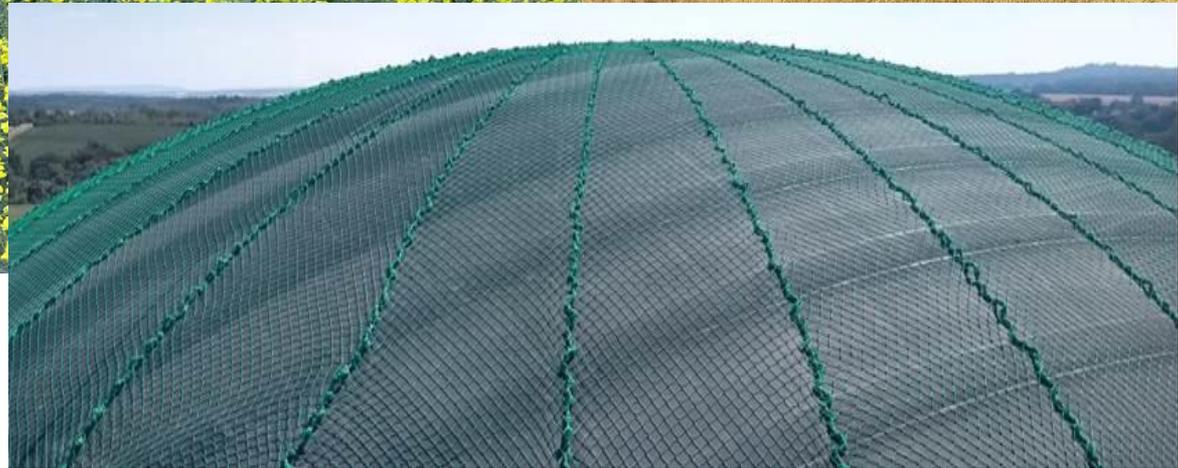




# Rahmenbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe in Deutschland

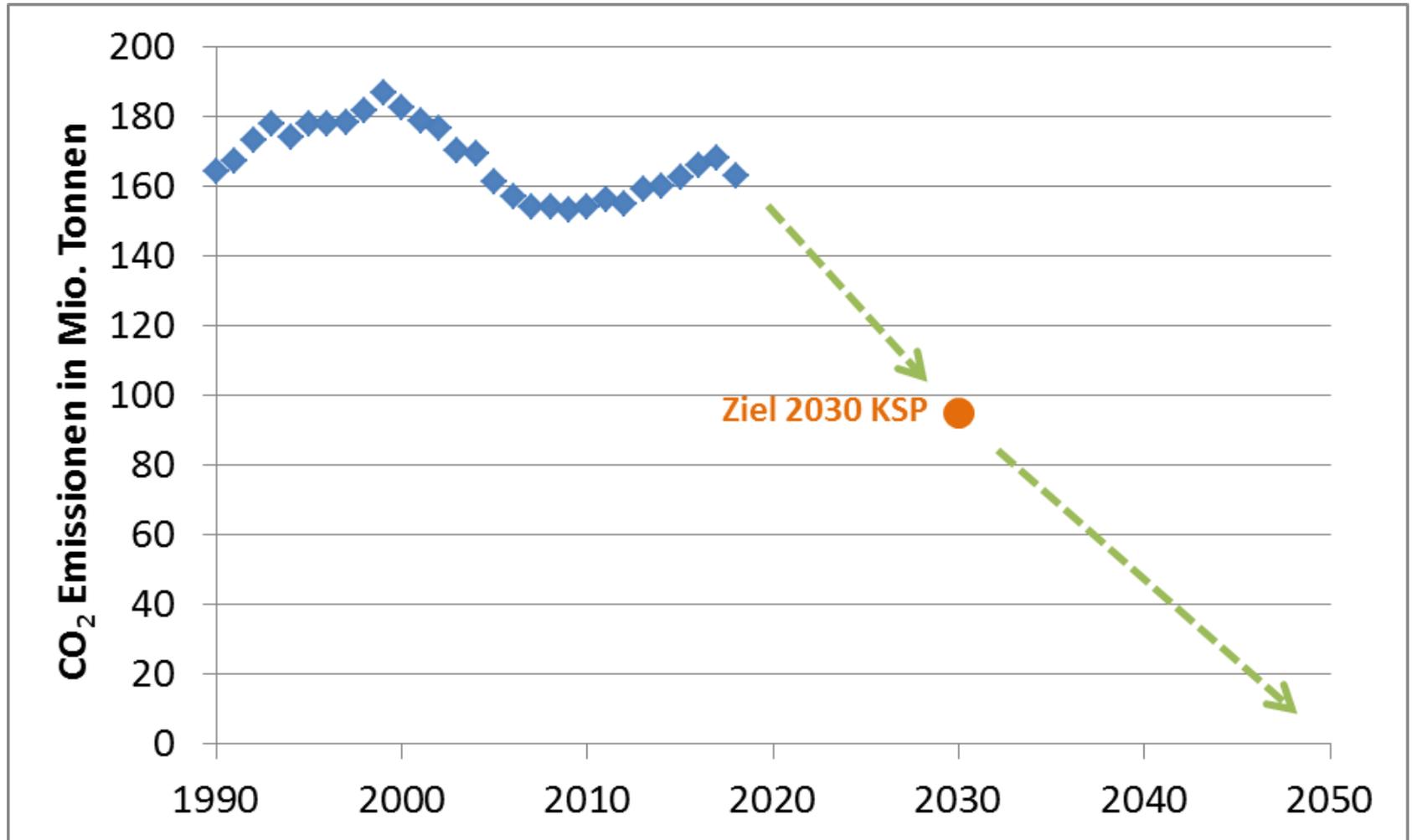


Biogaspartner – die Konferenz 2019

Falk Heinen



# Klimaschutzlücke im Verkehr





# Einführung/ Anpassung der THG-Quote - Hintergrund -

## Zeitraum bis 2020:

- **Grundlage für THG-Quote:** Erneuerbare-Energie-Richtlinie (2009/28/EC) und ILUC-Richtlinie ((EU) 2015/1513)
- **BImSchG §37a bis §37g:** Im Jahr 2015 Umstellung von Biokraftstoffquote auf THG-Quote
- **37. BImSchV:** Ermöglicht die Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen
- **38. BImSchV:** Definiert Mindestverpflichtung an fortschrittlichen Kraftstoffen

## Zeitraum 2021 bis 2030:

- **Erneuerbare-Energie-Richtlinie II**, bis 2030 (2018/2001/(EU))
- Umsetzung für **Verkehrsbereich** federführend durch BMU
- Umfangreiche **Anpassungen in der nationalen Gesetzgebung** notwendig (BImSchG, 37., 38. BImSchV, ggf. 36. BImSchV, UERV)



# „Konventionelle“/ Fortschrittliche Biokraftstoffe ab 2021 in der RED II

## Biokraftstoffe aus Nahrungs-/ Futtermitteln:

- Ist-Wert im Jahr 2020 plus 1 Prozentpunkt  
2017 wären das 80 PJ von 2.320 PJ: 3,5%  
plus 1 Prozentpunkt: 4,5%
- Nicht höher als 7 % (Hintergrund: iluc, del. Rechtsakt)

## Biokraftstoffe aus Reststoffen Anhang IX Teil A:

- Art. 25: Biokraftstoffe und Biogas aus Rohstoffen  
Anhang IX Teil A, Anteile am EE-Verbrauch Verkehr:
  - im Jahr 2022 mindestens 0,2 % (real 0,1 %)
  - im Jahr 2025 mindestens 1 % (real 0,5 %) und
  - steigt bis 2030 auf mindestens 3,5 % (real 1,75 %).



# **Begrifflichkeiten der RED II für Biokraftstoffe aus Reststoffen – Teile A und B –**

**Definition:** Biokraftstoffe, die aus in **Anhang IX Teil A** aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, gelten als **fortschrittliche Biokraftstoffe**.

**Rohstoffgrundlage:** keine Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (nur geringfügige Auswirkung auf indirekte Landnutzungsänderung)

**Einsatz** von innovativeren, weniger ausgereiften Technologien, oder Fermentation

**Definition:** Biokraftstoffe, die aus in Anhang IX Teil B aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden:

- gebrauchtes Speiseöl und
- tierische Fette (Kategorie 1 und 2)

Die **eingesetzte Technologie** ist ausgereift (Umesterung oder Hydrierung)



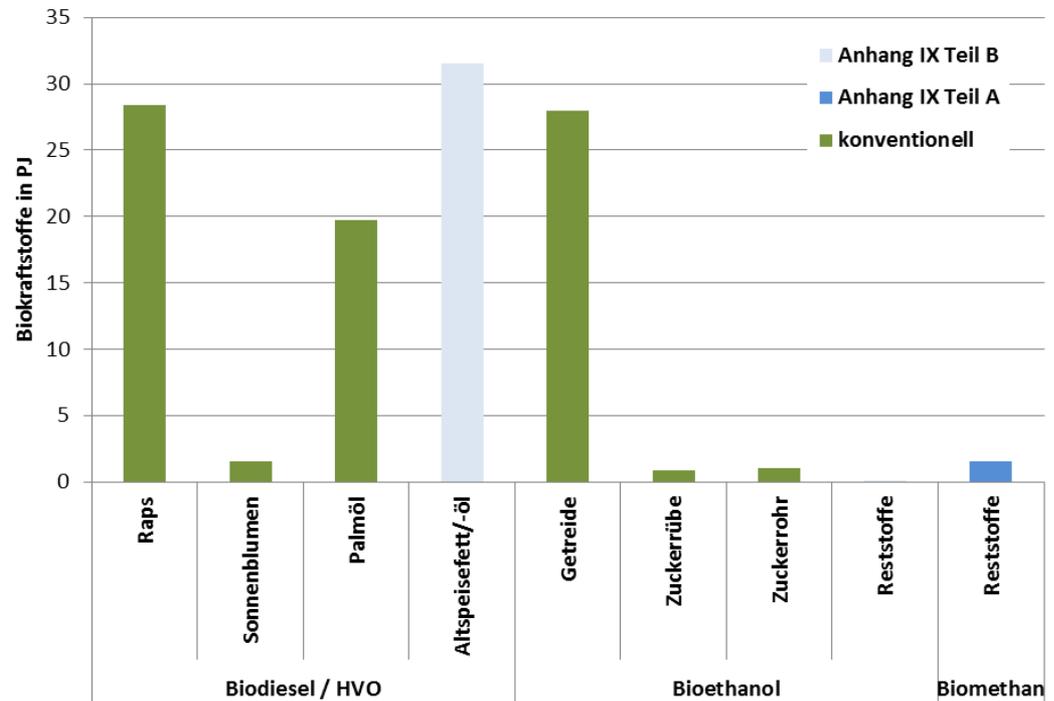
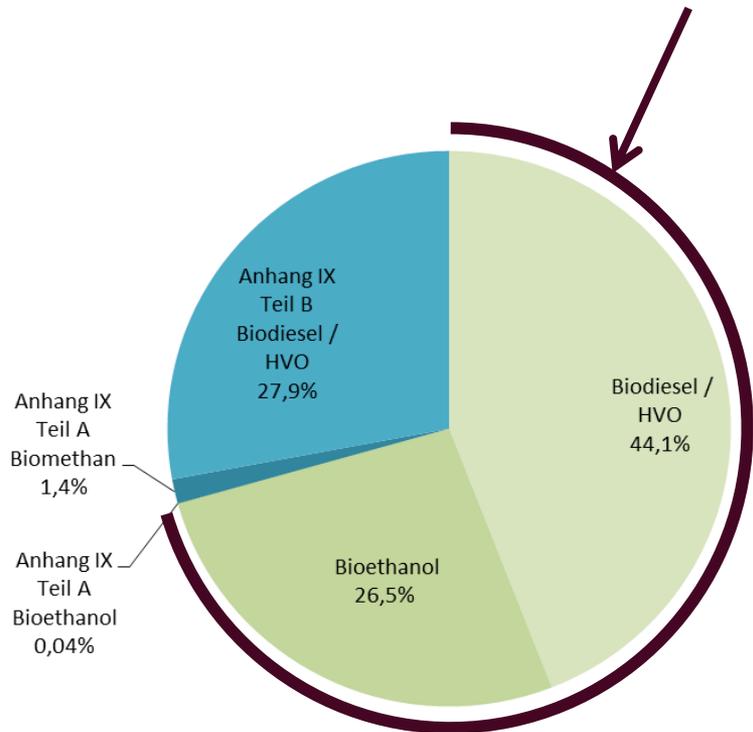
## **Zentrale Unterschiede RED I – RED II** **- für Verkehr -**

- **Mindestziel** erhöht auf 14 % EE-Anteil im Verkehr
- Begrenzung der **Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln**
- **Opt-out-Regelung** für diese Biokraftstoffe
- Erheblicher Bedeutungsgewinn für direkte **Stromnutzung/ Elektromobilität** (mgl. Faktor 4)
- Erhöhung des Anteils für **fortschrittliche Biokraftstoffe** auf 1,75 % real (mgl. Faktor 2)
- Deckelung des Anteils von **abfallbasierten Biokraftstoffen** auf 1,7 % (Faktor 2)
- **Strombasierte Kraftstoffe** außerhalb von Annex IX



# Aktuelle Situation

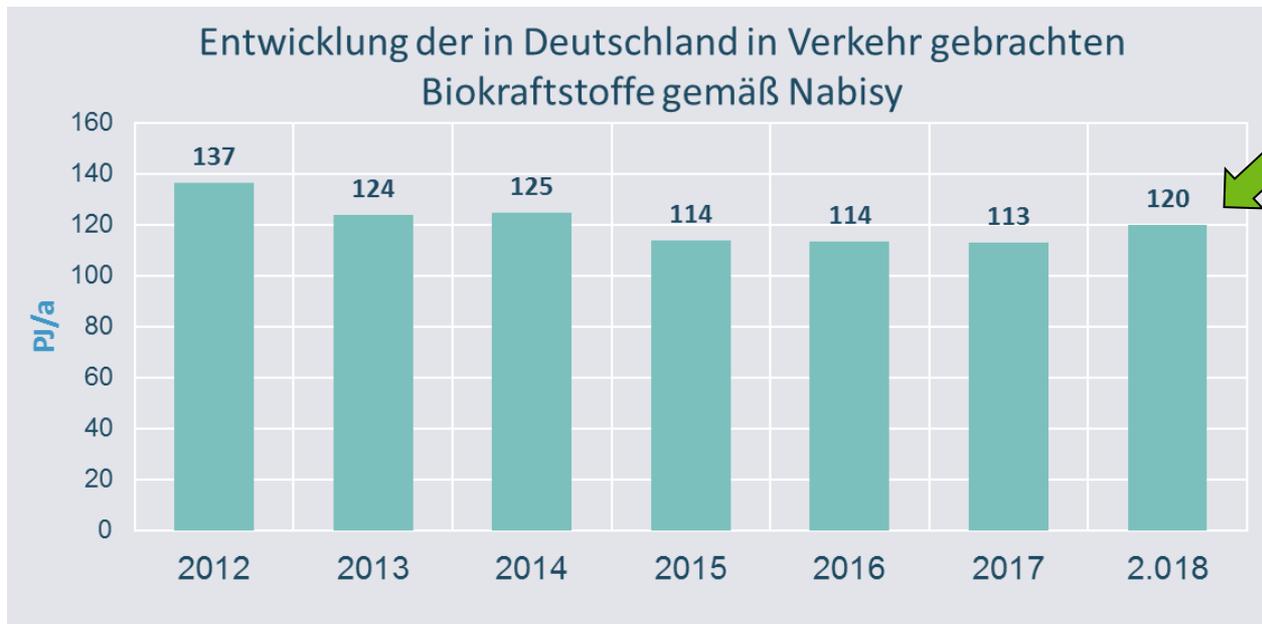
2017: 113 PJ Biokraftstoffe, davon 80 PJ konventionell





# Aktuelle Situation

Amtliche Quelle: im Nabisy der **BLE** erfasst, d.h.:  
die in Deutschland in Verkehr gebrachten  
Biokraftstoffe für die eine Anrechnung auf die  
Treibhausgasminderungsquote oder eine  
Steuerentlastung beantragt wurde.



in 2018 erstmals  
wieder  
Gesamtanstieg  
ggü. Vorjahr



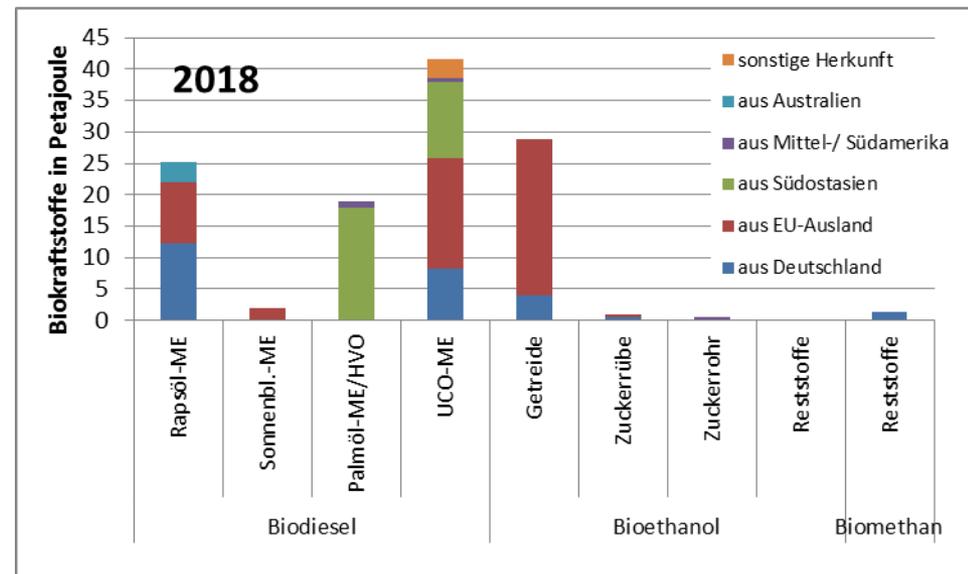
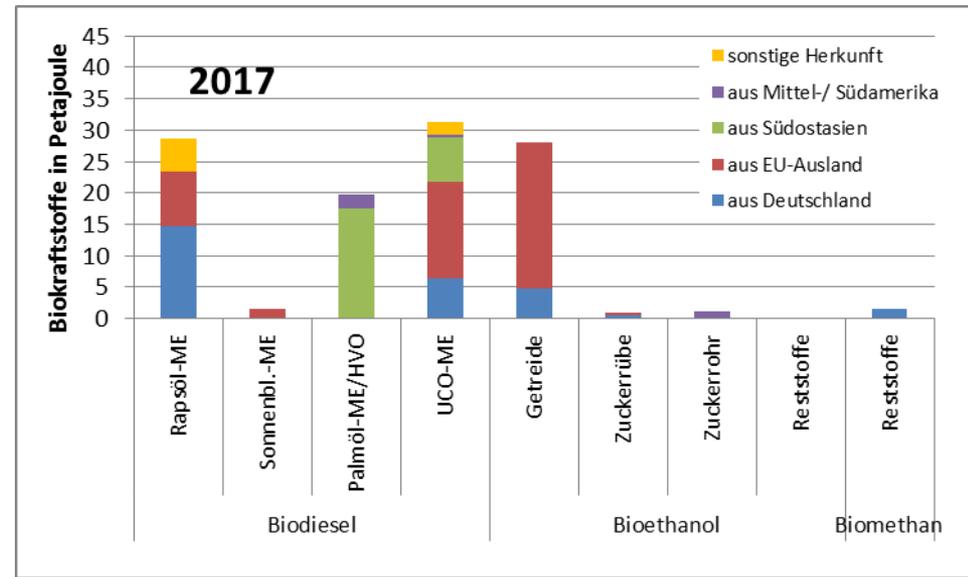
# Aktuelle Situation - Trends

## Update 2017 auf 2018

### Erkenntnisse:

- RME nimmt weiter ab, auch DE
- Palmöl weitgehend stabil
- UCO nimmt drastisch zu, Import aus SO-Asien fast verdoppelt
- Rest stabil
- Biomethan aus Reststoff, Rückgang von 1,6 auf 1,4 PJ

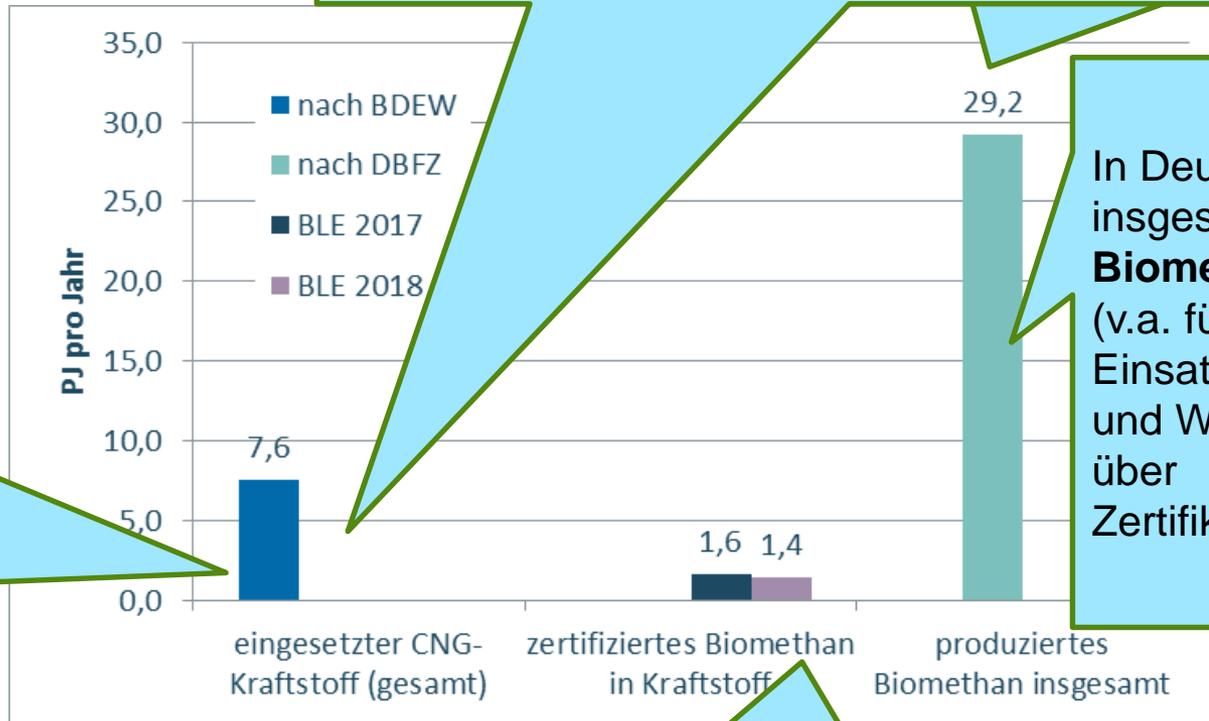
erstmalig Biomethan aus Mais dabei mit 0,06 PJ (!)





# CNG - Biomethan

- Die **Gesamterdgasmenge** im Gasnetz beträgt 3.120 PJ/a, d.h.
- Biomethan gesamt entspricht 0,9% .
  - CNG im Verkehr ist davon 0,24%



In Deutschland insgesamt vertankte Menge an **CNG** in Fahrzeugen

In Deutschland insgesamt erzeugte **Biomethanmenge** (v.a. für Erdgasnetz, Einsatz für Strom- und Wärmebereich über Zertifikatehandel).

Anteil aus dem rechtem Balken (29,2 PJ), der über Nabisy dem **Verkehr** zuzurechnen ist.



# Nationale Umsetzung der RED II

- **Zeitraumen:** bis 30. Juni 2021 (...delegierte Rechtsakte)
- Fortführung der nationalen **THG-Quote** (Inverkehrbringer von Otto- und Dieselkraftstoffen müssen durchschnittl. THG-Emissionen gegenüber einem fossilen Komparator zu reduzieren, Diskussion um 6 % nach Kraftstoffqualitätsrichtlinie)
- Ermittlung **technischer und ökonomischer Potenziale** bei  
(I) Nahrungs-/ Futtermittel-Biokraftstoffen,  
(II) Kraftstoffe Annex IX, (III) direkte Stromnutzung und (IV)  
strombasierte Kraftstoffe (PtX)
- Prüfung der möglichen **Verpflichteten** im Strombereich
- Vorbereitung **Vollzug** (Anrechnungsregeln, verpflichtete Akteure, Handelsplattformen u.a.)
- Bilaterale Gespräche, Fachgespräche, Begleitstudien, Austausch im Ressortkreis, Akteure ...



**Vielen Dank!**

**Rückfragen/ Anregungen  
jederzeit gerne!**

**falk.heinen@bmu.bund.de**



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

# Backup



# Randbedingungen der RED II für „*konventionelle*“ Biokraftstoffe

**Definition:** Begriff *konventionelle* Biokraftstoffe in der verabschiedeten Fassung nicht mehr verwendet.

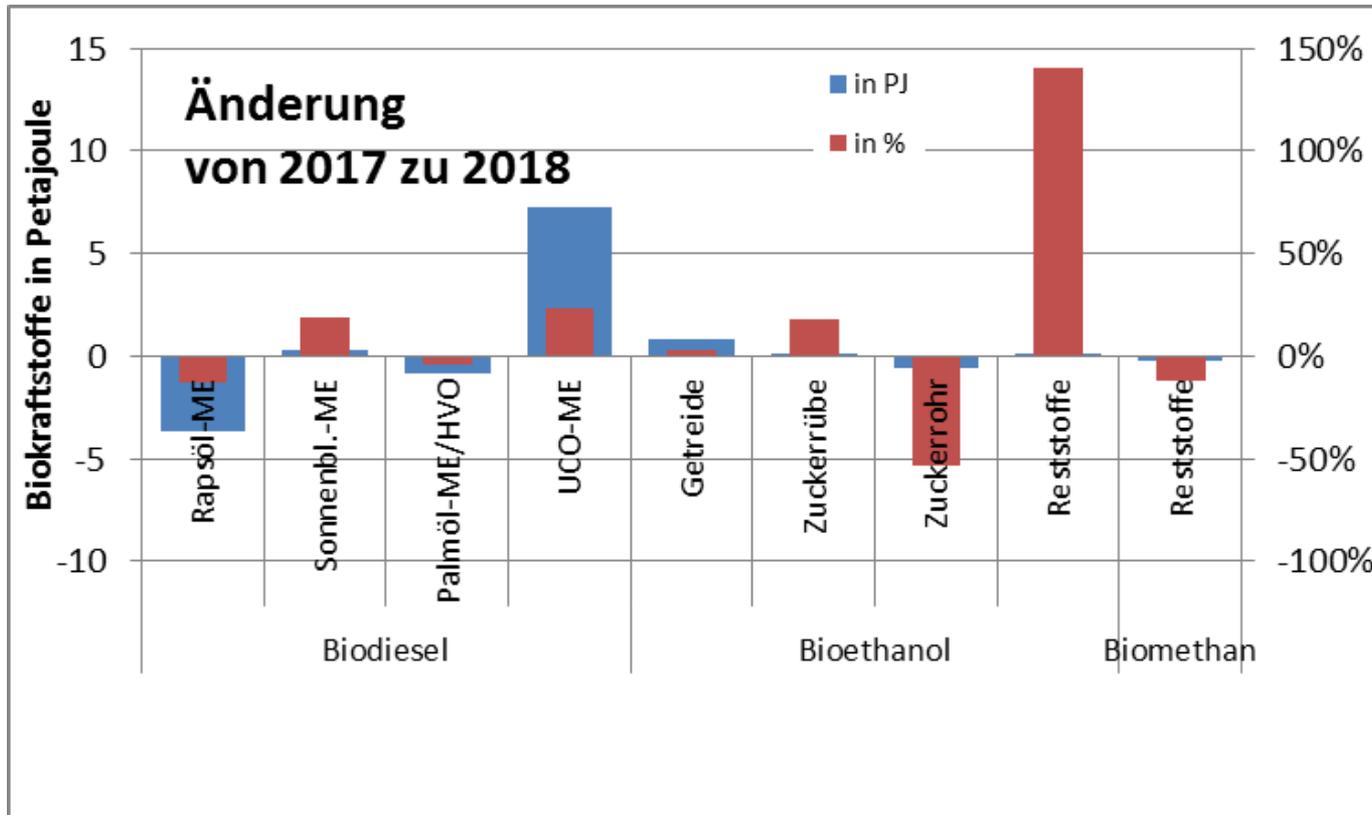
## **Textpassagen** aus der RED II:

- biofuels and bioliquids produced from cereal and other starch-rich crops, sugars and oil crops
- food and feed crop-based biofuels
- biofuels produced from food and feed crops,

**-> aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen  
produzierte Biokraftstoffe** (Artikel 26)



# Aktuelle Situation - Rohstoffe



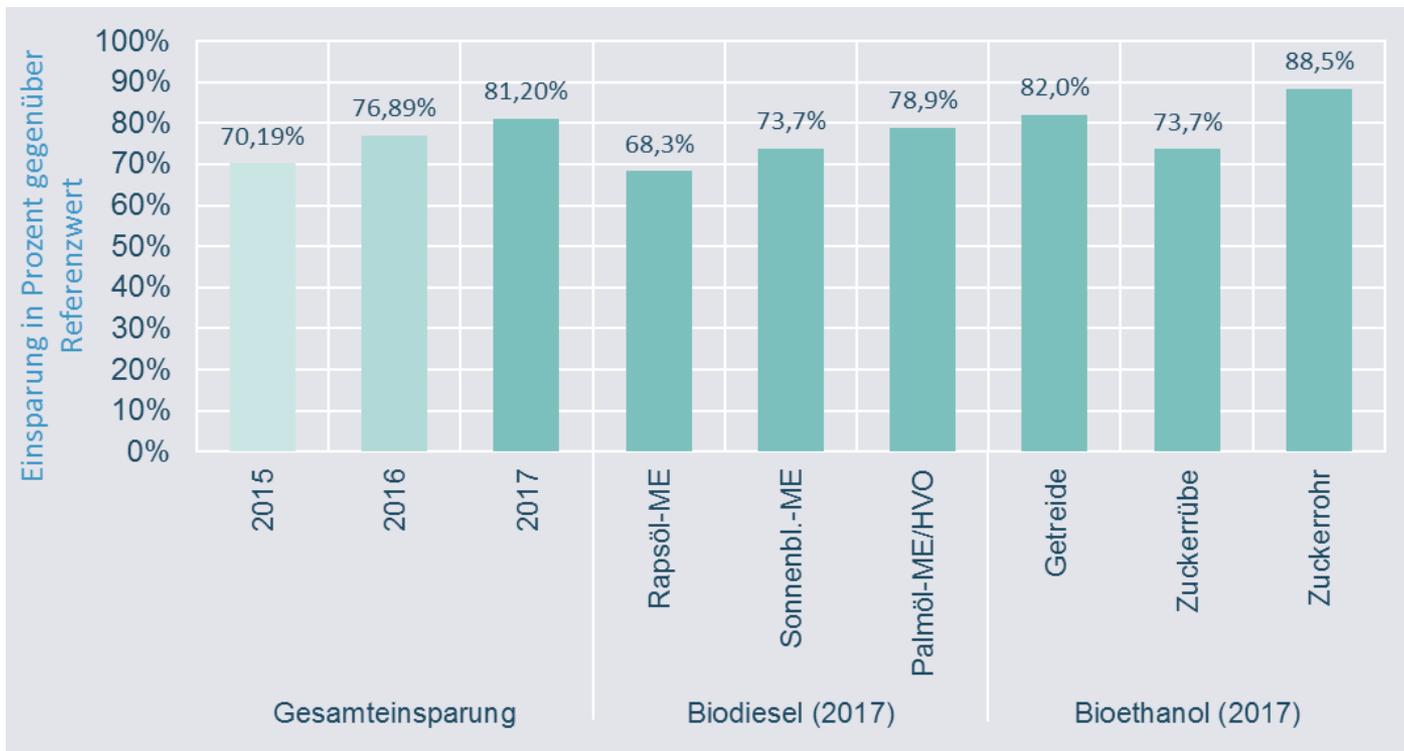


# THG-Minderungsquote als Hauptinstrument (1)

## Einsparung nach BLE

(gegenüber Komparator von 83,8 g CO<sub>2</sub>Äq/MJ;

ab 2018 wird der Komparator auf 94 g CO<sub>2</sub>Äq/MJ hochgesetzt)

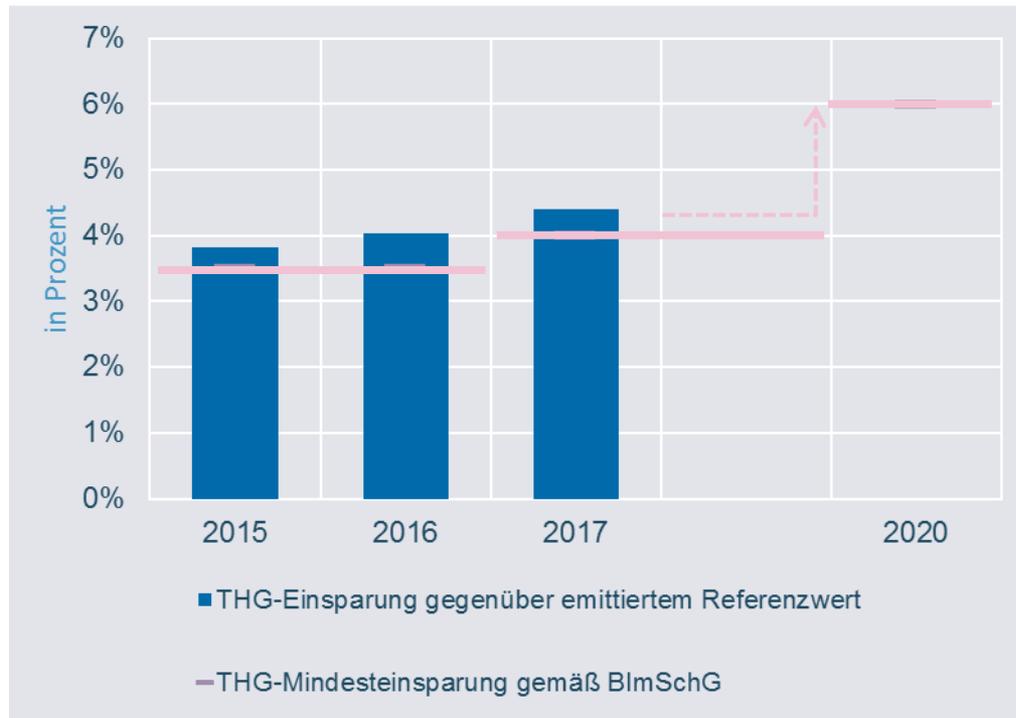




# THG-Minderungsquote als Hauptinstrument (2)

## Einsparung nach Hauptzollamt

(gegenüber Emission durch Straßen- und Schienenverkehr)



**1,6%-Punkte = Lücke  
zwischen  
2017 und der Zielerreichung  
in 2020**

Für die Schließung der Lücke bis 2020 können bis max. 1,2 %-Punkte auch sogenannte **Upstream-Emissions-Reductions (UER)** einbezogen werden. Das sind Emissionsminderungen bei der Erdölförderung (Nutzung von Gas anstelle von Ablassen oder Abfackeln)