

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
(16. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/27435, 19/28183 –

**Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der  
Treibhausgasminderungs-Quote**

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Lukas Köhler, Frank Sitta,  
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28437 –

**Keine Bilanzfälschung beim Klimaschutz im Verkehr –  
Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II technologieneutral umsetzen**

### A. Problem

Zu Buchstabe a

Der vorliegende Gesetzesentwurf dient der Umsetzung der Vorgaben der Artikel 25 bis 28 der neugefassten Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor. Um die Vorgaben der Richtlinie umzusetzen und den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehr bis 2030 zu erhöhen, wird die Treibhausgasminderungs-Quote bis zum Jahr 2026 moderat auf 10 Prozent und anschließend bis zum Jahr 2030 auf 22 Prozent erhöht.

Dadurch wird der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Mindestvorgaben hinaus erhöht, wodurch nachhaltige Optionen für den Verkehr gefördert werden, die zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendig sind. Die in diesem Gesetz festgelegten Minderungspflichten erfüllen die Anforderungen der Richtlinie. Die

Anforderung, weitergehende Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor durch eine ambitionierte Ausgestaltung der Treibhausgasminderungs-Quote zu erzielen, ergibt sich auch aus Artikel 3 Absatz 1 der Lastenteilungsentscheidung (Nr. 406/2009/EG – Effort Sharing Decision, ESD) und nach Artikel 4 Absatz 1 der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842 (Effort Sharing Regulation, ESR). Aufgrund stagnierender bzw. steigender Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor besteht ein dringender Bedarf an mehr Klimaschutz im Verkehrsbereich. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die deutlich schärferen Klimaziele für 2030 sowie die weitere Anhebung des 2030-Ziels auf 55 Prozent Treibhausgasminderung gegenüber 1990, die auch einen zusätzlichen Beitrag des Verkehrssektors erfordern wird.

Erneuerbare strombasierte Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, sogenannte Power-to-X (PtX)-Kraftstoffe, stellen eine wichtige Technologie zur Erreichung des Ziels der vollständigen Treibhausgasneutralität dar. Der Luftverkehr wird perspektivisch auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein, weshalb entsprechende Maßnahmen zur Dekarbonisierung dieses Sektors zu ergreifen sind.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem dazu auffordern soll, die Treibhausgasminderungsquote (RED II) bei der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) technologieneutral auszugestalten.

## **B. Lösung**

Zu Buchstabe a

**Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

Zu Buchstabe b

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/28437 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP.**

## **C. Alternativen**

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Zu Buchstabe b

Annahme des Antrags.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**D. Kosten**

Zu den Buchstaben a und b

Wurden im Ausschuss nicht erörtert.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 2 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe f Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:

„bb) Die Sätze 2 bis 5 werden wie folgt gefasst:

„Die Höhe des in Satz 1 genannten Prozentsatzes beträgt

1. ab dem Kalenderjahr 2020 6 Prozent,
2. ab dem Kalenderjahr 2022 7 Prozent,
3. ab dem Kalenderjahr 2023 8 Prozent,
4. ab dem Kalenderjahr 2024 9,25 Prozent,
5. ab dem Kalenderjahr 2025 10,5 Prozent,
6. ab dem Kalenderjahr 2026 12 Prozent,
7. ab dem Kalenderjahr 2027 14,5 Prozent,
8. ab dem Kalenderjahr 2028 17,5 Prozent,
9. ab dem Kalenderjahr 2029 21 Prozent,
10. ab dem Kalenderjahr 2030 25 Prozent.

Der Referenzwert, gegenüber dem die Treibhausgasminde-  
rung zu erfolgen hat, berechnet sich durch Multiplikation des  
Basiswertes mit der vom Verpflichteten in Verkehr gebrach-  
ten energetischen Menge an fossilen Otto- und fossilen Die-  
selkraftstoffen zuzüglich der energetischen Menge an einge-  
setzten Erfüllungsoptionen. Der Basiswert wird festgelegt  
durch eine Verordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Num-  
mer 6. Die Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und  
fossilen Dieselmotoren berechnen sich durch Multiplika-  
tion der Werte, die durch eine Verordnung nach § 37d Ab-  
satz 2 Satz 1 Nummer 9 festgelegt werden, mit der vom Ver-  
pflichteten in Verkehr gebrachten energetischen Menge fos-  
silen Otto- und fossilen Dieselmotors.“ ‘

- b) In Buchstabe h Absatz 5 Nummer 5 werden vor der Angabe „Up-  
stream-Emissionsminderungen“ die Wörter „bis zum Verpflich-  
tungsjahr 2026“ eingefügt.

2. Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. § 37b Absatz 8 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „3 und“ wird gestrichen.

bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Wasserstoff aus biogenen Quellen.“

- b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:
- „Abweichend von Satz 1 Nummer 3 und Absatz 1 Satz 1 können Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 gemäß Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002, die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1009 (ABl. L 170 vom 25.6.2019, S. 1) geändert worden ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung bestehen, auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 angerechnet werden.“
- c) Die folgenden Sätze werden angefügt:
- „Abweichend von Satz 1 Nummer 4 und Absatz 1 Satz 1 wird Wasserstoff aus biogenen Quellen des Anhangs IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001, der in Straßenfahrzeugen eingesetzt wird, ab dem 1. Juli 2023 auf die Erfüllung nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 angerechnet; eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 19 regelt weitere Bestimmungen. Ab dem Kalenderjahr 2023 wird für die Treibhausgasemissionen von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 2019/807 der Basiswert zugrunde gelegt. Der Rechenfaktor nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 für Biokraftstoffe aus Abwasser aus Palmölmühlen und leeren Palmfruchtbündeln beträgt eins.“
3. Nummer 5 wird wie folgt geändert:
- a) Buchstabe a wird wie folgt geändert:
- aa) Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:
- „aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Buchstabe c werden nach dem Wort „Ölen“ die Wörter „aus Rohstoffen des Anhangs IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001“ eingefügt und die Angabe „3 und“ gestrichen.
- bbb) In den Buchstaben d und e werden jeweils die Angabe „3 und“ gestrichen.“
- bb) Die folgenden Doppelbuchstaben jj und kk werden angefügt:
- „jj) In Nummer 18 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- kk) Folgende Nummer 19 wird angefügt:
- „19. unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung Kriterien für die Anrechenbarkeit von Wasserstoff aus biogenen Quellen gemäß § 37b Absatz 8 Satz 3 festzulegen und dabei insbesondere

- a) das Berechnungsverfahren für die Treibhausgasemissionen,
  - b) das Nachweisverfahren sowie die Übertragbarkeit der Nachweise und
  - c) die Anforderungen an die erneuerbaren Energiequellen zur Erzeugung des Wasserstoffs.“ ‘
- b) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:
- ,b) Absatz 2 Satz 4 wird wie folgt gefasst:
- „Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 13 oder 19 bedürfen der Zustimmung des Deutschen Bundestages, sofern Regelungen zu strombasierten Kraftstoffen oder Wasserstoff aus biogenen Quellen getroffen werden.“ ‘
- c) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.
4. Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 eingefügt:
- ,6. Dem § 37g werden die folgenden Sätze angefügt:
- „Die Bundesregierung evaluiert die §§ 37a bis 37f dieses Gesetzes sowie die auf Grund dieser Regelungen erlassenen Verordnungen, insbesondere die Verordnung zur Durchführung der Regelungen der Biokraftstoffquote, die Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote, die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen sowie die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung und legt dem Deutschen Bundestag bis zum 31. März 2024 und dann alle zwei Jahre einen Erfahrungsbericht vor. Der Bericht enthält insbesondere Angaben über
1. die Entwicklung des nachhaltigen Rohstoffpotenzials für die unterschiedlichen Erfüllungsoptionen,
  2. den Stand der technischen Entwicklung und Kosten unterschiedlicher Herstellungstechnologien für Biokraftstoffe, Wasserstoff, strombasierte Kraftstoffe und anderer Erfüllungsoptionen,
  3. die Produktionskapazitäten unterschiedlicher Erfüllungsoptionen, insbesondere der Mengen an Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen, die durch dieses Gesetz angereizt werden,
  4. die Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien und Auswirkungen der ansteigenden Treibhausgasminderungs-Quote auf Natur, Umwelt und Artenvielfalt,
  5. die Angemessenheit der Höhe der unterschiedlichen Anrechnungsfaktoren der betreffenden Erfüllungsoptionen und der Höhe der Ausgleichsabgaben.

Der Bericht gibt auch Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Regelwerkes.“ ‘

5. Die bisherige Nummer 6 wird Nummer 7 und Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Eine Erhöhung durch eine Rechtsverordnung nach Satz 1 erfolgt für das übernächste Verpflichtungsjahr.“

6. Die bisherigen Nummern 7 und 8 werden die Nummern 8 und 9.

- b) folgende Entschließung zu Drucksache 19/27435 anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Strombasierte Kraftstoffe werden in den kommenden Jahren unerlässlich sein, um Treibhausgasneutralität im gesamten Verkehrssektor zu erzielen. Insbesondere in Bereichen, in denen die direkte Nutzung von erneuerbarem Strom nicht möglich ist, sollte diese Kraftstofftechnologie zum Einsatz kommen. Das vom Deutschen Bundestag beschlossene Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote setzt durch das hohe Gesamtambitionsniveau Anreize, damit neben etablierten und fortschrittlichen biogenen Kraftstoffen auch grüner Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe zur Erfüllung der Quote eingesetzt werden. Auch die zukünftige Ausgestaltung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie sollte den klima- und industriepolitisch vorteilhaften Hochlauf der Wasserstoff- und PtX-Technologie ermöglichen. Dem soll weiter eine technologieoffene Ausgestaltung zugrunde liegen. Hierbei sind Ansätze zur Förderung erneuerbarer Energieerzeugnisse zu bevorzugen, die die Belastung für die Wirtschaft und Verbraucher minimieren. Gleichwohl sollten Maßnahmen ergriffen werden, die alle neuen Technologieoptionen beim Markthochlauf unterstützen und förderliche treibhausgasmindernde Investitionen anreizen. Im Bereich strombasierter Kraftstoffe ist im Rahmen der RED III-Umsetzung zu prüfen, welche zusätzlichen Quoten und Anreizmechanismen in Betracht kommen, um im Verkehrssektor neben bestehenden Erfüllungsoptionen zielorientiert Treibhausgasneutralität zu erreichen.

Wegen der hohen weltweiten Nachfrage landwirtschaftlicher Erzeugnisse werden Teile der Nachfrage nach Rohstoffen für die Kraftstoffproduktion durch Anbau auf Agrarflächen gedeckt, die für Nahrungsmittel vorgesehen sind. Dies führt zu einer Expansion der Nahrungsmittelproduktion in kohlenstoffreiche Gebiete und damit mittelbar zur Entwaldung und Trockenlegung von Feuchtgebieten wie Moor- und Torflandschaften, mit der Folge hoher zusätzlicher Treibhausgasemissionen. Dieser Effekt tritt beim Anbau von Ölpalmen in besonders hohem Maße auf. Der Deutsche Bundestag begrüßt daher, dass die Bundesregierung die Förderung von Biokraftstoffen aus Palmöl beendet. Um die umweltschädliche Ausweitung der Anbauflächen zur Produktion von Palmöl zu begrenzen, beschließt der Bundestag einen früheren Ausstieg aus der Förderung von Palmöl, bereits ab dem Jahr 2023, als von der Bundesregierung vorgeschlagen. Auch erachtet der Deutsche Bundestag die Förderung von Biokraftstoffen aus Abwasser von Palmölmühen (POME, palm oil mill effluent) als nicht zielführend zur Erreichung der Klimaschutzziele und sieht Risiken für erhebliche Fehlanreize im Hinblick auf die Verwendung von Palmöl als Rohstoff für die Herstellung von Biokraftstoffen. Die Förderung der Nutzung des Abwassers von Palmölmühen in lokalen Biogasanlagen erscheint dagegen grundsätzlich sinnvoll, da diese Stoffe andernfalls unbehandelt in die Natur gelangen und in der Folge hohe Methanemissionen verursachen. Die Förderung als Biokraftstoff in Deutschland sollte insofern keinen Anreiz dazu bieten, diese Rohstoffe aus

der lokalen Verwendung zur Gewinnung von Strom und Prozesswärme in ihren Herkunftsländern zu entziehen.

Mit der Nationalen Wasserstoffstrategie hat die Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft beschlossen. Hierzu gehört die Anrechenbarkeit von grünem Wasserstoff aus nicht biogenen Quellen auf die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote, die einen starken Anreiz zum klima- und industriepolitisch sinnvollen Aufbau entsprechender Elektrolysekapazitäten schafft. Wenngleich die Förderung von Wasserstoff aus biogenen Quellen zur Produktion konventioneller Kraftstoffe in Raffinerien von der Erneuerbare-Energien-Richtlinie nicht vorgesehen ist, kann dies unter bestimmten Voraussetzungen eine sinnvolle Ergänzung sein. Dabei ist besonderer Wert auf die Beachtung von Nachhaltigkeitsgrundsätzen im Hinblick u.a. der Verfügbarkeit biogener Reststoffe und der höherwertigen Verwendung von Abfällen zu legen. Weiterhin darf die Gewinnung der für biogenen Wasserstoff verwendeten Rohstoffe nicht zu einer Verlagerung aus der bestehenden Verwendung führen, wodurch sektorübergreifend nachteilige Wirkungen im Hinblick auf Treibhausgasemissionen sowie den Umwelt- und Naturschutz resultieren können.

Da der Einsatz fossiler Kraftstoffe in den kommenden Jahren zur Energieversorgung Deutschlands noch notwendig sein wird, stellt die Anrechnung von Upstream-Emissionsminderungen eine sinnvolle Ergänzung zum Einsatz alternativer Kraftstoffe dar, um auch bei der Förderung von Mineralöl Treibhausgasminderungen zu erzielen. Da der Einsatz fossiler Energieträger langfristig beendet werden soll, wird auch die Anrechnung und somit Förderung von Upstream-Emissionsminderungen durch die Treibhausgasminderungs-Quote zeitlich begrenzt. Die Förderung von Upstream-Emissionsminderungen sollte durch europäische und international verbindliche Vorgaben für Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe zur Minderung von Emissionen im Upstream-Bereich ersetzt werden. Entsprechende Regelungen sollen alle relevanten Treibhausgasemissionen erfassen, die bei der Gewinnung von Erdöl anfallen, unabhängig davon, in welchen Wirtschaftssektor Mineralölprodukte zum Einsatz kommen.

Die Mitverarbeitung biogener Öle in einem raffinerietechnischen Verfahren zusammen mit mineralölstämmigen Ölen (sog. Co-Processing) stellt neben der Produktion von Biokraftstoffen in eigens dafür vorgesehen Anlagen eine weitere Möglichkeit dar, biogene Stoffe zur Treibhausgasminderung einzusetzen. Die Bundesregierung soll die Anrechnung von Biokraftstoffen aus diesem Produktionsverfahren ermöglichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. bei den anstehenden Verhandlungen zur Änderung oder Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie im Rat der Europäischen Union sowie in den Ratsarbeitsgruppen Maßnahmen zu fordern, die die Produktion und den Einsatz von grünem Wasserstoff und erneuerbaren, strombasierten Kraftstoffen in besonderem Maße fördern. Die zukünftige Weiterentwicklung der europäischen und nationalen Fördermechanismen muss sicherstellen, dass alle nachhaltigen Technologieoptionen zum Einsatz kommen können;
2. durch Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (38. BImSchV) die Förderung von Biokraftstoffen mit einem hohen Risiko der indirekten Landnutzungsänderung gemäß delegierte Verordnung (EU) 2019/807 (Palmöl) im Rahmen der Treibhausgasminderungs-Quote des Bundes-



- Immissionsschutzgesetzes sofort höchstens auf den in Verkehr gebrachten Anteil im Jahr 2019 zu begrenzen;
3. bei den anstehenden Verhandlungen zur Änderung oder Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie im Rat der Europäischen Union sowie in den Ratsarbeitsgruppen die Streichung von Abwasser von Palmölmühlen (POME) aus dem Anhang IX Teil A der Rohstoffe zur Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe und somit den Ausschluss von der Förderung im Rahmen der Richtlinie zu fordern;
  4. die Möglichkeit einer EU-rechtskonformen Förderung des Einsatzes biogenen Wasserstoffs in Raffinerien ab dem Jahr 2026 zu prüfen. Dabei ist besonderer Wert auf die Beachtung von Nachhaltigkeitsgrundsätzen im Hinblick u. a. der Rohstoffverfügbarkeit und der höherwertigen Verwendung von biogenen Abfällen zu legen;
  5. sich im Zusammenhang mit der Europäischen Strategie zur Reduktion von Methan-Emissionen (EU-Methanstrategie) im Vorfeld bei der Europäischen Kommission und anschließend in den Gremien der Europäischen Union dafür einzusetzen, verbindliche, strenge Standards zur klimaschonenden Förderung und Produktion fossiler Kraft- und Brennstoffe nach dem jeweiligen Stand der Technik, insbesondere zur Vermeidung von sog. Methanschlupf, aber auch weiterer Treibhausgasemissionen, unabhängig davon, in welchem Wirtschaftssektor das geförderte Rohöl zum Einsatz kommt, zu verabschieden, die über die Europäische Union hinaus auch für den internationalen Import und Handel Anwendung finden;
  6. die Anrechnung von biogenen Ölen aus Rohstoffen des Anhangs IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001, die in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen hydriert wurden, durch eine Rechtsverordnung vorläufig zu ermöglichen;
  7. Recycled Carbon Fuels als Erfüllungsoption insbesondere vor dem Hintergrund der mit diesem Gesetz verabschiedeten ambitionierten Treibhausgasminderungs-Quote in 2030 sowie nach Vorlage der Methode zur Ermittlung der Treibhausgaseinsparung durch diese Kraftstoffe per Delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ergebnisoffen zu prüfen;
  8. rechtssichere Möglichkeiten für die Anrechnung von in anderen EU-Mitgliedsstaaten ins Gasnetz eingespeistes, regenerativ erzeugtes Methan zu prüfen. Aufbauend auf den bisherigen Systemen zur Verwendung von Massenbilanzen sowie zur Rückverfolgbarkeit sollte nach Einrichtung einer Unionsdatenbank durch die EU die „Dienstvorschrift zur Überwachung der Einhaltung der Treibhausgasminderung nach § 37a Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (DV THG-Quote) zeitnah entsprechend angepasst werden. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ferner dazu auf, sich auf EU-Ebene für eine zügige Einrichtung der Unionsdatenbank einzusetzen.“;
- c) den Antrag auf Drucksache 19/28437 abzulehnen.

Berlin, den 19. Mai 2021

**Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

**Sylvia Kotting-Uhl**  
Vorsitzende

**Karsten Möring**  
Berichterstatter

**Dr. Nina Scheer**  
Berichterstatterin

**Marc Bernhard**  
Berichterstatter

**Dr. Lukas Köhler**  
Berichterstatter

**Lorenz Gösta Beutin**  
Berichterstatter

**Lisa Badum**  
Berichterstatterin

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Bericht der Abgeordneten Karsten Möring, Dr. Nina Scheer, Marc Bernhard, Dr. Lukas Köhler, Lorenz Gösta Beutin und Lisa Badum

### I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf **Drucksachen 19/27435, 19/28183** wurde in der 221. Sitzung des Deutschen Bundestages am 15. April 2021 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung überwiesen.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich zudem gutachtlich beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Antrag der Fraktion der FDP auf **Drucksache 19/28437** wurde in der 221. Sitzung des Deutschen Bundestages am 15. April 2021 zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf sieht im Wesentlichen folgende Änderungen vor:

- Es erfolgt eine Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote für Otto- und Dieselmotoren, die sowohl die EU-rechtlich vorgesehene Begrenzung bestimmter Energieerzeugnisse berücksichtigt als auch fortschrittliche Energieerzeugnisse anreizt, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken.
- Es wird eine verpflichtende Mindestquote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Flugturbinenkraftstoffe eingeführt, die auf den verpflichtenden nationalen Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach der RED II angerechnet werden wird. Um einen wirksamen Anreiz für den Markthochlauf der PtX-Technologie zu schaffen, sollen ausschließlich strombasierte Kraftstoffe zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden. Mitteilungspflichten für Unternehmen sowie der Vollzug werden so wie das bestehende System für die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselmotoren ausgestaltet.
- Zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen und zur Umsetzung der Vorgaben aus der RED II wird unter anderem die Anrechnung von ausschließlich mit Erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen und Wasserstoff (sogenannter „grüner Wasserstoff“) sowohl im Straßenverkehr als auch zur Produktion konventioneller Kraftstoffe zugelassen.
- Weiterhin erfolgen zahlreiche rechtsbereinigende Änderungen. Der Begriff „Biokraftstoffe“ wird an den erforderlichen Stellen durch das Wort Erfüllungsoptionen ersetzt, um der Diversifizierung der Erfüllungsoptionen zur Treibhausgasminderung im Verkehr im kommenden Jahrzehnt Rechnung zu tragen und um die Lesbarkeit des Gesetzes auch in Verbindung mit dem untergesetzlichen Regelwerk zu verbessern. Regelungen zu der bis zum Jahr 2014 geltenden Biokraftstoffquote entfallen.
- Zur Umsetzung der RED II werden die Ermächtigungsgrundlagen angepasst und erweitert, um weitere Bestimmungen zur Anpassung der bestehenden Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

zur Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, die Mindestquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe, die Obergrenze für Biokraftstoffe aus Stoffen des Anhangs IX B der Richtlinie sowie die Anrechnungsmöglichkeiten für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie Strom für Elektrofahrzeuge durch Rechtsverordnung zu erlassen.

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt außerdem die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der europäischen Kommission zu erlassenen delegierten Rechtsakte der RED II. Um zeitnah weitere Vorschriften zu den neuen Erfüllungsoptionen, insbesondere zu flüssigen und gasförmigen strombasierten Kraftstoffen, die abhängig von den zu erwartenden europäischen Rechtsakten sind, zu erlassen, werden die Ermächtigungen zum Erlass von Verordnungen angepasst.

Zu Buchstabe b

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung dazu auffordern soll,

- die Treibhausgasminderungsquote (RED II) bei der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) technologieneutral auszugestalten, indem auf die Mehrfachanrechnung verzichtet wird und von der Elektromobilität bis zu E-Fuels alle klimafreundlichen Technologien in einen fairen Wettbewerb miteinander treten können, sodass der Weg zur Klimaneutralität 2050 in einem fairen Wettbewerb verschiedener klimafreundlicher Technologien bestritten werden kann,
- mit einer ambitionierten THG-Quote sicherzustellen, dass die Klimaziele bis 2030 erreicht werden und folglich auf jede neue technische Regulierung zu verzichten,
- die Gleichbehandlung alternativer Kraftstoffe, die keine Nahrungsmittel- oder Flächenkonkurrenz verursachen, durch einen Mindestanteil am Endenergieverbrauch im Verkehr durch nicht-biogene klimaneutrale Kraftstoffe (z.B. E-Fuels) von 3,5 Prozent analog zu dem durch die RED II vorgeschriebenen Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe sicherzustellen,
- den biogenen Anteil von Kraftstoffen, die im Co-Processing-Verfahren hergestellt werden, als Option zur Erfüllung der THG-Quote uneingeschränkt zuzulassen,
- wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe nach Maßgabe geeigneter Mindestschwellenwerte für Treibhausgaseinsparungen zu berücksichtigen,
- wesentliche Aspekte der RED II-Umsetzung, wie beispielsweise die Anrechnung einzelner Energieträger, Strombezugskriterien für Ladestrom, Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe oder die Berücksichtigung des Co-Processing, gesetzlich zu verankern, statt diese per Verordnungsermächtigung dem parlamentarischen Entscheidungsprozess zu entziehen,
- in der EU darauf hinzuwirken, dass der den Verkehrssektor betreffende Abschnitt der RED II auf das künftige neue EU-Klimaziel ausgerichtet und auf eine weitere Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte ebenso wie auf jede weitere technische Regulierung verzichtet wird,
- sich auf europäischer Ebene für die schnellstmögliche Integration des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel einzusetzen,
- faire Marktchancen für alle klimafreundlichen Technologien auch in der übrigen Gesetzgebung sicherzustellen.

### III. Gutachtliche Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27435 folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)107(neu)-16):

*Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 74. Sitzung am 24. März 2021 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (BT-Drs. 19/27435) befasst.*

*Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:*

Vorbfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„Um die Umweltverträglichkeit von Biokraftstoffen zu gewährleisten, wurden im Rahmen der EU-Richtlinien zur Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien (EU) 2018/2001 verbindliche Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe festgelegt und durch die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vom 30. September 2009 (BGBl. I S. 3182), die zuletzt durch Artikel 263 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, umgesetzt. Danach gelten Biokraftstoffe nur dann als nachhaltig hergestellt, wenn sie – unter Einbeziehung der gesamten Herstellungs- und Lieferkette – eine bestimmte Mindestmenge an Treibhausgasen gegenüber fossilen Kraftstoffen einsparen sowie beim Anbau der Pflanzen für die Biokraftstoffherstellung keine Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand oder Flächen mit hohem Naturschutzwert zerstört werden. Nur Biokraftstoffe, die diese Bedingungen erfüllen, können auf die Treibhausgasquote angerechnet werden.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- SDG 7 – Bezahlbare und saubere Energie,
- SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur,
- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz,
- Indikator 13.1.a – Treibhausgasemissionen.

Im „Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ wird grundsätzlich plausibel dargelegt, dass dieses zur Umsetzung der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie beiträgt. Die SDGs 7 – Bezahlbare und saubere Energie, 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur, 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz sowie Indikator 13.1.a und Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden werden berücksichtigt, wenn auch nicht explizit benannt. Es besteht weiterer Erfüllungsaufwand im Bereich der Nutzung von Palmöl bis zum geplanten Phase-out 2026. Der Gesetzesentwurf geht unzureichend darauf ein, wie sichergestellt werden kann, dass die Nutzung von Palmöl bis 2026 nicht begünstigt, sondern eine Reduktion forciert wird. Da der Gesetzesentwurf allerdings grundsätzlich im Einklang mit der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie steht, erfolgt daher keine Prüfbitte.

Eine Prüfbitte ist nicht erforderlich.

#### IV. Öffentliche Anhörung

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat in seiner 107. Sitzung am 21. April 2021 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/27435 durchgeführt.

Daran haben folgende Sachverständige teilgenommen:

**Prof. Dr. Thomas Willner**

Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg)

**Prof. Dr.-Ing. Christian Küchen**

Mineralölwirtschaftsverband e. V. (MWV)

**Sandra Rostek**

Hauptstadtbüro Bioenergie

**Dr.-Ing. Franziska Müller-Langer**

Deutsches Biomasseforschungszentrum gemeinnützige GmbH (DBFZ)

**Elmar Baumann**

Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**Prof. em. Dr. Hermann Harde****Toni Reinholz**

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

**Dr. Johanna Büchler**

Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH)

**Jekaterina Boening**

Transport &amp; Environment

Die Ergebnisse sind in die Beratungen des Ausschusses eingeflossen. Die schriftlichen Stellungnahmen der geladenen Sachverständigen (Ausschussdrucksachen 19(16)560-A bis 19(16)560-I sowie das Wortprotokoll der Anhörung wurden der Öffentlichkeit über das Internet zugänglich gemacht.

**V. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse**

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat in seiner 153. Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 in geänderter Fassung anzunehmen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat in seiner 119. Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 in geänderter Fassung anzunehmen.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat in seiner 84. Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 in geänderter Fassung anzunehmen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat in seiner 113. Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 anzunehmen.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat in seiner 73. Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 in geänderter Fassung anzunehmen.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat in seiner 119. Sitzung am 19. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfohlen, den Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/28437 abzulehnen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat in seiner 112. Sitzung am 5. Mai 2021 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfohlen, den Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/28437 abzulehnen.

**VI. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss**

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 sowie den Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/28437 in seiner 112. Sitzung am 19. Mai 2021 abschließend behandelt.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(16)572 eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und Abschnitt VII dieses Berichts ergibt.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(16)573 eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte den Gesetzentwurf, den Änderungsantrag sowie den Entschließungsantrag der Regierungskoalition vor und betonte dabei, man habe sich in Sachen Treibhausgasminderung hochambitionierte Ziele gesetzt. Die Treibhausgasminderungs-Quote habe sich in der Vergangenheit als wirksame Maßnahme zur Reduzierung von Emissionen im Bereich Verkehr bewährt. Man könne nun auf bereits gesammelten Erfahrungen aufbauen. Als Ziel nehme man sich für das Jahr 2030 vor, einen Anteil von 32 Prozent an erneuerbaren Energien im Kraftfahrzeugbereich zu erreichen. Die zeitliche Begrenzung der Upstream-Emissionsminderung und das sogenannte Co-Processing mit der Einschränkung nur auf Rohstoffe ergäben sich daraus, dass der Einsatz fossiler Brennstoffe zwar langfristig beendet werden solle, deren Nutzung aber zumindest in der Übergangszeit weiterhin erlaubt werden solle, um Vorteile von biogenen Beimischungen zu nutzen.

Ein wichtiges Anliegen der Koalition sei es gewesen, die Verwendung von Palmöl zeitlich stark zu beschränken und insgesamt zu reduzieren. Mittelfristig solle Palmöl ebenso wie Kraftstoffe aus landwirtschaftlichen Rohstoffen verboten werden.

Die Mehrfachanrechnung der Elektroenergie sei zwar umstritten gewesen, in der Sache aber richtig. Auf den ersten Blick verdränge sie sicherlich andere Formen der Emissionsminderung und sei deswegen in der Anfangsphase wahrscheinlich nicht so wirksam. Allerdings sei davon auszugehen, dass durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur die Einführung der Elektromobilität insgesamt deutlich beschleunigt werde. Dabei werde sich die Mehrfachanrechnung mittelfristig als wirksames Mittel erweisen.

Ebenfalls wichtig sei die Einführung strombasierter Flugkraftstoffe. Damit werde im Bereich des innereuropäischen Flugverkehrs neben dem Emissionshandel eine Perspektive für einen fossilfreien Antrieb im Flugverkehr geschaffen.

Die **Fraktion der FDP** stellte klar, bei der Treibhausgasminderungs-Quote gehe es aus ihrer Sicht vornehmlich darum, Alternativen im Verkehrsbereich aufzuzeigen. Neben dem Emissionshandel sei es sicherlich ein richtiger Ansatz, dass die Politik versuche, Reduktionspfade aufzuzeigen. Allerdings kritisierte die Fraktion der FDP in diesem Zusammenhang die seitens der Regierung vorgesehene Mehrfachanrechnung der Elektromobilität. Hierdurch würden Ungleichheiten geschaffen. Es wäre sinnvoller gewesen, sämtliche Treibhausgasminderungspotenziale gleichmäßig zu betrachten. Letztlich werde nur die Strategie der Technologieoffenheit zielführend sein. Der Staat selbst könne keine Voraussagen darüber treffen, welche Technologie sich am Ende durchsetzen werde.

Die Fraktion der FDP unterstützte die im Änderungsantrag der Koalition vorgenommenen Anpassungen beim biogenen Wasserstoff. In der Wasserstoffwirtschaft lägen Potenziale, die gehoben werden müssten.

Gleichwohl müsse der Gesetzentwurf aus den genannten Gründen insgesamt abgelehnt werden.

Die **Fraktion der SPD** betonte, man habe sich koalitionsseitig auf Ebene der parlamentarischen Berichtersteller intensiv mit dem sehr komplexen Regelwerk der Treibhausgasminderungs-Quote befasst. Insgesamt habe man sich zum Ziel gesetzt, mit dem Instrument der Anrechenbarkeit eine Verkehrswende zu erreichen. Es sei darum gegangen, ein bereits in sich austariertes System zu optimieren.

Es sei gelungen, eine Linearität im Aufwuchspfad hinzubekommen. Ganz im Sinne des jüngsten Bundesverfassungsgerichtsurteils wolle man Anreize zur Treibhausgasminderung schon so früh wie möglich setzen. Da nicht absehbar sei, wie sich die Dinge in Zukunft entwickelten, setze man ganz bewusst auf die Strategie der Technologieoffenheit, um sich keine Optionen zu verbauen. In diesem Sinne werde die teilweise vertretene Sicht, man müsse Wasserstoff aus Effizienzgründen weiter zurückdrängen, von den Koalitionsfraktionen ausdrücklich nicht geteilt. Zudem habe man ein sehr ausgefeiltes Monitoring im Gesetz implementiert, um in Zukunft entsprechend nachjustieren zu können.

Entgegen der Vorhalte aus der Opposition habe die Regierungskoalition bereits zu Anfang 2023 den Ausstieg aus der Anrechenbarkeit von Palmöl gesetzlich fixiert. Für einen Ausstieg aus Palmöl setze man sich – so der koalitionsseitig eingebrachte Entschließungsantrag – zudem auf der europäischen Ebene ein.

Bei den Upstreaming-Emissions-Reductions habe man vermeiden wollen, dass sich dort langfristig gewissermaßen versteckt eine klimaschädliche Subvention etabliere. Die bereits gegenwärtig existierenden Systeme zur Erzielung von Emissionsminderungen bei fossilen Ressourcen sollten noch bis 2026 genutzt werden können. Später - so auch auf eine Aufforderung aus dem Entschließungsantrag - sollen auf der Europäischen und internationalen Ebene entsprechende Importbestimmungen für den Einsatz von entsprechenden Emissionsminderungstechniken sorgen.

Auch das Thema Wasserstoff aus biogenen Quellen wolle die Koalition voranbringen, um in diesem Bereich noch nicht genutzte Potenziale zu heben. So sei für den Bereich der Klärschlammverwertung und weiterer biogener Abfälle eine Regelung ab Mitte 2023 gefunden worden.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, die Bundesregierung wolle mit dem vorgelegten Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote den Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor bis 2030 auf 28 Prozent erhöhen. Dies gehe deutlich über die europäischen Vorgaben in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie hinaus, die diesbezüglich nur 14 Prozent vorschreibe. Wichtige Fragen wie die energetische Umsetzbarkeit und die Kosten dieser immer weiter verschärften Zielsetzungen würden aber durch die Bundesregierung komplett ignoriert. Auch verletze die Bundesregierung die Strategie der Technologieoffenheit, indem sie mit horrenden Subventionen einseitig auf Elektrofahrzeuge setze, insbesondere auch durch die Mehrfachanrechnung der Elektromobilität. Die bereits existierenden Automobile könnten deutlich einfacher und zudem ressourcenschonend auf synthetische Kraftstoffe umgerüstet werden. Allein hierdurch könnte eine Reduktion der Emissionen um 65 Prozent erreicht werden.

Die ökosozialistische Klimapolitik der Bundesregierung werde unweigerlich in eine technologische, gesellschaftliche und ökonomische Sackgasse führen. Dieser Politikansatz werde seitens der AfD-Fraktion entschieden abgelehnt.

Die **Fraktion DIE LINKE** wies darauf hin, dass für einen massiven Ausbau der erneuerbaren Energien vor allem die Frage nach deren effizientem Einsatz im Vordergrund stehen müsse. Den Einsatz synthetischer Kraftstoffe bewertete die Fraktion aufgrund der damit verbundenen Energieverschwendung kritisch.

Sie bemängelte zudem, dass der Gesetzentwurf eine Verbrennung von Nahrungsmitteln für weitere zehn Jahre erlaube, statt diese auf null zurückzufahren. Aktuelle Studien würden zeigen, dass die Einsparungen von CO<sub>2</sub> durch den Einsatz von sogenannten Biokraftstoffen nicht nur relativ gering seien, sondern dadurch zum Teil sogar mehr CO<sub>2</sub> ausgestoßen werde. Der Einsatz von Biokraftstoffen gefährde zudem den Erhalt der Kohlenstoffsenken, die zugleich für die Artenvielfalt notwendig seien. Man sei nicht nur mit dem Klimawandel, sondern auch mit dem Problem des Artensterbens konfrontiert.

Ferner brachte die Fraktion DIE LINKE zum Ausdruck, dass sie weder den Einsatz von Biokraftstoffen noch von E-Fuels als sinnvoll erachte. Es brauche mehr erneuerbare Energien im Verkehr, ohne diese gleichzeitig zu verschwenden. Die Anerkennung von Wasserstoff im Verkehrsbereich als klimafreundlich sei daher kritisch zu sehen. Grüner, nachhaltiger Wasserstoff sei ein rares, kostbares Gut, das nur dort eingesetzt werden sollte, wo es tatsächlich notwendig sei, wie beispielsweise im Industriebereich.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte klar, welche Möglichkeiten die europäische Richtlinie RED II für mehr Klimaschutz im Verkehr eröffne. Unter anderem könne sie für die Förderung der Elektro-Ladeinfrastruktur sowie zur Markteinführung von E-Fuels in Luft- und Schifffahrt genutzt werden. Zur CO<sub>2</sub>-Minderung in der PKW-Bestandsflotte – für die in Deutschland bereits besser geeignete Instrumente wie die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte vorhanden seien – sei die RED II jedoch das falsche Instrument.

Sie kritisierte, dass durch den Gesetzentwurf der Einsatz von strombasierten Kraftstoffen im PKW-Bereich forciert werde. Hierdurch entstehe eine unnötige Nutzungskonkurrenz zur Luft- und Schifffahrt, die der Autoindustrie eine Transformation erschwere und keine Hilfe bei der Verkehrswende im PKW-Bereich darstelle.

Hinsichtlich der aus ihrer Sicht umweltschädlichen Agrokraftstoffe begrüßte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zwar die Verbesserung durch den Änderungsantrag der Regierungskoalition, der Ausstieg aus der Nutzung von Palmöl müsse jedoch sofort erfolgen. Es gebe andere Möglichkeiten, den PKW zu dekarbonisieren. Der Einsatz von Agrokraftstoffen, der zudem keinen besonderen Klimaschutzeffekt aufweise, dürfe nicht zu Lasten der Natur und Gesellschaft anderer Länder wie beispielsweise Indonesien gehen. Die Nutzung von Palmöl solle sofort und die der anderen Agrokraftstoffe wie Raps spätestens bis 2025 beendet werden.

Vorbereitung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.



Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kündigte insofern an, den Gesetzentwurf abzulehnen. Sie betonte, dass der Gesetzentwurf den erhöhten Klimazielen der Bundesregierung widerspreche und bedauerte, dass zielführende Entscheidungen für mehr Klimaschutz im Verkehr hinausgezögert werden würden.

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(16)572 anzunehmen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksachen 19/27435, 19/28183 in geänderter Fassung anzunehmen.

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(16)573 anzunehmen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP zu empfehlen, den Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/28437 abzulehnen.

## VII. Begründung zu den Änderungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 37a)

Zu Nummer 1 Buchstabe a (§ 37a Absatz 4 Sätze 2 bis 5)

Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist es erforderlich, durch eine frühzeitig ansteigende Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen einen entsprechenden Anreiz zum Aufbau von Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe, grünen Wasserstoff und erneuerbare, strombasierte Kraftstoffe anzureizen.

Zu Nummer 1 Buchstabe b (§ 37a Absatz 5 Nummer 5)

Da der Einsatz fossiler Energieträger langfristig beendet werden soll, wird auch die Anrechnung und somit Förderung von Upstream-Emissionsminderungen durch die Treibhausgasminderungs-Quote zeitlich begrenzt.

Zu Nummer 2 (§ 37b Absatz 8)

Zur Vermeidung von Verlagerungseffekten weg von heimischer Erzeugung wird die Nichtanrechenbarkeit vergällten Alkohols beibehalten.

Für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft sollen durch dieses Gesetz Anreize zum Ausbau der Elektrolysekapazitäten geschaffen werden, mit denen aus erneuerbarem Strom nichtbiogenen Ursprungs Wasserstoff gewonnen werden soll.

Gleichwohl gibt es Bereiche, in denen die Förderung biogenen Wasserstoffs nicht in Konkurrenz zur Produktion von Wasserstoff aus Elektrolyse mit Strom aus erneuerbaren Energien nicht biogenen Ursprungs steht. Dazu gehört z.B. der Einsatz in Brennstoffzellenfahrzeugen. Da in bestimmten Regionen der Zugang zu nicht biogenen erneuerbaren Energiequellen eingeschränkt ist, ist der Einsatz von biogenem Wasserstoff eine sinnvolle Ergänzung. Weiterhin können durch eine Rückausnahme innovative Technologien wie die Erzeugung von Wasserstoff im Bioreaktor (z. B. aus Algen oder anderen Mikroorganismen), die thermische Gewinnung von Wasserstoff aus Gärresten der Biogas-erzeugung und Wasserstoffherstellung im Verbundbetrieb mit Abfallverwertung, Biogas- oder Klärgasgewinnung gefördert werden. Da die Erneuerbare-Energien-Richtlinie die Förderung von biogenem Wasserstoff nicht explizit vorsieht, wird die Bundesregierung durch Rechtsverordnung entsprechende Kriterien festlegen, um hierdurch die Nachhaltigkeit des Energieerzeugnisses sicherzustellen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Förderung von Biokraftstoffen aus Rohstoffen, die ein hohes Risiko der indirekten Landnutzungsänderung ausweisen, ist mit den Klimaschutzzielen Deutschlands nicht vereinbar. Aus diesem Grund wird die Anrechenbarkeit ab dem Verpflichtungsjahr 2023 beendet.

Zu Nummer 3 (§ 37d)

Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 37d)

Zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 1)

Da der Einsatz von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen durch die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/2001 begrenzt ist, sollen, um Stoffverwertungskonkurrenzen zu vermeiden, beim Co-Processing zukünftig nur Reststoffe eingesetzt werden.

Zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 37d Absatz 2 Satz 1 neue Nummer 19)

Es wird die Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Kriterien zur Anrechnung von biogenem Wasserstoff geschaffen.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 37d Absatz 2 Satz 4)

Neben Rechtsverordnungen zu Regelungen bezüglich strombasierter Kraftstoffe bedürfen nunmehr auch Regelungen zu biogenem Wasserstoff der Zustimmung des Bundestages.

Zu Nummer 3 Buchstabe c (§ 37d)

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 4 (§ 37g)

Um den Gesetzgeber regelmäßig über die Entwicklungen der unterschiedlichen, zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen eingesetzten Erfüllungsoptionen und Technologien zu informieren, legt die Bundesregierung alle zwei Jahre einen Bericht hierüber vor.

Zu Nummer 5 (§ 37h)

Die Umformulierung unter Streichung des Wortes „frühestens“ soll klarstellen, dass die Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote im Falle einer sehr dynamischen Entwicklung der Elektromobilität, so früh wie möglich erfolgen soll.

Zu Nummer 6 (§ 62 und § 67)

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Berlin, den 19. Mai 2021

**Karsten Möring**  
Berichterstatter

**Dr. Nina Scheer**  
Berichterstatterin

**Marc Bernhard**  
Berichterstatter

**Dr. Lukas Köhler**  
Berichterstatter

**Lorenz Gösta Beutin**  
Berichterstatter

**Lisa Badum**  
Berichterstatterin

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*