

## Kurzpapier: Maßnahme zur Verringerung des Anteils von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen in Folge des Ukraine-Krieges

### I. Problem und Ziel

In Folge des **Ukraine-Krieges** sind die Preise für Agrarerzeugnisse deutlich gestiegen. Auch deutsche Verbraucher:innen sind vom hohen Preisanstieg betroffen.

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen sorgen dafür, dass große Mengen an Rohstoffen in die Biokraftstoffproduktion gehen. In 2023 werden dies etwa 10 Mio. Tonnen an Nahrungs- und Futtermittel wie Raps, Mais, Weizen und Soja sein.

**BMUV** beabsichtigt durch die nachfolgende Maßnahme, **deutlich weniger Nahrungs- und Futtermittelpflanzen in die energetische Verwendung im Verkehr** zu lenken und so die Verfügbarkeit von Nahrungsmitteln zu erhöhen. Somit wird der Druck auf die Preise für Nahrungsmittel und Agrarflächen verringert sowie umweltschädliche Effekte durch den Anbau von Energiepflanzen gemindert.

### II. Die Maßnahme

Biokraftstoffe werden in Deutschland durch die **Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)** des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gefördert. Die **THG-Quote** verpflichtet Kraftstoffanbieter zu einer prozentualen Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ihrer Kraftstoffe durch verschiedene Erfüllungsoptionen. Einen Teil dieser Quote können die Verpflichteten aktuell bis zu einem energetischen Anteil von **4,4 % (Obergrenze)** durch Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen erfüllen.

Zur Produktion dieser Menge an Biokraftstoffen werden etwa 10 Mio. Tonnen Nahrungs- und Futtermittel benötigt, was im In- und Ausland eine Anbaufläche von 2,5 Mio. ha belegt. D.h. **um 4,4 % des Kraftstoffbedarfes im Straßenverkehr zu decken, werden Anbauflächen belegt, die 20 % der deutschen Ackerfläche entsprechen.**

Durch eine **Absenkung dieser Obergrenze** würde der Anteil an Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sinken, da Kraftstoffanbieter keinen ökonomischen Anreiz mehr haben, diese Biokraftstoffe einzusetzen.

#### a) Absenkung der Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln

Die Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln innerhalb der THG-Quote wird im Jahr 2024 von aktuell 4,4% **zunächst auf 2,3%** abgesenkt und in den Folgejahren bis 2030 **schrittweise weiter bis auf null** gesenkt.

Dies entspricht einer sofortigen **Rohstoffeinsparung von 4,7 Mio. Tonnen an Nahrungs- und Futtermitteln** bzw. 1,2 Mio. ha Anbaufläche in 2024.

Jahr	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Obergrenze <b>aktuell</b>	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%
Obergrenze <b>neu</b>	4,4%	2,3%	2,1%	1,9%	1,9%	1,2%	1,2%	0,0%

## b) Kompensation durch Stärkung besonders förderwürdiger Erfüllungsoptionen

Damit Kraftstoffanbieter dennoch ihre Minderungsverpflichtungen gemäß der THG-Quote erfüllen können, sollen bestehende und besonders förderwürdige Optionen gestärkt werden:

1. Die Förderung von Strom für E-Fahrzeuge wird durch Anhebung des Anrechnungsfaktors von 3 auf 4 (wie von RED II vorgesehen) verbessert.
2. Um den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft weiter zu stärken, wird die Mehrfachanrechnung für grünen Wasserstoff und PtX-Kraftstoffe von 2 auf 3 angehoben.
3. Die Mengen an abfallbasierten Biokraftstoffen aus Altspeiseölen und tierischen Fetten, die nicht stofflich verwertet werden, werden leicht angehoben.
4. Die Anrechnung von Upstream-Emissionsminderung wird um zwei Jahre bis 2028 verlängert (UER, Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Minderungen bei der Gewinnung von Erdöl, bspw. Abstellen von Fackelungen von Begleitgasen).

Zudem wird die THG-Quote für die Jahre 2024 bis 2026 leicht angepasst, d.h. sie steigt in diesen Jahren etwas langsamer als derzeit vorgesehen.

### III. Wirkung

Neben dem zentralen Ziel der Verringerung der energetischen Verwendung von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen im Verkehr haben die vorgeschlagene Maßnahmen folgende Wirkungen:

Nach Projektionen des BMUV werden mit den neuen Obergrenzen und Quoten im Jahr 2030

- **fortschrittliche Biokraftstoffe etwa 5,0 % des Energieverbrauchs im Verkehr** ausmachen (das entspricht 94 PJ) und
- es wird **eine Elektrolyseleistung von über 4,5 GW** angereizt (das entspricht etwa 45 PJ an Wasserstoff und PtX-Kraftstoffen).

Durch **Verbesserung der Stromanrechnung** beteiligt sich die Mineralölwirtschaft stärker an der Elektrifizierung des Verkehrs. Die zusätzlichen Einnahmen für Betreiber öffentlicher Ladepunkte **beschleunigt den Ausbau der Infrastruktur**.

Zudem ist die **Klimaschutzwirkung von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen stark anzuzweifeln**. Agrarflächen sind weltweit begrenzt. Der Anbau von Energiepflanzen verdrängt die Produktion von Nahrungsmitteln in kohlenstoffreiche Gebiete. Die Folge sind Waldrodungen und hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese indirekten Landnutzungsänderungen (**iLUC**) werden aber bei der Zertifizierung des individuellen Biokraftstoffs nicht ermittelt und daher weder in der CO<sub>2</sub>-Bilanz des Verkehrs noch der Landwirtschaft berücksichtigt.

Angesichts der Schäden an Natur- und Umwelt, dem Verlust von Biodiversität und zusätzlichen Emissionen durch iLUC, ist der Verzicht auf Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen – auch jenseits der ethischen Fragen zur Nahrungsmittelsicherheit – sinnvoll, insbesondere da die bestenfalls geringen Emissionseinsparungen **durch aus Umweltschutzsicht sinnvollere Maßnahmen kompensiert werden könnten**.