

BIOKRAFT: Biomethan als Kraftstoff – rechtliche Grundlagen

DIRK BONSE, STEFAN RAUH

1 Einleitung

Im Rahmen des aus Mitteln des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) geförderten Projektes BIOKRAFT werden die Möglichkeiten der Umstellung von Biogas bzw. Biomethan produzierende Anlagen auf die Bereitstellung und Vermarktung von Kraftstoff in Form von Bio-CNG bzw. Bio-LNG untersucht. Der Fachverband Biogas fasst im Arbeitspaket 3 die rechtlichen Rahmenbedingungen zusammen.

2 Der europäische Rechtsrahmen – Fit for 55, RED II/III und Co.

Den übergeordneten Rahmen auf EU-Ebene bildet das „Fit for 55“-Paket mit seinen Vorschlägen zur Überarbeitung und Aktualisierung der EU-Rechtsvorschriften. Ziel ist es, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken.

Im Kraftstoffsektor sind aus diesem Paket von besonderer Bedeutung:

- **Renewable Energy Directive (RED II/III)**: u. a. die Definition fortschrittlicher Kraftstoffe, THG-Emissionswerte inklusive Anrechnung, die Definition von Beimischungsquoten zu fossilen Kraftstoffen
- **CO₂-Standards for passenger cars and heavy duty vehicles, Clean Vehicle Directive (CVD)**: CO₂-Emissionswerte für Fahrzeuge und Flotten
- **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)**: Gewährleistung von Tankinfrastrukturen – unter Berücksichtigung von Biomethan als Erfüllungsoption
- **Land Use and Land Use Change (LULUCF)**: Bezug zur Landflächennutzung für Biokraftstoffe
- **FuelEU Maritime Initiative, ReFuelEU Aviation Initiative**: Bedeutung alternativer Kraftstoffe für den Schiffs- und Flugverkehr

3 Der nationale Rahmen – Gesetze, Verordnungen und Zertifizierung

Zur nationalen Umsetzung der RED II wurde die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung (Biokraft-NachV) im Jahr 2021 umfassend novelliert und um die Bereiche Strom, Wärme und Kälte

erweitert. Im Bereich der Nachweisführung für Biokraftstoffe und damit Biomethan bzw. Bio-LNG gab es nur marginale Änderungen. Der Nachhaltigkeitsnachweis ist Grundvoraussetzung für die Anrechnung auf die Quotenanforderungen aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Die zugehörige Umsetzung der Regelungen zur Minderung von Treibhausgasemissionen im Kraftstoffsektor wird in Deutschland in der 38. Bundesemissionsschutzverordnung geregelt. Unter anderem sind die jährlichen Steigerungsraten der Treibhausgaseinsparungen festgelegt: Die Emissionsminderung kann erbracht werden, indem nachhaltige Biokraftstoffe (Biodiesel, Bioethanol) beigemischt werden oder nachhaltige Biokraftstoffe in Reinform (Biomethan, Bio-LNG) in Verkehr gebracht werden. Die zugehörige Treibhausgas-minderung wird über das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) überwacht.

Nabisy (Nachhaltiges Biomasse System), die Webanwendung der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), dient der Dokumentation der Nachweise der Nachhaltigkeit von flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen aus Biomasse inklusive der zugehörigen Treibhausgas-minderung.

Quotenverpflichtete müssen ihre THG-Minderung durch Beimischung von fortschrittlichen Kraftstoffen gemäß RED II ANHANG IX (bzw. 38. BImSchV Anhang 1) bzw. gemäß Nabisy dem deutschen Hauptzollamt melden, das die Über- oder Unterschreitung individuell und national feststellt.

Zudem sind verschiedene Melde- und Anzeigepflichten aus dem Bundesemissions-handelsgesetz (BEHG) sowie der zugehörigen Brennstoffemissionshandelsverordnung (EBeV) zu beachten.

Die Verfolgung der THG-Emissionen entlang der Produktionskette als Standard- oder disagregierte Werte wird von den in der EU akkreditierten Zertifizierungssystemen (in Deutschland „REDCert“ für Kraftstoffe) auditiert.

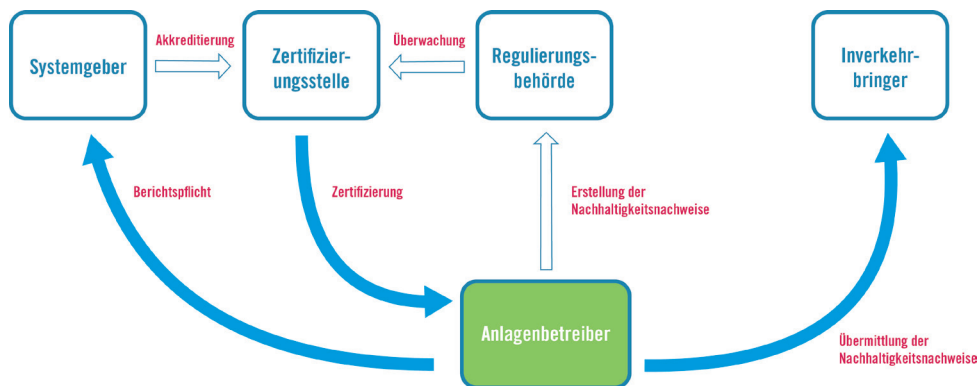


Abb. 1: Beteiligte am Zertifizierungs- und Meldeprozess (© FvB)

4 Fazit

Die Umsetzung der RED II in Deutschland mit ihren vielfältigen Regelungen und Verordnungen ging zumindest für Kraftstoffanwendungen mit wenig Neuerungen einher. Deswegen haben sich die Märkte für Bio-CNG und Bio-LNG entwickelt und entsprechende Produktions- und Geschäftsbeziehungen aufgebaut. Seitens der EU-Vorgaben (RED II/III, AFIR) ergeben sich Geschäftsmodelle für Erzeuger, Betreiber und Händler.

Da für Gülle/Mist sowie für die Nutzung von CO₂ aus der Biomethanproduktion die THG-Emissionen negativ definiert sind, wird Biomethan auf Basis dieser Substrate überwiegend für den Kraftstoffsektor eingesetzt. Über die nationale Kraftstoffquotenregelung werden attraktive Erlösoptionen für die eingesparte CO₂-Menge eröffnet.

Literatur

Amtsblatt der Europäischen Union (2018): RICHTLINIE (EU) 2018/2001 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung). Brüssel

Bundesministerium für Justiz (2021): Achtunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes^{1,2} (Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen – 38. BImSchV). Berlin 2017, zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 12.11.2021 | 4932

Förderhinweis

Zuwendungsgeber: Fachagentur für nachwachsende Rohstoffe e.V. Förderkennzeichen: KTBL (FKZ 2220NR280A), IBKE (FKZ 2220NR280B), FvB (FKZ 2220NR280C).