

## Stellungnahme

---

zum Referentenentwurf zum „Zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der  
Treibhausgasminderungs-Quote“

*Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.*

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V

Augustastr. 99

D-53173 Bonn

Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | [info@bwvl.de](mailto:info@bwvl.de) | [www.bwvl.de](http://www.bwvl.de)

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Stand: 18.07.2025

Der BWVL bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf zum Zweiten Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote.

Der BWVL hat folgende Anmerkungen und Änderungsvorschläge:

Der BWVL begrüßt das Ziel, den Verkehrssektor schrittweise in Richtung Klimaneutralität zu transformieren. Für Unternehmen mit umfangreichen Bestandsflotten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren stellt der Referentenentwurf jedoch eine erhebliche Herausforderung dar. Davon betroffen sind insbesondere die Unternehmen mit Eigenlogistik (45.929 Unternehmen mit 235.813 Lkw/Sattelzugmaschinen) aber auch diejenigen, die als Verlader auf den Einsatz von Speditionen und Transportunternehmen (46.901 Unternehmen mit 395.428 Lkw/Sattelzugmaschinen) angewiesen sind.

### **1. Bedeutung des Fahrzeugbestands und notwendige Übergangsphase**

In Deutschland werden 2030 voraussichtlich immer noch über 40 Millionen Pkw und Lkw mit Verbrennungsmotor auf den Straßen unterwegs sein. Diese Flotten können und müssen einen signifikanten Beitrag zur Emissionsminderung leisten. Ein kurzfristiger Komplettumstieg auf Null-Emissions-Fahrzeuge ist aus technischen, infrastrukturellen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Nach Ansicht des BWVL können nur durch erneuerbare Kraftstoffe auch die Bestandsflotten defossilisiert werden und somit ein wichtiger Beitrag zur Zielerreichung geleistet werden.

### **2. Rolle erneuerbarer Kraftstoffe als Brückentechnologie**

Alternative erneuerbare Kraftstoffe (fortschrittliche Biokraftstoffe, HVO, e-Fuels) stellen für die Übergangszeit bis zur vollständigen Verfügbarkeit von emissionsfreien Antrieben eine unverzichtbare Lösung dar.

Wichtig sind aus Sicht des BWVL insbesondere eigenständige Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin), eine ambitionierte RFNBO-Quote von mindestens 5 % bis 2030 sowie langfristige Zielpfade mit Zwischenzielen bis 2035 und 2040, um Planungssicherheit für Industrie und Nutzer zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund ist die im aktuellen Gesetzentwurf vorgesehene Fortschreibung der THG-Quote bis 2040 zu begrüßen, jedoch fehlt es an einer klaren, getrennten Zielsetzung für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO, was dringend korrigiert werden sollte.

### **3. Absicherung der Verfügbarkeit und Infrastruktur**

Für die Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote ist nach Ansicht des BWVL weiterhin zu berücksichtigen, dass im Nutzfahrzeugbereich kurzfristig nicht ausreichend Null-Emissions-Fahrzeuge verfügbar sind. Zusätzlich fehlt auch eine ausreichende Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur. Aus diesem Grund sind Unternehmen auf verfügbare alternative Kraftstoffe angewiesen, um bestehende Fahrzeugflotten klimafreundlicher betreiben zu können. Hier bedarf es:

- Staatlicher Unterstützung für den Ausbau der Infrastruktur
- Förderprogrammen für die Entwicklung und Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe
- Planungssicherheit durch langfristige regulatorische Zusagen.

#### **4. Bewertung spezifischer Maßnahmen des Referentenentwurfs**

Die vorgesehene Anhebung der THG-Quote bis auf 53 % im Jahr 2040 ist ambitioniert, jedoch fehlt eine differenzierte Betrachtung des realen vs. virtuellen Klimaschutzes. Mehrfachanrechnungen können zu einer deutlichen Diskrepanz führen.

Die Absenkung der Obergrenzen für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln ist sinnvoll, sollte aber von einer gezielten Förderung fortschrittlicher Alternativen begleitet werden. Insbesondere der sofortige Ausschluss von Sojaöl und Reststoffen der Palmölproduktion kann kurzfristig zu einer Verknappung führen. Es müssen Übergangsregelungen vorgesehen werden, um den betroffenen Unternehmen die Anpassung zu ermöglichen.

Die geplante Pflicht zu Vor-Ort-Kontrollen darf nicht die Verfügbarkeit behindern oder die administrativen Lasten unverhältnismäßig erhöhen.

#### **5. Forderungen der Unternehmen**

Die Unternehmen fordern:

- Separate und ambitionierte Unterquoten für RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe
- Technologieoffenheit in der Gestaltung der THG-Quote
- Langfristige regulatorische Zielpfade über 2030 hinaus
- Förder- und Anreizmodelle für die Markteinführung erneuerbarer Kraftstoffe
- Keine kurzfristigen faktischen Verbote bestimmter Bestandslösungen.

#### **6. Fazit**

Die Unternehmen unterstützen die Klimaziele ausdrücklich, weisen jedoch darauf hin, dass der vorliegende Referentenentwurf in seiner jetzigen Form die praktische Umsetzbarkeit gefährdet. Aus Sicht der Unternehmen mit Eigenlogistik und der Verlader muss der Gesetzgeber für eine erfolgreiche Transformation sicherstellen, dass auch Bestandsflotten kurzfristig einen effektiven Beitrag leisten können, indem alternative Kraftstoffe aktiv gefördert und nicht verdrängt werden.