



Stellungnahme des NABU zur dritten Verordnung zur Änderung der 38. Verordnung zur Durchfüh- rung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (38. BlmSchV).



Seit 1899 setzt sich der NABU für eine lebendige, artenreiche und widerstandsfähige Natur ein. Natur- und Artenschutz bedeuten dabei auch, die Ursachen für die schlechte Entwicklung von Ökosystemen als Ganze zu identifizieren und diese Treiber gezielt zu bekämpfen. Der NABU tritt dabei unter anderem dafür ein, dass die Belange des Natur- und Klimaschutzes im Verkehr maßgeblich Berücksichtigung finden und wertvolle Natur erhalten bleibt und wiederhergestellt wird, um der Biodiversitätskrise und dem Klimawandel Einhalt zu gebieten. Hierzu zählt auch, sich für eine Mobilitäts- und Antriebswende einzusetzen, die Anreize für klimaschädliche und ineffiziente Antriebstechnologien und Kraftstoffe vermeidet.

Zusammenfassung der Stellungnahme:

Die Aussetzung der Übertragbarkeit von Erfüllungsoptionen für THG-Quoten ist **kein geeignetes Mittel**, um die kombinierten Mindestanteile von sogenannten fortschrittlichen Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biologischen Ursprungs (RFN-BOs) einzuhalten. Zudem ist die gewählte Maßnahme mit erheblichen negativen Nebeneffekten verbunden, die andere Maßnahmen nicht verursachen würden. Die vorgeschlagene Änderung ist in dieser Form daher abzulehnen und zu modifizieren.

Im Einzelnen:

Die Bundesregierung ist besorgt, dass aufgrund der Übererfüllung aus den Vorjahren die kombinierten EU-Zielvorgaben für sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe und RFN-BOs nicht erreicht werden. Die EU-Zielvorgaben entsprechen Jahrespunktzielen, für deren Einhaltung eine Anrechnung von Erfüllungsoptionen aus den Vorjahren nicht möglich ist. Die vorliegende Verordnung schlägt daher vor, die in §37a Abs. 6 Satz 5 BlmschG geregelte Übertragungsmöglichkeit von Erfüllungsoptionen ins kommende Quotenjahr für die Jahre 2024 und 2025 auszusetzen, um so einen Anreiz zu setzen, die Mengen in den Zieljahren selbst zu erreichen.

Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Berlin, 11.10.2024

Lobbyregisternummer: R001667

Problem: Anreiz von RFNBO-Kapazitäten für Flugverkehr und Schifffahrt

Die Maßnahme der Bundesregierung scheint im Kern darauf abzuzielen, Produktionskapazitäten für RFNBOs anzureizen, da die massive Übererfüllung im Fall der sogenannten fortschrittlichen Biokraftstoffe ausreichend Produktionskapazität auch in den kommenden vermuten lässt. Ein Aussetzen der Übertragbarkeit dieser übererfüllten Mengen würde aufgrund der Marktdynamik lediglich zu einem weiteren Anreiz von Mengen fortschrittlicher Biokraftstoffe führen, anstatt RFNBOs anzureizen, da diese mit erheblich höheren (Investitions-)kosten verbunden sind. Zudem erhöht die Maßnahme in dieser Form die Betrugswahrscheinlichkeit, weitere Kraftstoffe aus nativen Ölen, umdeklariert zu fortschrittlichen Biokraftstoffe, auf den deutschen Markt zu bringen. Sollte über diese Regelung tatsächlich RFNBO-Kapazität angereizt werden, werden diese aufgrund der aktuellen Verkehrsträgerbegrenzung der THG-Quote im Straßenverkehr eingesetzt, wo es mit dem batterieelektrischen Auto klimafreundliche Erfüllungsoptionen gibt. Einen Anreiz für RFNBOs in der Schifffahrt und im Flugverkehr, wo diese in Erman-gelung anderer Antriebstechnologien gebraucht werden, verfehlt die Maßnahme. In der Summe setzt die Maßnahme daher Fehlanreize und sorgt für negative Nebeneffekte.

Der NABU schlägt daher folgende Alternativen vor:

Absenkung der Obergrenze für die Anrechenbarkeit von biogenen Kraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen

Für die Zielerreichung des kombinierten Mindestanteils an „fortschrittlichen“ Biokraftstoffen und RFNBOs können Biokraftstoffe aus Abfall und Reststoffen, wie sie in Annex IX A der RED definiert sind, angerechnet werden. Zusätzliche Kraftstoffe dieser Art werden nur dann an die THG-Quote angerechnet, wenn die günstigeren konventionellen Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln ihre Obergrenze ausgeschöpft haben. Die Bundesregierung kann mittels §37d Abs. 2 Nummer 7 BImSchG zusammen mit Artikel 26 Absatz 1 der RED eine niedrigere Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe ansetzen (Senkung der 4,4%-Regelung in §13 Abs. 1 38. BImSchV). Dies hätte zur Folge, dass ein höherer Anreiz besteht, die Gesamt-THG-Quotenverpflichtung vermehrt über so-genannte fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs zu erzielen. Der NABU setzt sich für ein Ende der Nutzung von konventionellen biogenen Kraftstoffen ein, weil diese aufgrund von indirekten Landnutzungsänderungen keinen Beitrag zum Klimaschutz darstellen, was derzeit in ihrer Klimabilanz nicht berücksichtigt wird. Diese Effekte betref-fen seit der 2023 beschlossenen Erweiterung des Anhang IX der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED) auch sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe, weil zukünftig auch solche Rohstoffe für „fortschrittliche“ Kraftstoffe nutzbar sind, die mit direktem Flächen-verbrauch einhergehen (Zwischenfrüchte sowie Anbaufrüchte von stark degradiertem Land). Es ist entscheidend, dass der Einsatz der „fortschrittlichen“ Kraftstoffe auf das nachhaltig verfügbare Maß beschränkt wird. Diese Kraftstoffe stellen eine Nischenlö-sung dar und sollten entsprechend behandelt und nicht über die ohnehin schon über-reizte Nachfrage hinaus zusätzlich gefördert werden.

RFNBO Mindestanteil von 1,2% im Schiffsverkehr

RFNBOs können im Rahmen des kombinierten Mindestanteils Kraftstoffe nach Annex IX A der RED ersetzen und müssen bis 2030 selbst mindestens 1 % des Energieverbrauchs im Verkehrssektor decken. Der erwünschte Nachfrageeffekt der vorgeschlagenen Verordnung wäre auf den Straßenverkehr beschränkt, obwohl hier wesentlich effizientere Alternativen vorhanden sind. Investitionssicherheit für RFNBOs mit einem zielgerichte-ten Einsatz kann durch einen verpflichtenden RFNBO-Mindestanteil von 1,2% in der

Schifffahrt für das Jahr 2030 bewirkt werden. In Artikel 25 Absatz 1 der RED werden Mitgliedsstaaten angehalten, eine derartige Quote vorzuhalten. Die Schifffahrt kann die EU-Zielwerte leichter erreichen, denn sie profitiert darüber hinaus von einem weiteren Multiplikator von 1,5 (Artikel 27 Absatz 2 (e) Erneuerbaren-Energien-RL). Zur Vermeidung von Marktinkonsistenzen ist eine RFNBO-Mindestquote in der Schifffahrt mit anderen europäischen Atlantik-Anrainerstaaten abzustimmen.

§37h BImSchG ersatzlos streichen

Die zu niedrig angesetzten Schwellenwerte im §37h BImSchG bewirken, dass die THG-Quote als ganze angehoben werden muss. Der Anstieg im Stromverbrauch, wie er durch das Mit-Maßnahmen-Szenario des Projektionsberichts abgeschätzt wird, könnte die vorgeschriebene THG-Quote bis 2030 auf bis zu 44% anheben. Eine erhöhte THG-Quote bedeutet nicht automatisch mehr Klimaschutz, auch wenn dies von vielen Akteuren so dargestellt wird – denn die zur Auswahl stehenden Optionen zur Erfüllung der Quote sind längst nicht alle klimafreundlich und nachhaltig skalierbar. Um die EU-Zielwerte einzuhalten, ist eine stärkere Fokussierung auf RFNBOs erforderlich. Eine automatische Quotenerhöhung über den §37h BImSchG verhindert diese, weil er mehr problematische Biokraftstoffe anreizt. Der Paragraph ist daher ersatzlos zu streichen. Diese hätte den positiven Nebeneffekt, dass die klimafreundlichste Erfüllungsoption, die direkte Elektrifizierung, gestärkt wird und die THG-Quote hin zu einem dringend benötigtem Förderinstrument für Elektromobilität entwickelt. Nach dem Ende des Umweltbonus ist die THG-Quote eines der wenigen verbliebenen Instrumente zur Förderung der Elektromobilität. Derzeit profitieren von der THG-Quote im Wesentlichen nicht innovative Produktionspfade der Kraftstoffindustrie.