



Stellungnahme des NABU zur Verordnung zur Veränderung der 36. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (36. BImSchV).

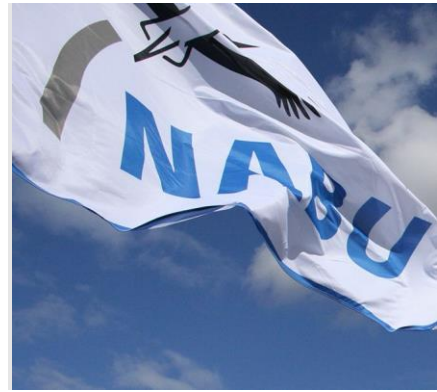
Seit 1899 setzt sich der NABU für eine lebendige, artenreiche und widerstandsfähige Natur ein. Natur- und Artenschutz bedeuten dabei auch, die Ursachen für die schlechte Entwicklung von Ökosystemen als Ganze zu identifizieren und diese Treiber gezielt zu bekämpfen. Der NABU tritt dabei unter anderem 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.

In diesem Zusammenhang spielen die im Verkehr eingesetzten Kraftstoffe eine zentrale Rolle, da sie sowohl bei ihrer Verbrennung klima- und umweltschädliche Gase produzieren, als auch durch die Flächennutzung und den Ressourcenverbrauch in ihrer Herstellungsphase zahlreiche negative Effekte hervorrufen, die es zu minimieren gilt. Der NABU kritisiert die vorgeschlagene Änderung der 36. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, da diese Fehlanreize zur Förderung ineffizienter Kraftstofftechnologien setzt. Ein Fortschritt aus Klimaschutzsicht ist durch die Änderung nicht zu erwarten.

Die vorliegende Veränderung schlägt in Artikel 1 vor, den neuen §11 in die 36. BImSchV einzufügen, der die in § 37a Absatz 4 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) genannten Prozentsätze ab dem Kalenderjahr 2024 jeweils um 0,1 Prozentpunkte anhebt. Damit soll §37h BImSchG genüge getan werden, der eine automatische Erhöhung der Treibhausgasminderungsquote vorsieht, sobald die Schwellenwerte in Artikel 2 überschritten werden. **Aus Sicht des NABU ist dies der falsche Weg, stattdessen sollte der §37h ersatzlos gestrichen werden.**

Begründung:

Die Treibhausgasminderungsquote ist in Deutschland mit 25 Prozent für das Jahr 2030 bereits jetzt sehr hoch angesetzt. Dies hat zur Folge, dass auch Erfüllungsoptionen wie Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln, die seit langem für ihre verheerenden



Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Berlin, 13.03.2024

Lobbyregisternummer: R001667

Umweltwirkungen in der Kritik stehen, ausgereizt werden müssen, um die Quote einzuhalten. Trotz gegenteiliger Behauptungen besteht nach wie vor mehr als die Hälfte¹ aller in Deutschland eingesetzten biogenen Kraftstoffe aus diesen Quellen. Dies ist mit dem breiten Konsens, Anbauflächen für Kraftstoffe nicht auszuweiten, nicht vereinbar. Zu den Kraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittel zählen in Deutschland auch Kraftstoffe aus Soja, die unter allen Anbaukraftstoffen mit am stärksten global zu Entwaldung führen.² Kraftstoffe aus Soja machten im Quotenjahr 2022 10 Prozent des Biodiesels in Deutschland aus. Ihr Einsatz steigt exponentiell an.³ Der §37h BImSchG erhöht die Treibhausgasquote und damit den Druck, alle Erfüllungsoptionen auszunutzen, auch die klimaschädlichsten.

Die Quotenerhöhung über den §37h BImSchG führt auch dazu, mehr Kraftstoffe anzubieten, die als „fortschrittlich“ eingestuft werden, da diese in der Anrechnung nicht gedeckelt sind und über der Schwelle in §14 38. BImSchV mehrheitlich doppelt auf die THG-Quote angerechnet werden können. Bereits in der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Lenkung von entsprechenden Rohstoffen in den Verkehrssektor zu Marktverzerrungen und Mehremissionen führt und das Nachweissystem für Kraftstoffe Betrugsfälle nicht ausschließt. Die Veränderung der 36. BImSchV führt so auf Umwegen zu erhöhten Emissionen und einem erhöhten Betrugsrisiko.

Bereits die Überschreitung der Strommengen im ersten vorgesehenen Quotenjahr 2022 um nahezu 180 Prozent zeigt, dass die Schwellenwerte im §37h BImSchG erheblich zu niedrig angesetzt worden sind. Die klimafreundlichste Erfüllungsoption Strom wird trotz der langsamen Durchsetzung der Elektromobilität in Deutschland mehr nachgefragt als ursprünglich angenommen. Es ist davon auszugehen, dass auch in kommenden Jahren die Schwellenwerte erheblich überschritten werden. Dies führt dazu, dass unter hohem bürokratischem und personellem Aufwand jedes Jahr die Quoten im §37a BImSchG angepasst werden müssten. Ob es überhaupt eine Umsetzungspflicht des 37h BImSchG per Verordnung gibt, ist zudem juristisch umstritten.⁴

Das BImSchG muss im Zuge der Umsetzung der Revision der EU-Erneuerbaren-Energien-RL ohnehin angepasst werden, möglicherweise auch der §37h. Insofern ist es schon aus gesetzgeberischer Arbeitsökonomie geboten, diese Anpassung abzuwarten.

In der Summe ist für den NABU nicht ersichtlich, warum eine Änderung der 36. Verordnung zur Durchführung des BImSchG erforderlich, gesetzgeberisch aktuell sinnvoll und klimapolitisch zielführend ist.

¹ Abb. 7, Evaluations- und Erfahrungsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung für das Jahr 2022, Abgerufen unter: https://www.ble.de/SharedDocs/Downloads/DE/Klima-Energie/Nachhaltige-Biomasseherstellung/Evaluationsbericht_2022.pdf?__blob=publicationFile&v=2

² S.u.a. QUO VADIS SOJA? DIE LEEREN VERSPRECHUNGEN DER SOJAINDUSTRIE, Deutscher Titel (März 2022), Originaltitel: The state of the soy industry Bericht von Harvest und der Rainforest Foundation Norway in Zusammenarbeit mit der Deutschen Umwelthilfe. Abgerufen unter: [//www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Naturschutz/quovadisSoja_final.pdf](http://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Naturschutz/quovadisSoja_final.pdf)

³ S. Tabelle 1, Hintergrunddaten zum Evaluations- und Erfahrungsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung für das Jahr 2022, abgerufen unter: https://www.ble.de/SharedDocs/Downloads/DE/Klima-Energie/Nachhaltige-Biomasseherstellung/Evaluationsbericht_2022_Hintergrunddaten.pdf;jsessionid=2D64121DC9E0F1D8193EE0601541A48E.inter-net001?__blob=publicationFile&v=3

⁴ Jarass BImSchG, 14. Aufl. 2022, BImSchG § 37h Rn. 1, 2