

Nationale Implementierung der EU-RED-II-Revision im Verkehr



NABU-Empfehlungen

Pauline Schur, Teamleitung Verkehr: pauline.schur@nabu.de

Nikolas von Wysiecki, stellv. Teamleitung Verkehr: nikolas.vonwysiecki@nabu.de



Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittel

Reduzierung der Anrechenbarkeit von Kraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln auf die THG-Quote bis 2030 auf Null

Begründung: Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln dienen bei vollständiger Bilanzierung von indirekten Landnutzungsänderungen nicht der Emissionsminderung und sollten daher nicht weiter durch die Treibhausgasminderungsquote begünstigt werden.

Umsetzungsvorschlag:

Reduktionspfad in §13 Abs. 1 BImSchG festlegen

Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittel: Spezialfall Soja

Sofortiger Stopp der Anrechenbarkeit von Kraftstoffen auf Soja-basis auf die THG-Quote

Begründung: Sojaanbau ist insbesondere eine Quelle von indirekten Landnutzungsänderungen, die eine Zerstörung von biodiversen Flächen und natürlichen CO₂-Senken nach sich zieht. Kraftstoffe auf Sojabasis sollten daher unmittelbar von der Anrechnung auf die Treibhausgasreduzierungsquote ausgeschlossen werden.

Umsetzungsvorschlag:

Neufassung des §13b 38. BImSchV: „Für Biokraftstoffe aus Palmöl und auf Soja-Basis wird der Basiswert zugrunde gelegt.“

Kraftstoffe gemäß RED-Annex IX A: Prüfung ggf. Ausnahme der Anrechnung problematische Rohstoffe

Rechtliche Prüfung, ob Palm-Oil-Mill-Effluent (POME) aus der Anrechnung auf die THG-Quote ausgeschlossen werden kann. Ggf. Umsetzung

Begründung: POME stellt im Quotenjahr 2022 nahezu die Hälfte der sogenannten fortschrittlichen Kraftstoffe. Die Anrechenbarkeit POME auf die THG-Quote reizt die Produktion von klima- und biodiversitätsschädigendem Palmöl an und sollte daher entsprechend der Nicht-Anrechenbarkeit von Palmöl ebenfalls von der Förderung ausgeschlossen werden.

Umsetzungsvorschlag:

Änderung Anlage 1 zur 38. BImSchV: Ersatzlose Streichung von Punkt 7

Kraftstoffe gemäß RED-Annex IX Teil A

Position nicht final, je nach Mengengerüst zur RED-Compliance

Forderung: Auch sogenannte fortschrittliche biogene Kraftstoffe müssen gedeckelt werden, keine Anrechenbarkeit in der THG-Quote über das Mindestmaß in der RED hinaus, wenn mengenmäßig möglich, Einfachanrechnung

Diskussion: Wie gut funktioniert das Anreizsystem der Doppelanrechnungen. Einfachanrechnung bei POME hat nicht zu einer Mengenreduktion geführt.

Kraftstoffe gemäß RED-Annex IX Teil B

Keine Erhöhung der THG-Anrechenbarkeit über die EU-Obergrenzen hinaus (1,7%)

Begründung: Die Betrugsverdachtsfälle und Marktungereimtheiten zeigen, dass die von der EU aus diesem Grund definierte Höchstmenge ihre Berechtigung hat und sollte auch in nationaler Gesetzgebung umgesetzt werden.

Umsetzungsvorschlag:

§13a 38. BImSchV: „1,9 Prozent“ wird durch „1,7 Prozent“ ersetzt

Kraftstoffe gemäß RED-Annex IX Teil B

Erweiterung des Spektrums zur Betrugsbekämpfung

- Aussetzung von Biomasse-Codes
- Keine Anrechenbarkeit bei Zugangsbeschränkungen für die BLE/Prüfbehörde

Begründung: Das derzeitige Nachweisverfahren für die Nachhaltigkeitskriterien ist unzureichend.

Umsetzungsvorschlag:

Zugangsbeschränkungen: §13a 38. BImSchV, neuer Absatz 2: „Ist der Nachhaltigkeitsnachweis durch die zuständige Prüfbehörde nicht durch eine eigene Vor-Ort Begehung oder einer von ihr bestimmen unabhängigen Stelle überprüfbar, so wird der Basiswert zugrunde gelegt.“

Gesamtziel Anteil EE im Verkehr

Position nicht final, abhängig vom Mengengerüst zur RED-compliance

Diskussion: Bereits der derzeitige geplante Anstieg auf 25% bis 2030 erhöht die Mengen ineffizienter Kraftstoffe enorm.

RFNBOs Schifffahrt

Die in der RED geregelte optionale RFNBO-Unterquote für die Schifffahrt (1,2%) verpflichtend machen

Begründung: Die RED II-Revision sieht eine gemeinsame Unterquote für RFNBOs und Kraftstoffen nach Annex IX Teil A vor (5,5%), davon muss mindestens 1% aus RFNBOs erbracht werden. Aus NABU-Sicht sollten ineffiziente RFNBOs schwer zu elektrifizierenden Sektoren wie der Schifffahrt und dem Flugverkehr vorbehalten sein. Eine verpflichtende Unterquote für die Schifffahrt ermöglicht, dass die vorhandenen Mengen zunächst hier zum Einsatz kommen.

Umsetzungsvorschlag:

Neuer Absatz 4b §37a BImSchG, analog zu 4a „Flugturbinenkraftstoff“ „Verpflichtet nach Absatz 2 haben einen Mindestanteil an Kraftstoff, der Schifffahrtskraftstoffe ersetzt,... „

Mehrfachanrechnung Strom

Strom als klimafreundlichste Erfüllungsoption sollte **mindestens** 4-fach auf die THG-Quote anrechenbar sein

Begründung: Nach wie vor entfällt ein Großteil des Quoteneinnahmen auf biogene Kraftstoffe anstelle von Strom als klimafreundlichster Erfüllungsoption. Diese ist daher mittels einer erhöhten Mehrfachanrechnung besser zu stellen.

Umsetzungsvorschlag:

Änderung §5 38. BImSchV

Anrechnung des Bahnstroms auf die THG-Quote

Position nicht final, Abhängig von erforderlichen Mengen für RED-compliance.

Diskussion: Klar ist, dass der Bahnstrom/energiemix erheblichen THG-Einsparpotential hat und die Quotenanrechnung Anreize zur Senkung der THG-intensität des Bahnenergiemixes setzen würde. Gleichzeitig ist aus Verkehrswendesicht eine grundsätzliche Bahnfinanzierung anzustreben. Die Einnahmen aus der THG-Quote können nur ergänzend sein. Mit der Anrechnung des Bahnstroms wäre RED-compliance leichter herzustellen.

Ersatzlose Streichung 37h BImSchG

Begründung: Der Paragraph stellt eine einseitige Unterstützung der Inverkehrbringer von Kraftstoffen dar und ist nicht mehr mit den angerechneten Strommengen durch die sich durchsetzende Elektromobilität in Einklang zu bringen.

Weitere Forderungen Schifffahrt

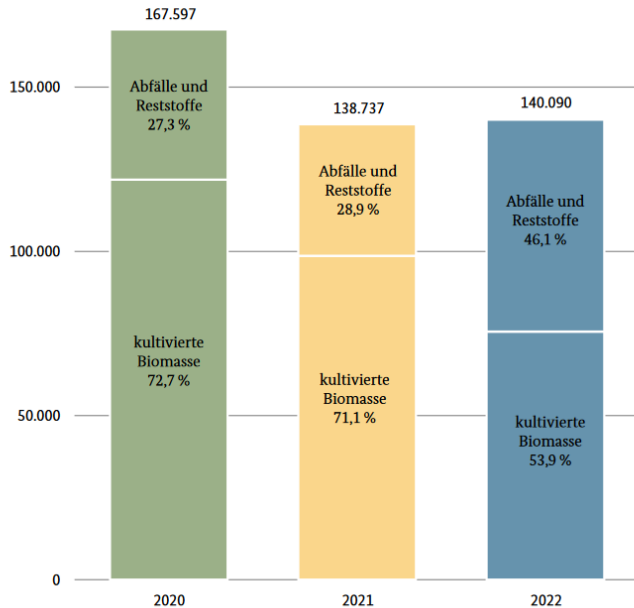
Anrechnung von Landstrommengen auf die THG-Quote (>5 PJ)

Diskussion: Multiplier für RFNBOs in der Schifffahrt über 1,5-fach hinaus

Abkommen mit BE&NL, sich freiwillig zu verpflichten die e-Fuels-Quoten aus der Fuel EU Maritime anzuheben ("joint implementation of FEUM and REDIII through binding renewable fuels targets for shipping")

Aktuelle Trends zu Einsatz von biogenen Kraftstoffen I

Jahresvergleich aller Biokraftstoffe [TJ]



Entgegen der häufigen Annahme biogene Kraftstoffe stammen inzwischen mehrheitlich aus Abfall- und Reststoffen:

Nach wie vor stammt mehr als die Hälfte der biogenen Kraftstoffe **direkt vom Feld (Soja/Raps)**

Quelle: Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2022 der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

Aktuelle Trends zu Einsatz von biogenen Kraftstoffen II

Tabelle 1: Biokraftstoffarten nach Ausgangsstoff [TJ]

	Bioethanol			Bio-LNG			Biomethan			Biomethanol			Bio-Naphtha		FAME			HVO			CP-HVO	Pflanzenöl			
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	
Abfälle und Restst.	1.661	1.748	1.230	1	62	110	1.885	2.750	4.678	10	<0,5	514	1	20	32.975	28.881	41.162	9.228	6.659	16.801	2				
Brassica carinata															73	51	147								
Futterrüben							2	1																	
Gerste	1.034	977	655																						
Getreide-Ganzpfl.							10	45	21																
Gras / Ackergras							10	14	4																
Mais	17.367	14.721	16.526				643	610	82																
Palmöl													24	22.216	28.520	9.267	34.665	13.066	4.049	1.400	28	8	1		
Raps														28.274	22.084	22.259				10	26	30	34		
Roggen	2.111	4.077	1.001					26																	
Soja															1.994	4.612	8.679								
Sonnenblumen															3.637	630	1.156			142	694			3	
Triticale	1.301	1.401	2.532																						
Weizen	3.562	3.890	4.456																						
Zuckerrohr	2.062	2.967	4.131																						
Zuckerrüben	429	877	423				27	32	<0,5																
Gesamt	29.528	30.656	30.954	1	62	110	2.577	3.477	4.786	10	<0,5	514	1	44	89.429	84.776	82.652	43.893	19.725	20.991	2.106	54	38	38	

Die Menge von Soja als Ausgangsstoff nimmt **exponentiell** zu

Quelle: Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2022 der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hintergrunddaten)

Aktuelle Trends zu Einsatz von biogenen Kraftstoffen III

Tabelle 9: Biokraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen [TJ]

fortschrittliche Biokraftstoffe gemäß 38. BImSchV Anlage 1 Nr.	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022
2 (Biomasse-Anteil an gemischten Siedlungsabfällen)	<0,5	37	120
3 (Bioabfälle aus privaten Haushaltungen)	94	59	645
4 (Biomasse-Anteil an Industrieabfällen)	1.112	3.463	7.310
5 (Stroh)	129	302	371
6 (Gülle und Klärschlamm)	184	228	1.886
7 (Abwasser aus Palmölmühlen und leere Palmfruchtbündel)	3.290	2.835	12.878
8 (Tallölpech)			38
9 (Rohglycerin)	47	697	1.277
10 (Bagasse)			234
11 (Traubentrester und Weintrub)	<0,5		25
15 (Biomasse-Anteile an Abfällen und Reststoffen aus der Forstwirtschaft)	1.433	1.495	3.431
16 (anderes zellulosehaltiges Non-Food-Material)		4	18
Zwischensumme fortschrittliche Biokraftstoffe	6.288	9.119	28.235
gebrauchte Speiseöle	29.286	24.249 ¹	30.010
Sonstige	10.188	6.7331 ¹	6.271
Zwischensumme nicht fortschrittliche Biokraftstoffe	39.473	30.982	36.281
Gesamt Abfälle und Reststoffe	45.761	40.102	64.516

¹ korrigierter Wert

POME (Palm Oil Mill Effluent):

Zunahme um den Faktor 4,5

2022 der 45% der „fortschrittlichen Kraftstoffe“

Quelle: Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2022 der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hintergrunddaten)