



Deutsche Umwelthilfe

ROBIN WOOD

GREENPEACE

Gemeinsame Stellungnahme

des Deutschen Naturschutzrings, des WWF Deutschland, des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, des Verkehrsclubs Deutschland, der Deutschen Umwelthilfe sowie von Robin Wood und Greenpeace Deutschland

vom 15. Oktober 2020

zum Entwurf des

Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

und der

Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Überblick:

Der Verkehrssektor ist einer der größten Treiber der Klimakrise. Er verursacht ein Viertel der Treibhausgasemissionen in Europa, mit steigender Tendenz. In Deutschland ist der Verkehr das Sorgenkind der Klimapolitik und gefährdet die Erreichung der nationalen Klimaziele.

Um Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz zu gewährleisten, brauchen wir eine ganzheitliche Mobilitätswende. Diese erfordert eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, den Ausbau von Rad- und Fußverkehr, eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, die weitgehende Verlagerung von Flug- und Schwerlastverkehr auf die Schiene ebenso wie einen zeitnahen Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren bei Pkw.

Für die verbleibenden Pkw und Lkw braucht es einen schnellen Umstieg von fossilen Energieträgern auf effiziente und emissionsfreie Antriebe sowie die Absenkung des Endenergie- und Ressourcenverbrauches. Vorrang ist dabei der direkten Stromnutzung einzuräumen. Wasserstoff und synthetische Kraftstoff sind für den Einsatz im Straßenverkehr ungeeignet. Sie sollten dem Langstrecken-Flug- und Schiffsverkehr vorbehalten bleiben, solange dieser unvermeidbar ist und nicht auf klimafreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert werden kann. Der Einsatz von Biokraftstoffen auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen muss vollständig beendet und die Nutzung von Reststoff-Biomasse strikt auf die nachhaltig verfügbaren Mengen eingeschränkt werden.

In diesem Sinne muss die Umsetzung von Artikel 25 bis 28 der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie II (RED II) in nationales Recht den Klimaschutz im Verkehrsbereich vorantreiben und dabei im Einklang mit dem Arten- und Naturschutz stehen. Die vorliegenden Gesetzes- und Verordnungsentwürfe liefern dafür eine gute Grundlage.

Bewertung des Gesetzes- und des Verordnungsentwurfs:

1) Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen

Der Einsatz von Biokraftstoffen im Verkehrssektor ist generell kritisch zu bewerten.

Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (so genannte Anbaubiomasse oder Agrokraftstoffe) stehen grundsätzlich in Konkurrenz zum Anbau von Nahrungspflanzen, erhöhen den weltweiten Bedarf an Agrarflächen und beschleunigen daher die ohnehin dramatisch hohe Vernichtung artenreicher Ökosysteme. Sie verursachen hohe zusätzliche Treibhausgasemissionen durch direkte und indirekte Landnutzungsänderungen, etwa wenn der Anbau von Pflanzen für die Biokraftstoffproduktion den Anbau von Nahrungspflanzen auf kohlenstoffreiche Wald- oder Brachflächen verdrängt.

Auch negative soziale Auswirkungen in Biokraftstoffproduktionsländern im globalen Süden (u.a. Landgrabbing, Ausbeutung, Menschenrechtsverletzungen) haben dazu geführt, dass der Einsatz von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen nicht tragbar ist.

- **Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen lehnen wir deshalb grundsätzlich ab. Dass ihr Einsatz laut den Entwürfen des BMU begrenzt werden soll, ist ein Schritt in die richtige Richtung, geht uns aber noch nicht weit genug. Der Einsatz aller Bio- bzw. Agrokraftstoffe aus Anbaubiomasse muss auslaufen.**
- **Wir begrüßen, dass der Einsatz von Palmöl als Biokraftstoff im Rahmen der nationalen Umsetzung der RED II noch vor dem von der EU-Kommission vorgesehenen Zieljahr 2030 auslaufen soll.**
- **Wir fordern über den BMU-Vorschlag hinausgehend ein sofortiges Ende der Nutzung von Palmöl als Biokraftstoff.**
- **Auf jeden Fall sollten die in der RED II-Verordnung offen gehaltenen Schlupflöcher für sogenanntes Palmöl mit geringem Risiko für indirekte Landnutzungsänderung („low-risk iLUC“) in der Umsetzung durch das BMU geschlossen und sein Einsatz über 2026 hinaus damit explizit ausgeschlossen werden.**
- **Außerdem fordern wir, dass der Einsatz anderer Energieträger mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderung, wie Soja und Zuckerrohr, ebenfalls so schnell wie möglich ausläuft.**

2) „Fortschrittliche“ Biokraftstoffe

Aufgrund der Probleme von Biomasse aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hat sich der Fokus zunehmend auf so genannte fortschrittliche Biokraftstoffe aus organischen Abfall- und Reststoffen verschoben, deren Produktion keine Flächen beansprucht und nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht. Diese stehen aber nur in äußerst begrenzter Menge zur Verfügung und stellen keine skalierbare Klimaschutzoption für den Verkehr dar.

Insbesondere der verstärkte Einsatz von Forst-Biomasse birgt hohe Risiken. Sogenanntes „Waldrestholz“ spielt eine wichtige Rolle für den Erhalt der Kohlenstoffsenske Wald und für die Artenvielfalt und sollte daher im Sinne des Klima- und Biodiversitätsschutzes im Wald verbleiben. Auch das Umweltbundesamt befürwortet einen Ausstieg aus der energetischen Waldrestholznutzung. Der aktuelle Gesetzesentwurf zur Umsetzung der RED II-Verordnung im Verkehr hingegen sieht eine Ausweitung der für Biokraftstoffproduktion zugelassenen Forst-Rohstoffe vor: Außer Rinde und vorkommerziellem Durchforstungsholz können nun auch Zweige, Blätter, Nadeln und Baumspitzen zu „fortschrittlichem“ Biokraftstoff verarbeitet werden. Nachhaltige Entnahmegrenzen werden nicht definiert. So besteht die Gefahr, dass sich umweltschädliche und nicht-nachhaltige Praktiken etablieren.

- **Die Nutzung „fortschrittlicher“ Biokraftstoffe im Verkehr ist strikt auf die vom Umweltbundesamt ermittelten nachhaltig verfügbaren Mengen zu beschränken. Wir sehen es deshalb kritisch, dass die vorliegenden Gesetzes- und Verordnungsentwürfe eine deutlich stärkere Förderung vorsehen.**
- **Bei der Nutzung von landwirtschaftlichen Resten sollten zudem mögliche Auswirkungen auf die Bodenqualität berücksichtigt werden.**
- **Um keine zusätzlichen Anreize für die klimaschädliche und mit vielen Umweltproblemen verbundene intensive Tierhaltung zu setzen, stehen wir der Anrechnung von Biokraftstoffe aus tierischen Fetten und Ölen kritisch gegenüber. Wir betrachten deshalb die Deckelung, basierend auch auf den vom Umweltbundesamt genannten absoluten Mengenpotentialen, als akzeptable Maximalgrenze.**

3) Elektromobilität

Mit der Elektromobilität steht uns eine im Vergleich zum Verbrennungsmotor umweltschonende und effiziente Antriebsform zu Verfügung. Darum sollten Fahrzeuge künftig soweit wie möglich direkt elektrifiziert werden. Es darf dabei jedoch nicht das Ziel sein, den aktuellen Straßenverkehr 1:1 zu ersetzen. Die E-Mobilität ist nur dann ökologisch sinnvoll, wenn der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert und Pkw deutlich kleiner, leichter und effizienter gebaut werden.

Zudem ist für die Umweltverbände klar, dass die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs mit einem massiven Ausbau erneuerbarer Energien einhergehen muss, um die Klimaschutzpotenziale voll auszuschöpfen. Strom aus forstwirtschaftlicher Biomasse (Holzstämmen) soll dabei ausgeschlossen werden, da die Nachhaltigkeitsanforderungen in der RED II-Verordnung sehr schwach sind. Ausgenommen sind Reste aus der Holzverarbeitung, solange keine Nutzungskonkurrenz besteht.

- **Wir begrüßen es, dass die vorliegenden Entwürfe den Fokus auf den Aufbau der Elektromobilität legen, indem die Anrechnung von erneuerbarem Strom für den Straßenverkehr verbessert und der Ausbau der Ladeinfrastruktur angereizt wird.**

4) Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe

Wasserstoff und seine Folgeprodukte sind extrem knappe Energieträger und gehen mit hohen Umsetzungsverlusten bei der Erzeugung einher. Ihr Einsatz sollte daher für die Bereiche reserviert werden, in denen eine direkte Elektrifizierung nicht oder nur eingeschränkt möglich ist. Neben der Grundstoffindustrie gehören dazu die Langstrecken-Luft- und Schifffahrt. Zentral ist dabei, dass Effizienz- und Suffizienzpotenziale voll ausgeschöpft werden und Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe nicht einfach den aktuellen Energieverbrauch substituieren. Denn Wasserstoff und E-Fuels garantieren keinesfalls automatisch verminderte Treibhausgasemissionen. Es gibt sogar ein signifikantes Risiko für Mehrmissionen, wenn nicht von Beginn an durch verbindliche Regeln eine nachhaltige und klimafreundliche Produktion sichergestellt wird. Um eine CO₂-Reduktion zu ermöglichen, müssen Power to X-Stoffe mit 100% zusätzlichem erneuerbarem Strom und (bei E-Fuels) CO₂ aus der Luft erzeugt werden.

Für neue Verbrennungsmotoren muss ein zeitnaher Zulassungsstopp sofort beschlossen werden. Die Hoffnung, die Verbrennertechnologie durch den Einsatz von E-Fuels retten zu können, ist illusorisch: Große Mengen an synthetischen Kraftstoffe werden erst in vielen Jahren zur Verfügung stehen, absehbar sehr teuer bleiben und in anderen Einsatzgebieten dringender gebraucht. Im PKW-Bereich ist das batterieelektrische Auto die bessere Option.

- **Es ist positiv zu bewerten, dass die Entwürfe des BMU keine dezidierte Förderung von Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen im Pkw-Bereich vorsehen.**
- **Gleichzeitig ist es sinnvoll, dass die Quotenhöhe für den Einsatz grünen Wasserstoffs in Raffinerien zum Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur im Rahmen der Nationalen Wasserstoffstrategie beiträgt und den Einsatz grauen Wasserstoffs in Raffinerien perspektivisch beendet.**
- **Die Einführung einer Mindestquote für den Einsatz von Power-to-Liquid im Flugverkehr von 0,5% bis 2026 und 2% bis 2030 ist zu begrüßen, um den Hochlauf von Alternativen zum Kerosin voranzutreiben.**

5) Zieljahr der Treibhausgasminderungs-Quote

Die Entwürfe des BMU legen eine Treibhausgasminderungs-Quote nur bis zum Jahr 2026 fest, obgleich die aktuelle REDII-Verordnung bis 2030 reicht. Das BMU sieht eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Quote in den Jahren 2024/2025 vor.

- **Eine Überprüfung der Zielerreichung halten wir grundsätzlich für sinnvoll. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die Quote nachgeschärft werden muss, um die insgesamt zu wenig ambitionierten EU-Ziele für 2030 überzuerfüllen.**

Kontakt für Nachfragen:

Lisa Grau
Deutscher Naturschutzring (DNR)
Referentin für Klima- und Transformationspolitik

Marienstr. 19-20
10117 Berlin

lisa.grau@dnr.de
030/678 1775 87