



Stellungnahme des NABU zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. 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 Ganzen 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 Gebiete erhalten bleiben und wiederhergestellt werden, um der Biodiversitätskrise und dem Klimawandel Einhalt zu gebieten.

In diesem Zusammenhang spielen die im Verkehr eingesetzten Kraftstoffe eine zentrale Rolle, da sie sowohl infolge ihrer Verbrennung klima- und umweltschädliche Gase produzieren, also 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 10. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz, da diese erheblichen Schaden für Klima und Natur nach sich ziehen könnte. Ein Fortschritt aus Klimaschutzsicht ist durch die Änderung nicht zu erwarten.

Der vorliegende Entwurf einer Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV) (im Folgenden Entwurf genannt) sieht im Wesentlichen vor, die gesetzliche Grundlage für die Einführung des Kraftstoffes B10 sowie für die Einführung von paraffinischem Kraftstoff aus Synthese oder aus Hydrierungsverfahren als Reinkraftstoffe nach der Norm DIN EN 15940 zu schaffen.

Einführung von B10

Bei B10 handelt es sich um Dieselmotorkraftstoff, dem bis zu 10% Fettsäuremethylester (FAME) beigemischt ist. Dieser soll nun zusätzlich zu dem bisher an Tankstellen erhältlichen B7 flächendeckend angeboten werden dürfen. Die Beimischungsquote soll statt bisher bis zu 7% hier bis zu 10% betragen dürfen.

Kontakt

NABU Bundesgeschäftsstelle

Berlin, 7. Juli 2023

Lobbyregisternummer: R001667

Der NABU lehnt die Verwendung von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen für die Kraftstoffproduktion grundlegend ab, da sich Flächennutzungskonkurrenzen mit der Nahrungsmittelproduktion ergeben. Außerdem werden kohlenstoffspeichernde Flächen für die Kraftstoffproduktion zerstört. Die wissenschaftliche Studienlage zeigt klar, dass durch die hohen Landnutzungsänderungseffekte die Klimabilanz von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse schlechter ist als diejenige von fossilen Kraftstoffen.¹ Auch die EU trägt mit der Berücksichtigung von Effekten des „Indirect land use change“ (ILUC) inzwischen dem Umstand Rechnung, dass die Emissionen der gesamten Produktionskette berücksichtigt werden müssen. Diese sind oft wesentlich höher als in der öffentlichen Wahrnehmung, in der der Einsatz von „Biokraftstoffen“ fälschlicherweise noch immer als Klimaschutzinstrument wahrgenommen wird. Die Bundesregierung hat mit der letztmaligen nationalen Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Energien-Richtlinie sowohl den Einsatz von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln (4,4%) als auch aus Altspeiseölen und tierischen Fetten (1,9%) allgemein beschränkt. Eine Änderung der Beimischungsquote infolge der Umstellung von B7 auf B10 wird an diesen Obergrenzen nichts ändern. Nicht begrenzt ist jedoch der Einsatz von sogenannten fortschrittlichen Biokraftstoffen. Hier kann es zu einer erhöhten Produktion infolge der flächendeckenden Kraftstoffnachfrage nach B10 kommen, zumal diese über der Mindestquote doppelt auf die THG-Quote angerechnet werden. Die Mengen von fortschrittlichen Biokraftstoffen sind begrenzt, können aber global bis zu einem gewissen Grad verfügbar gemacht werden. Die fehlende Deckelung erhöht den Anreiz, global Ressourcen gezielt für deren Restverwertung als fortschrittlicher Biokraftstoff in Europa einzusetzen, mit kaum absehbaren Folgen für Klima und Natur.

Hinzukommt, dass die Liste, welche Ausgangsstoffe für fortschrittliche Biokraftstoffe in Frage kommen, EU-seitig erweiterbar ist (Anhang IX Teil A, RL (EU) 2018/2001). Nicht zuletzt erhöht die Nachfrage durch die flächendeckende B10 Bereitstellung das Risiko, einer Umdeklarierung produzierter Kraftstoffe aus verschiedensten Quellen, um diese als fortschrittliche Biokraftstoffe profitabel abzusetzen, wie jüngste Verdachtsfälle zeigen.² Diese können leicht aus eigentlich von der EU ausgeschlossenen Rohstoffen mit einem hohen Risiko für ILUC stammen.

Einführung von paraffinischem Kraftstoff nach DIN EN 15940

Nach der Norm DIN EN 15940 können mittels Hydrierungsverfahren (Reaktion mit Wasserstoff) Pflanzenöle zu Kohlenwasserstoffen umgewandelt werden. Beim Einsatz als Kraftstoff ergeben sich dieselben Probleme wie oben, da nicht klar nachzuverfolgen ist, was die Quelle für das Pflanzenöl ist.

Des Weiteren können nach der DIN-Norm Kraftstoffe eingesetzt werden, die mittels Stroms synthetisiert werden. Hierbei handelt es sich um ein höchst ineffizientes Verfahren, das nur für Anwendungsbereiche gefördert werden sollte, für die es keine Alternativen gibt, wie den Flug- und Schiffsverkehr. Für eine klimaneutrale Nutzung muss zudem sichergestellt sein, dass das verwendete Kohlenstoffdioxid der Luft entnommen worden ist und das Elektrolyseverfahren für den benötigten Wasserstoff mit erneuerbaren Energien betrieben ist.

In der Summe ist von dem Entwurf statt eines Klimaschutznutzens eher ein Risiko für Natur- und Klimaschäden zu erwarten. Mit der konsequenten Verkehrsverlagerung auf

¹ <https://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/schlimmer-als-diesel-und-benzin-ohne-co2-bepreisung-in-der-landnutzung-ist-bioenergie-genauso-klimaschadlich-wie-fossile-kraftstoffe>

² <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-955546>

umweltfreundliche Verkehrsträger und einer schnelleren Elektrifizierung stehen umsetzbare Alternativen zur Verfügung, die genutzt werden müssen. Eine Einführung von B10 oder Kraftstoffen nach DIN EN 15940 zeigt auch symbolisch in die falsche Richtung: als gäbe es die Kapazitäten, fossile durch andere Kraftstoffe zu ersetzen, was nicht der Fall ist. Infolge von Investitionsentscheidungen in Produktionsanlagen kann dies zu erheblichen Lock-in-Effekten führen. Mit der langfristigen Elektrifizierung des Straßenverkehrs werden Rufe nach einer kurzfristigen Brückentechnologie laut. Wie falsch dies sein kann, zeigt sich am Beispiel von Erdgas als Energieträger. Biokraftstoffe sollten nicht als die neue Übergangslösung in Betracht kommen, lediglich die ohnehin anfallenden eng begrenzten Abfall- und Reststoffe sollten in nicht zu elektrifizierenden Bereichen verwendet werden. Aufgrund der begrenzten Mengen ist nicht davon auszugehen, dass ein Import globaler Kapazitäten nach Deutschland in größerem Stil möglich ist, da es auch vor Ort Anwendungsfälle gibt. Die Bundesregierung sollte sich statt der Erhöhung von Beimischungsquoten und der Einführung von Reinkraftstoffen dafür einsetzen, die Nutzung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse schnellstmöglich ganz zu beenden und die sehr begrenzten Mengen von Kraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen für Spezialanwendungen vorsehen.