
en2x-POSITION zum BMUV-Arbeitspapier „Maßnahme zur Verringerung des Anteils von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen in Folge des Ukraine-Krieges“ vom 10. Mai 2022

In Verbindung mit dem Krieg in der Ukraine gibt es wachsende Sorgen um die weltweite Ernährungssicherheit und steigende Preise für Grundnahrungsmittel. Angesichts der angespannten Marktlage schlägt das BMUV einen schnellen, dauerhaften und vollständigen Ausstieg aus der Nutzung von Anbaubiomasse für die Treibhausgasreduktion bei Kraftstoffen vor. Als Inverkehrbringer von Kraftstoffen wären die Mitgliedsunternehmen des Verbandes direkt und massiv von den vorgeschlagenen kurzfristigen Änderungen betroffen. Wir nehmen die aktuellen Entwicklungen sehr ernst und möchten mit unseren Vorschlägen und Kommentaren zur Lösung sowohl der Nahrungsmittel- wie auch der Klimakrise beitragen.

En2x ist davon überzeugt, dass alternative Kraftstoffe, seien sie biomasse-, abfall-, reststoff- oder strombasiert, wichtige Beiträge zur Erreichung der CO₂-Minderungsziele im Verkehrssektor leisten können. Perspektivisch müssen diese Kraftstoffe eine weit größere Rolle spielen als die Biokraftstoffe der 1. Generation aus Anbaubiomasse.

En2x begrüßt daher grundsätzlich die Stärkung und den Ausbau alternativer Erfüllungsoptionen, um die Erreichung des ambitionierten THG-Reduktionsziels nicht zu gefährden. Die Kompatibilität von Ernährungssicherheit und Klimaschutz sollte langfristig angelegt sein. Allerdings halten wir die im BMUV-Arbeitspapier gemachten Vorschläge für Verbesserungswürdig und setzen uns alternativ für folgende Maßnahmen ein:

- Die nachhaltig verfügbaren Potenziale abfallbasierter Biokraftstoffe sollten vollständig ausgeschöpft werden. Dabei sollten auch die Anrechnung von tierischen Ölen und Fetten inklusive Kategorie 3 in Deutschland ermöglicht werden, wie es bereits in den meisten EU-Ländern der Fall ist, und weitere Optionen wie z. B. die Sammlung von Altspeiseölen in Haushalten erschlossen werden. Durch diese erweiterten Anrechnungsmöglichkeiten halten wir ein Anrechnungslimit in der Größenordnung von 2,5 % für realistisch.
- Die Möglichkeit des Co-Processing¹ (Mitverarbeitung in der Raffinerie inklusive Co-Hydrierung) sollte zugelassen werden, nicht nur von fortschrittlichen Rohstoffen, sondern ab 2023 auch von Abfällen, Altspeiseölen sowie tierischen Ölen und Fetten. Dies stünde im

¹ Co-Processing von Rest- und Abfallstoffen sowie nachwachsenden Rohstoffen mit flüssigen Energieträgern in Raffinerien durch thermochemische Prozesse mit oder ohne Wasserstoff ermöglicht eine Treibhausgasreduktion von 65-95 Prozent im Vergleich zu den substituierten rein fossilen Kraftstoffen.

Einklang mit einer Lockerung der Abfallobergrenze und sollte mit den Bestrebungen auf EU-Ebene verbunden werden, die Liste der Rohstoffe nach Anhang IX Part B (REDII) zu erweitern.

- Die Nutzung fortschrittlicher Biokraftstoffe sollte weiter ausgebaut werden: Dazu gehört eine Erweiterung der dafür anrechenbaren Rohstoffe einschließlich der Aktualisierung und Konkretisierung der als fortschrittlich eingestuften Rohstoffe nach Anlage 1 (4) der 38. BImSchV sowie eine Zulassung von Reinkraftstoffen (HVO100) im Rahmen der 10. BImSchV
- Die Förderung von Wasserstoff / „Renewable Fuels of Non Biological Origins“ (RFNBOs) sollte weiter ausgebaut werden. Der Anrechnungsfaktor sollte auf 3 angehoben und dem Multiplikator für Ladestrom angeglichen werden. Eine Anhebung des Faktors für die Anrechnung von Ladestrom auf 4 lehnen wir ab, damit ein Level-Playing-Field für all diese Erfüllungsoptionen geschaffen wird.
- Die bewährte Erfüllungsoption durch „Upstream Emission Reductions“ sollte bis 2030 verlängert werden.

En2x lehnt den BMUV Vorschlag entschieden ab, das Anrechnungslimit für Biokraftstoffe der ersten Generation bereits kurzfristig deutlich abzusenken und bis 2030 auf null zu reduzieren. Dies führt zu keiner maßgeblichen Verbesserung der globalen Ernährungssicherheit, insbesondere dann nicht, wenn diese Maßnahme im nationalen Alleingang erfolgt. Eine kurzfristige Begrenzung der Anrechenbarkeit auf nationaler Ebene könnte dazu führen, dass die Produkte vermehrt in andere Länder exportiert werden, die planen, die Nutzung dieser Kraftstoffe aktuell ausweiten. Damit wäre der Erhöhung von Flächen für die Nahrungsmittelproduktion nicht gedient. Zudem würde diese Maßnahme zu einer Erhöhung der Klimälücke im Verkehrssektor führen und einen zusätzlichen Importbedarf fossiler Kraftstoffe, die derzeit auf dem Weltmarkt knapp und teuer sind, auslösen.

- Die Kraftstoffindustrie hat bereits Investitionen für die Erfüllung der THG-Minderungsquote getätigt und ist auf verlässliche Rahmenbedingungen und langfristige Planungs- und Investitionssicherheit angewiesen. Kurzfristige Änderungen gefährden die angestrebten THG-Minderungsziele und erhöhen zudem die Kosten für den Endverbraucher, da kurzfristig teure Erfüllungsalternativen beschafft werden oder Ausgleichsabgaben geleistet werden müssen.
- Die erzielten Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor in Deutschland durch Biokraftstoffe der ersten Generation sind substanziell: Im Quotenjahr 2020 wurden laut Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) über 4,6 Millionen Tonnen Biokraftstoffe für den deutschen Markt produziert, was zu einer THG-Minderung von rund 13,2 Millionen Tonnen führte. Selbst mit radikalen Maßnahmen wie z.B. einem Tempolimit und Fahrverboten sind diese Einsparungen nur schwer zu kompensieren.

- In Zeiten, in denen die Mineralölbranche im Schulterschluss mit der Politik den Ausstieg aus russischem Rohöl und Dieselmotoren begonnen hat umzusetzen, erhöht der Vorschlag auch noch die Risiken für die Versorgungssicherheit sowie den kurzfristigen Importbedarf von Rohöl und fossilen Kraftstoffen auf dem Weltmarkt.
- Bereits heute ist die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen der 1. Generation auf die Treibhausgasminderungsziele rückläufig, da die absoluten Absatzmengen, insbesondere wegen der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrssektors, kontinuierlich abnehmen. Dabei wird die Anrechenbarkeit mancher als besonders kritisch eingestufte Rohstoffe wie Palmöl bereits ab 2023 ausgeschlossen. Diese Entscheidungen werden von den Mitgliedsunternehmen unterstützt.

en2x schlägt unter Berücksichtigung der anstehenden Herausforderungen eine moderate lineare Senkung der Kappungsgrenze für konventionellen Biokraftstoff ab 2023 hin zu einem Sockel von 2,5 % in 2030 vor, sofern diese Maßnahme tatsächlich zu einer Verbesserung des Nahrungsmittelangebots führt. Diese Maßnahme sollte regelmäßig in Bezug auf die Erforderlichkeit und Wirksamkeit überprüft werden, damit die Kappungsgrenze z.B. bei einer Entspannung der Ernährungssituation wieder entsprechend angehoben werden kann. Eine gleitende Anpassung würde es der Wirtschaft ermöglichen, sich besser an das sich schnell ändernde regulatorische Umfeld anzupassen.

Ernährungssicherheit und Klimaschutz sind nur gemeinsam und langfristig zu lösen. Inverkehrbringer von Kraftstoffen sollten unterschiedliche Optionen zur Erfüllung der THG-Minderungsquote flexibel nutzen können und benötigen verlässliche Rahmenbedingungen für die notwendigen Investitionen. Damit der Markthochlauf der Zukunftstechnologien im Verkehr gelingen kann, sind eine verlässliche Regulierung und somit Planbarkeit für die Branche essenzielle Voraussetzungen. Dabei sollte keine Technologie vorzeitig ausgeschlossen werden: Die vielen Millionen Bestandsfahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor sowie die zahlreichen Luft- und Wasserfahrzeuge, die noch lange unterwegs sein werden, müssen zum Klimaschutz und zum Erreichen des Sektorenziels beitragen. Dafür werden wir alle verfügbaren alternativen Kraftstoff- und Antriebsarten benötigen.