
Revision der Erneuerbare Energien-Richtlinie im Verkehr

Verbrennung von Lebensmitteln stoppen und echten Klimaschutz im Verkehr vorantreiben

In der Woche vom 12. September 2022 stimmt das EU-Parlament über die Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive, RED) ab.

Im Verkehrsbereich ist die bisherige Bilanz der RED äußerst ernüchternd: Sie hat seit 2009 nahezu ausschließlich den Einsatz von Agrokraftstoffen (Kraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen wie Raps, Soja und Getreide) angereizt und damit weltweit die Tank/Teller-Konkurrenz verschärft und massiv zu Flächenfraß und Entwaldung beigetragen. Treibhausgasemissionen wurden nur auf dem Papier reduziert. **Im Kontext der aktuell eskalierenden Ernährungskrise muss jetzt die Gelegenheit genutzt werden, die RED im Verkehr so umzugestalten, dass sie nicht länger problematische biogene Kraftstoffe anreizt, sondern in Zukunft einen realen Beitrag zu Klimaschutz im Verkehr leisten kann.**

Hierfür sind die folgenden Aspekte zentral:

>> Einsatz von Agrokraftstoffen verschärft Ernährungskrise und Lebensmittelpreisinflation

78% des in der EU eingesetzten Biodiesels und 96% des Bioethanols werden [aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen](#) (v.a. Pflanzenölen und Getreide) hergestellt, die auch der menschlichen Ernährung dienen könnten. Die dafür benötigten Rohstoffmengen sind enorm: Täglich werden in der EU Weizenmengen im Umfang von umgerechnet [15 Millionen Laib Brot](#) zu Kraftstoff verarbeitet, dazu kommen große Mengen anderer Getreidesorten. Jeden Tag werden europaweit außerdem fast 19 Millionen Flaschen Raps- und Sonnenblumenöl und 14 Millionen Flaschen Soja- und Palmöl als Kraftstoff [verbrannt](#). [Fast 60%](#) des in der EU konsumierten Rapsöls landet in Autotanks.

Laut [UN-Prognosen](#) wird die aktuelle Preisinflation bei Grundnahrungsmitteln Millionen Menschen weltweit in die Unterernährung treiben. Der über die RED geförderte Agrokraftstoff ist mitverantwortlich dafür, dass sich Pflanzenöle global betrachtet in den letzten zwei Jahren – und insbesondere seit Beginn des Ukraine-Krieges – von allen Lebensmitteln am stärksten [verteuert](#) haben. Bei Getreide wurden die zweithöchsten Preissteigerungen verzeichnet.

Ein EU-weiter Stopp der Nutzung von Agrokraftstoff könnte gut 20% der Weizenexporte der Ukraine, knapp 30% der Maisexporte und 9% der Sonnenblumenölexporten [kompensieren](#) – und ist damit eine der effektivsten und kurzfristig wirksamsten Maßnahmen, um Nahrungsmittelknappheit und -preisinflation abzufedern.

In [Deutschland](#) plant die Regierung, den Einsatz von Agrokraftstoffen kurzfristig stark zu senken und bis 2030 ganz zu beenden. Prominente Wissenschaftler:innen forderten kürzlich in einem [offenen Brief](#) an die EU Institutionen, die Nutzung von Agrokraftstoffen EU-weit deutlich zu reduzieren.

>> Einsatz von Agrokraftstoffen befeuert Klimakrise und Artensterben

Agrokraftstoffe sollten eigentlich dabei helfen, die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu reduzieren. Inzwischen ist jedoch längst bekannt: Der mit dem Anbau von Raps, Getreide und Co. einhergehende hohe

Flächenverbrauch macht diese Kraftstoffe in der Realität noch klimaschädlicher als fossilen Kraftstoff und belastet durch die zusätzliche intensive Landwirtschaft Ökosysteme und Biodiversität.

Zahlreiche Studien der letzten 15 Jahre, unter anderem [im Auftrag der EU](#), haben gezeigt, dass der Flächenbedarf für Agrokraftstoffe direkt oder indirekt dazu führt, dass neue Agrarflächen erschlossen werden, verbunden mit der Zerstörung natürlicher Ökosysteme. Insbesondere der Einsatz von Palm- und Sojadiesel trägt massiv zur Entwaldung in tropischen Ländern bei, mit gravierenden Folgen für Klima, Artenvielfalt und Menschenrechte. Grundsätzlich bedeutet der immense Flächenverbrauch für Agrokraftstoff, dass insgesamt weniger Land für natürliche Ökosysteme zur Verfügung steht, die Kohlenstoff speichern und wichtige Lebensräume bieten könnten. Allein dadurch entsteht ein gewaltiger Klimaschaden, der den kleinen Klimanutzen durch den Ersatz von fossilem Kraftstoff mehr als zunichtemacht, wie eine aktuelle [Studie des ifeu-Instituts](#) im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe zeigt.

Das [Umweltbundesamt](#) stuft die Förderung von Agrokraftstoffen bereits seit jeher als klima- und umweltschädliche Subvention ein. Warum von der Industrie häufig angeführte Argumente für den Einsatz von Agrokraftstoffen nicht tragen, ist [hier](#) nachzulesen.

>> Eine zu hohe Treibhausgasminderungsquote für den Verkehr ist kontraproduktiv

Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) legt fest, um wie viel die Emissionen des Verkehrs in den EU-Mitgliedstaaten bis 2030 reduziert werden müssen. Die EU-Kommission hatte eine THG-Quote von 13% in 2030 vorgeschlagen, der Industrieausschuss im EU-Parlament will diese auf 16% erhöhen. Das wäre ein äußerst kontraproduktiver Schritt. Was auf den ersten Blick nach mehr Klimaschutz klingt, hätte aufgrund der Architektur der RED in der Realität gravierende klima- und umweltschädliche Auswirkungen: Eine höhere THG-Quote würde die Nachfrage nach vergleichsweise billigen Kraftstoffen aus Anbaubiomasse befeuern und insbesondere starke Anreize setzen für die Verwendung von 1) als Zwischenfrüchten angebauten Nahrungs- und Futtermittelpflanzen und 2) von Energiepflanzen wie Miscanthus – denn für keine dieser beiden Kategorien gibt es eine Obergrenze in der RED. Auch der [Einsatz von Zwischenfrüchten für Agrokraftstoff](#) geht jedoch mit indirekten Landnutzungsänderungen und entsprechend hohen Treibhausgasemissionen einher. Bereits eine THG-Quote von 13% droht Flächenverbrauch und Naturzerstörung weiter in die Höhe zu treiben und die Ernährungskrise zu verschärfen. [Berechnungen des ICCT](#) zeigen deutlich, dass eine niedrigere THG-Quote von deutlich unter 13% zusammen mit einem Ausschluss von Agrokraftstoffen (inkl. Zwischenfrüchten) die Treibhausgas-Einsparungen ggü. dem Kommissionsvorschlag mehr als verdoppelt, bei gleichzeitig deutlich niedrigeren Kosten.

>> Biokraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen sind eine reine Nischenlösung

Die EU will künftig verstärkt sogenannte „fortschrittliche“ Biokraftstoffe fördern, die nicht aus eigens angebauten Pflanzen, sondern aus pflanzlichen Rest- und Abfallstoffen wie Stroh, Ernteresten oder Altspeiseöl hergestellt werden. Die nachhaltig verfügbaren Mengen von Rest- und Abfallstoffen sind aber äußerst begrenzt. Für Deutschland geht das [Umweltbundesamt](#) davon aus, dass mit solchen Kraftstoffen unter Berücksichtigung von Nutzungskonkurrenzen und Kosten nur etwa 1% des Energiebedarfs im Verkehr abgedeckt werden kann.

Bereits die von der EU-Kommission vorgeschlagene Mindestquote von 2,2% für Kraftstoffe aus biogenen Reststoffen ist zu hoch; weitere künftige Erhöhungen, wie vom Industrieausschuss des EU-Parlaments vorgeschlagen, würden die sehr begrenzten nachhaltigen Mengenpotentiale deutlich sprengen. In Folge wären massive [Verlagerungseffekte](#), hohe indirekte Emissionen und gravierende Umweltauswirkungen zu erwarten. Bei etlichen der in der RED gelisteten Rohstoffe für „fortschrittliche“ Biokraftstoffe (z.B. Faserholz) ist der Einsatz für Kraftstoff zudem nicht mit der Abfallhierarchie kompatibel. Die Streichung von solchen Rohstoffen aus der RED muss daher ermöglicht werden.

>> Mit extrem hoher Mindestquote für Wasserstoff und E-Fuels droht massive Energieverschwendung

Der Industriausschuss des EU-Parlaments hat eine extrem hohe verpflichtende Quote von 5,7% in 2030 für den Einsatz von Wasserstoff und E-Fuels im Verkehr vorgeschlagen. Das würde wertvolle grüne Energie im Verkehr verschwenden. Wasserstoff und E-Fuels sind äußerst energieintensiv in der Herstellung und sollten nur dann und dort eingesetzt werden, wo Verlagerung oder direkte Elektrifizierung nicht möglich sind (z.B. Stahlindustrie, unvermeidbarer Langstreckenflugverkehr). Im Straßenverkehr wäre ihr Einsatz reine Energieverschwendung. Einen [Klimaschutzbeitrag](#) können Wasserstoff und E-Fuels ohnehin nur bei Einhaltung strikter Nachhaltigkeitskriterien und möglichst dosiertem Einsatz leisten. Bereits die von der Kommission vorgeschlagene Quote von 2,6% für Wasserstoff und E-Fuels im Verkehr ist zu hoch, jede weitere Erhöhung steigert das Risiko, dass diese wertvollen Energieträger im Straßenverkehr verschwendet werden und/oder nicht-nachhaltige Produktionspraktiken hochlaufen.

>> Direkte Stromnutzung im Verkehr hat einen deutlichen Effizienzvorteil, der adäquat berücksichtigt werden muss

Der Fokus der RED im Verkehr sollte klar auf die direkte Stromnutzung ausgerichtet werden. Der batterieelektrische Antrieb ist für den Straßenverkehr, der nicht vermieden oder verlagert werden kann, die mit Abstand beste Technologie – aus Effizienzgründen, aus ökologischer und ökonomischer Sicht und in Bezug auf die reale Verfügbarkeit und Durchsetzung am Markt. Der Einsatz von 1 MJ erneuerbaren Stroms liefert [fast 5 ½ mal höhere Treibhausgaseinsparungen](#) als etwa der Einsatz von 1 MJ Agroethanol. Diesem enormen Effizienzvorsprung der direkten Stromnutzung muss in der RED Rechnung getragen werden. Der von der EU-Kommission vorgeschlagene fossile Referenzwert $EC_{F(e)}$ für die Stromrechnung ist dafür geeignet.

Unsere Forderungen:

1. Mindestens muss die vom Umweltausschuss des EU-Parlaments vorgeschlagene **Absenkung der Obergrenze für Agrokraftstoffe** umgesetzt werden, und **Zwischenfrüchte und Energiepflanzen müssen in diese Obergrenze einbezogen** werden. Angesichts der dramatischen Ernährungskrise sollte die Obergrenze auf Null gesenkt werden.
2. Mitgliedstaaten müssen weiterhin die **Möglichkeit** haben, den **Einsatz von Agrokraftstoffen national weiter zu reduzieren oder zu beenden**.
3. Der von Umwelt- und Industriausschuss des EU-Parlaments vorgeschlagene **umgehende Ausstieg aus Palm- und Sojadiesel ab 2023** muss umgesetzt werden.
4. Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen **Quoten für 2030 für die Treibhausgasminderung im Verkehr (13%), die Mindestquote für „fortschrittliche“ Biokraftstoffe (2,2%) und die Mindestquote für Wasserstoff und E-fuels (2,6%) dürfen nicht überschritten** und sollten idealerweise abgesenkt werden.
5. Der **von der EU-Kommission vorgeschlagene fossile Referenzwert $EC_{F(e)}$ für die Stromrechnung** muss eingesetzt werden, um dem Effizienzvorsprung der direkten Stromnutzung Rechnung zu tragen.

Stand: 08.09.2022

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Bundesgeschäftsstelle Berlin | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Ansprechpartnerinnen: Dr. Johanna Büchler | Senior Expert Klimaschutz im Verkehr | Tel.: 030 2400867-756 | E-Mail: buechler@duh.de

Kathrin Anna Frank | Fachreferentin Entwaldungsfreie Lieferketten | Tel.: 030 2400867-884 | Email: frank@duh.de