

Problematische Rohstoffe in biogenem Kraftstoff

Rechtsgutachten zeigt Handlungsspielraum auf

Bereits seit 2007 gibt es in Deutschland politische Förderinstrumente zum Einsatz von biogenen Kraftstoffen („Bio“-Kraftstoff, aus Rohstoffen wie Raps, Soja, Mais, aber auch Überresten geschlachteter Tiere und gebrauchtem Frittierfett). Kraftstoffe, für die Anbaufläche belegt wird, sind schon lange in der Kritik, da sie in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen und die Belegung riesiger Anbauflächen auch mit gravierenden Auswirkungen auf Klima und Biodiversität einhergeht. Intensivierung der Landwirtschaft und Landnutzungswandel sind Haupttreiber von Klimakrise und Biodiversitätsverlust¹. Diese politische Diskussion ist noch in vollem Gange, während in den letzten Jahren verstärkt auch biogene Kraftstoffe aus sogenannten Abfall- und Reststoffen in Erscheinung treten. Politik und Industrie wollen in Zukunft immer mehr auf diese Rohstoffe setzen.

Abfall- und Reststoffe: Eine nachhaltige Lösung?

Die Nutzung von Abfall- und Reststoffe im Sinne einer Kreislaufwirtschaft ist grundsätzlich sinnvoll. Doch es stellt sich die Frage, für welche Anwendung die Rohstoffe am dringendsten benötigt werden. Laut einer Studie des Umweltbundesamt ist der Verkehr nur in den seltensten Fällen der sinnvollste Einsatzbereich. Insgesamt könnten mit den **verfügbaren Abfall- und Reststoffen in Deutschland nur maximal ein Prozent des Energieverbrauchs im Verkehr nachhaltig abgedeckt werden**².

Wenn der Einsatz über die nachhaltigen Potenziale hinaus angetrieben wird, entstehen sogenannte Verlagerungseffekte und negative Auswirkungen auf Klima und Biodiversität. Verlagerungseffekte treten auf, wenn ein Rohstoff verstärkt aus anderen Sektoren abgezogen wird, um daraus Kraftstoff zu produzieren und der andere Sektor dann etwa auf fossile Rohstoffe ausweichen muss. Solche Effekte treten beispielsweise bei tierischen Fetten auf: Tierfette werden als Tierfutter, in der Kosmetikindustrie oder in Kerzen verwendet. Landen sie nun verstärkt im Verkehr, wird in den anderen Industrien wieder mehr auf fossile Rohstoffe oder aber klimaschädliches Palmöl ausgewichen. Das Ergebnis: Berücksichtigt man diese Verlagerungseffekte, ist Diesel aus Schlachtabfällen sogar doppelt so klimaschädlich wie fossiler Diesel³.

Seit Jahren gibt es immer wieder Hinweise auf Betrug bei Kraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen. 2019 schätzte ein Brancheninsider, dass etwa ein Drittel des gebrauchten Speiseöls in Zusammenhang mit Betrug stehe⁴. Seit Anfang 2023 häufen sich die Betrugsverdachtsfälle auch in Bezug auf das Palmölnebenprodukt POME („palm oil mill effluent“)⁵.

Die Probleme der großflächigen Nutzung von Abfall- und Reststoffen im Verkehr haben Umweltverbände Anfang 2024 in einem Faktencheck zusammengestellt⁶. Dort finden Sie bei Interesse weitere Informationen zur Thematik.

Zentraler Hintergrund zur Gesetzgebung

Die EU setzt mit der Erneuerbare Energien-Richtlinie (engl. „Renewable Energy Directive“, RED) den Rahmen zur Förderung zum Einsatz sogenannter alternativer Kraftstoffe und Antriebe im Verkehr. Die RED wurde zuletzt 2023 überarbeitet und es liegt nun an den Mitgliedstaaten, die Vorgaben entsprechend in die nationale Gesetzgebung zu übertragen. Vor diesem Kontext stellt sich die Frage, wie groß der Handlungsspielraum bei der Umsetzung ist.

In einem Rechtsgutachten im Auftrag von Deutsche Umwelthilfe, NABU, Rainforest Foundation Norway und Transport & Environment ist die Kanzlei Geulen & Klinger, die langjährige und fundierte Erfahrungen im Umweltrecht hat, der folgenden Frage nachgegangen:

Welchen Spielraum haben die EU-Mitgliedstaaten, um besonders bedenkliche Abfall- und Reststoffe von der Förderung als erneuerbarer Kraftstoff auszunehmen bzw. diese zu begrenzen?

Ziel der Richtlinie ist es, die Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Dafür stehen den Mitgliedstaaten zwei Regelungsoptionen zur Wahl: Entweder sie führen eine Quote zum Mindestanteil erneuerbarer Energien ein oder eine Quote zur Reduktion der Treibhausgasintensität der eingesetzten Kraftstoffe. Um diese Quoten wiederum zu erfüllen, können die Mitgliedstaaten die folgenden sogenannten Erfüllungsoptionen in unterschiedlichem Maße fördern:

- Strom aus erneuerbaren Energien
- Kraftstoffe aus Anbaubiomasse
- Kraftstoffe aus biogenen Abfall- und Reststoffen (Anhang IX der RED)
- Erneuerbare Kraftstoffe aus nicht-biogenen Quellen (RFNBOs, dazu zählen Wasserstoff und die sogenannten E-Fuels)

Anhang IX der Erneuerbare Energien-Richtlinie beinhaltet eine Liste an Rohstoffen, die als Abfall-

und Reststoffe eingestuft werden. Der Anhang ist in zwei Abschnitte untergliedert: Teil A und Teil B.

Teil A beinhaltet zum Beispiel das bereits erwähnte POME, aber auch Baumrinde, Äste oder Gülle. Die daraus hergestellten Kraftstoffe werden als „fortschrittliche“ Kraftstoffe bezeichnet. Ihr Einsatz im Verkehr soll laut Erneuerbare Energien-Richtlinie besonders gefördert werden, es gibt eine Unterquote, die durch fortschrittliche Kraftstoffe und RFNBOs erfüllt werden muss.

Teil B hingegen enthielt bislang zwei Rohstoffe: gebrauchtes Speiseöl und tierische Fette. Kraftstoffe aus diesen Rohstoffen werden nur begrenzt gefördert, um negative Effekte zu vermeiden.

Beide Teile des Anhangs wurden im Mai 2024 erweitert, unter anderem um sogenannte Zwischenfrüchte und Anbaubiomasse von stark degradierten Anbauflächen.

Was besagt das Rechtsgutachten?

Laut dem Rechtsgutachten haben die Mitgliedstaaten der EU einen großen Handlungsspielraum bei der Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie. Sie können:

- Bestimmte Rohstoffe aus Anhang IX der Erneuerbare Energien-Richtlinie komplett von der Anrechenbarkeit auf die EU-Quoten ausschließen.
- Die Förderung bestimmter Rohstoffe auf einen Maximalanteil begrenzen.
- Die Förderung bestimmter Rohstoffe durch die Einführung eines Multiplikators von kleiner als eins belegen und deren Einsatz damit unattraktiver machen.

Entscheiden sich Mitgliedstaaten für die Einführung einer Erneuerbare Energien-Quote (anstelle einer Quote zur Minderung der Treibhausgasintensität), erscheint die Einführung eines geringeren Multiplikators als am wenigsten geeignet, die anderen beiden Optionen sind jedoch weiterhin anwendbar.

Forderungen von Deutsche Umwelthilfe und NABU basierend auf den Erkenntnissen des Rechtsgutachtens

Deutsche Umwelthilfe und NABU fordern Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat auf, ihren Handlungsspielraum auszuschöpfen und besonders kritische Rohstoffe aus Anhang IX bei der nationalen Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie von der Förderung auszuschließen.

Insbesondere zählen hierzu aus Sicht der Umweltverbände:

- POME (Palm Oil Mill Effluent, ein Nebenprodukt der Palmölproduktion): Laut Folgenabschätzung der Europäischen Kommission besteht bei der Nutzung von POME als Kraftstoff ein hohes Betrugsrisiko, da es sich chemisch kaum von „frischem“ Palmöl unterscheidet und leicht umdeklariert werden kann. Es muss ausgeschlossen werden, dass so über Umwege weiterhin Palmölprodukte in deutschen Tanks landen, obwohl die deutsche Bundesregierung die Förderung für „frisches“ Palmöl bereits seit 2023 beendet hat.
- Waldrestholz: Zu Waldrestholz zählen zum Beispiel Äste, Rinde oder Laub – Rohstoffe, die ein Bestandteil intakter Ökosysteme sind und

für mehr Kohlenstoffspeicherung und den Erhalt der Biodiversität im Wald verbleiben sollten, statt in Automotoren zu landen.

- Zwischenfrüchte: Laut Folgenabschätzung der Europäischen Kommission besteht bei der Nutzung von Zwischenfrüchten wie Soja, Mais oder Weizen als Kraftstoff ein hohes Betrugsrisiko. Über diese Rohstoffe kann Anbaubiomasse als Abfall- oder Reststoff deklariert werden, was eine Umgehung der Begrenzung von Anbaubiomasse ermöglicht.
- Rohstoffe, die auf stark degradiertem Land angebaut wurden: Laut Folgenabschätzung der Europäischen Kommission besteht bei der Nutzung von Anbaufrüchten von stark degradiertem Land als Kraftstoff ein hohes Betrugsrisiko. Über diese Rohstoffe kann Anbaubiomasse als Abfall- oder Reststoff deklariert werden, was die Umgehung der Begrenzung von Anbaubiomasse ermöglicht.

Mit der Umsetzung der Erneuerbare Energien-Richtlinie in nationales Recht haben Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat die Chance, die negativen Effekte des Einsatzes biogener Kraftstoffe zu reduzieren. Es ist dringend nötig, diesen Spielraum zu nutzen.

Ansprechpersonen

Deutsche Umwelthilfe
Kathrin Anna Frank
Referentin für Nachhaltige Landnutzung
Tel.: 030 2400 867-884
E-Mail: frank@duh.de

NABU
Nikolas von Wysiecki
Referent Verkehrspolitik / stellv. Teamleiter Verkehrspolitik
Tel.: 030 284 984 - 1608
E-Mail: nikolas.vonwysiecki@nabu.de

¹ https://www.leopoldina.org/uploads/tx_leopublication/2020_Dokumentationsband_Biodiversitaetskrise.pdf

² https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-09-24_texte_115-2019_bio-rest.pdf

³ <https://www.transportenvironment.org/articles/pigs-do-fly-growing-use-of-animal-fats-in-cars-and-planes-increasingly-un-sustainable>

⁴ <https://www.euractiv.com/section/agrifuels/news/industry-source-one-third-of-used-cooking-oil-in-europe-is-fraudulent/>

⁵ <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/biodiesel-palmoel-china-deutschland-100.html>

⁶ <https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/240409-nabu-verkehr-faktencheck-hvo.pdf>