



## Briefing

# Verkehrsaspekte in der Revision der Erneuerbare Energien-Richtlinie

Die Erneuerbare Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive, RED) macht den Mitgliedstaaten seit 2009 Vorgaben für den Einsatz nicht-fossiler Kraftstoffe (insbesondere biogener Kraftstoffe) im Verkehrssektor – mit dem Ziel, die Emissionen zu senken. Nach über zehn Jahren ist die Bilanz mehr als ernüchternd: Die RED hat bisher nahezu ausschließlich den Einsatz klima- und umweltschädlicher Agrokraftstoffe angereizt und so zu höheren Emissionen und weltweiter Entwaldung und Naturzerstörung beigetragen.

Diese Fehler der Vergangenheit müssen korrigiert werden. Die RED III muss den Fokus auf biogene Kraftstoffe beenden und stattdessen durch Ausweitung der Anrechenbarkeit von erneuerbarem Strom in Zukunft die Transformation hin zur Elektromobilität unterstützen. Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe müssen von Beginn an unter stringenten Nachhaltigkeitsanforderungen und ausschließlich in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie dem Langstrecken Flug- und Schiffsverkehr eingesetzt werden.

## Was schlägt die EU-Kommission vor?

- » Die EU-Kommission will die bisherige Quote für 14% erneuerbare Energien im Verkehr in 2030 umstellen auf eine Reduktion der Treibhausgasintensität der im Verkehr eingesetzten Kraftstoffe auf mindestens 13% in 2030. Dies entspricht insgesamt einer Anhebung der Quote.
- » Agrokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen wie Raps, Soja, Mais u.a. dürfen unverändert auf diese Quote angerechnet werden, obwohl sie erwiesenermaßen hohe Treibhausgasemissionen verursachen, den weltweiten Flächenfraß anheizen und das Artensterben befeuern. Auch 2030 als Enddatum für die Anrechnung des besonders klimaschädlichen Palmöldiesels soll laut Kommission bestehen bleiben. Ein besonders problematisches Schlupfloch besteht für Zwischenfrüchte, für die der 7% Deckel für Agrokraftstoffe nicht gilt.
- » Für sogenannte fortschrittliche biogene Kraftstoffe auf Basis von Anhang IX Teil A, die u.a. aus Stroh, Gülle, Ernteresten und Waldrestholz hergestellt werden, soll die Unterquote von bisher 1,75% auf 2,2% in 2030 angehoben werden – wirksame Nachhaltigkeitsvorgaben in dieser Kategorie fehlen jedoch weiterhin, obwohl signifikante ökologische Risiken bestehen. Zudem würde die Nachfrage nach diesen Kraftstoffen massiv über den Flugverkehr stimuliert. Bereits 2030 sollen hier über 4% und 2050 bis zu 35% „nachhaltige“ Kraftstoffe beigemischt werden. Dies bezieht auch große Mengen „fortschrittlicher“ biogener Kraftstoffe mit ein, deren nachhaltig verfügbares Potential jedoch stark limitiert ist.
- » Kraftstoffe auf Basis von in Anhang IX Teil B gelisteten Rohstoffen – also tierischen Fetten und Altspeseölen – sollen weiterhin maximal 1,7% der gesamten für den Verkehr bereitgestellten Energie ausmachen.
- » Erstmals will die Kommission eine (hohe) Mindestquote von 2,6% in 2030 für synthetische Kraftstoffe (d.h. Wasserstoff und E-Fuels) im Verkehr einführen, ohne jedoch sicherzustellen, dass diese

zielgerichtet ausschließlich in nicht elektrifizierbaren Sektoren wie dem Langstrecken-Flugverkehr eingesetzt werden.

- » Alle Mitgliedstaaten sollen in Zukunft die Anrechnung von erneuerbarem Strom ermöglichen, der im Verkehr (etwa in E-Autos) eingesetzt wird. Hierbei soll aber laut Kommissionsentwurf nur der an öffentlichen Ladesäulen getankte Strom anrechenbar sein, sodass der Beitrag von Strom äußerst eingeschränkt bliebe.

## Wie ist der Vorschlag der EU-Kommission zu bewerten?

Der Vorschlag setzt die hochproblematische Biokraftstoffpolitik der EU fort und ist in nahezu allen Aspekten ein deutlicher Fehlschlag. Die Kommission verpasst es nicht nur, die gravierenden Fehler der Vergangenheit zu korrigieren, indem sie die Nutzung von Agrokraftstoffen auf unbestimmte Zeit zementiert. Die gleichen Fehler werden nun sogar bei „fortschrittlichen“ biogenen und synthetischen Kraftstoffen wiederholt: ohne das Vorhandensein wirksamer Nachhaltigkeitskriterien und ohne Berücksichtigung der tatsächlichen Mengenpotentiale werden hohe verpflichtende Quoten eingeführt. Die Aufwertung der Stromnutzung ist zu begrüßen, fällt allerdings noch viel zu schwach aus. Insgesamt bleibt die RED mit diesem Vorschlag weiterhin der Treiber für hochproblematische biogene Kraftstoffe, der sie seit über zehn Jahren ist.

## Welche konkreten Verbesserungen fordern die Deutsche Umwelthilfe und der NABU?

Der RED-Vorschlag für den Verkehr muss grundlegend neu erarbeitet werden, um in Zukunft zu Klima- und Naturschutz beitragen zu können und die bereits begonnene Antriebswende sinnvoll zu flankieren.

Konkret fordern wir:

- » **Einen Ausstieg aus allen Agrokraftstoffen, inklusive Zwischenfrüchten, bis spätestens 2025.** Die Förderung von besonders klimaschädlichem Palmöl- und Sojadiesel muss sofort eingestellt werden. Dies muss auch als Zwischenfrüchte produzierte Agrokraftstoffe vollständig einschließen, für die die gleichen Landnutzungsrisiken bestehen.
- » **Eine entsprechende Absenkung der Treibhausgasminderungsquote auf deutlich unter 13%.** Modellrechnungen des ICCT<sup>1</sup> zeigen, dass eine Treibhausgasminderungsquote von 8%, die Agrokraftstoffe (inklusive Zwischenfrüchten) ausschließt, die Treibhausgaseinsparungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag mehr als verdoppelt, bei gleichzeitig deutlich niedrigeren Vermeidungskosten.
- » **Grundlegende Überarbeitung der Rohstoffe in Annex IX Teil A, Beibehaltung der bisherigen Quote für „fortschrittliche“ biogene Kraftstoffe und Einführung stringenter Nachhaltigkeitsstandards.** Etliche Rohstoffe müssen aus Annex IX Teil A gestrichen werden. Dazu gehören Rohstoffe, deren Verwendung für Treibstoffe nicht mit der Abfallhierarchie kompatibel ist (z.B. Faserholz, angebaute Energiepflanzen), ein hohes Risiko für Verlagerungseffekte und damit indirekte Emissionen aufweisen (z.B. Tallöl) oder Risiken für Natur und Biodiversität bergen (z.B. Waldrestholz aller Art). Die pauschale Quotenerhöhung droht die sehr begrenzten nachhaltigen Mengenpotentiale zu sprengen, weshalb die bisherige Quote von 1,75% beibehalten werden muss. Bereits heute werden die nachhaltig verfügbaren Mengen an Biomasse in Deutschland sowie der EU übernutzt, wie eine Studie<sup>2</sup> im

---

<sup>1</sup> <https://theicct.org/sites/default/files/publications/red-revision-refuel-eu-ghg-updated-sept21.pdf>

<sup>2</sup> [http://iinas.org/tl\\_files/iinas/downloads/bio/IINAS\\_2021\\_BOe\\_Nachhaltig\\_NABU.pdf](http://iinas.org/tl_files/iinas/downloads/bio/IINAS_2021_BOe_Nachhaltig_NABU.pdf) v.a. Tabelle S. 26

Auftrag des NABU zeigt. Eine weitere Erhöhung der Quoten ist daher unzulässig, zumal ein steigender Bedarf auch aus dem Bereich der stofflichen Biomassenutzung zu erwarten ist. Alle Quoten (auch die für den Flugverkehr) müssen sich strikt an den nachhaltig verfügbaren Mengenpotentialen der Rohstoffe orientieren.

- » **Beibehaltung der Deckelung von Annex IX Teil B Rohstoffen und Ausschluss von außereuropäischen Importen.** Die Nutzung von tierischen Fetten und Altspeiseölen in Kraftstoffen muss streng überwacht und auf in der EU verfügbare Rohstoffe beschränkt werden, um zu vermeiden, dass Betrug und nicht-nachhaltige Praktiken gefördert werden. In der EU besteht nur ein sehr begrenztes Potential für eine Steigerung der Altspeiseöl-Sammlung und die damit verbundene Kraftstoffproduktion.
- » **Strikte Nachhaltigkeitsstandards und Einschränkung des Einsatzes von Wasserstoff und E-Fuels auf relevante Sektoren wie den Langstrecken-Flugverkehr.** Die hohe 2,6% Quote für synthetische Kraftstoffe ist nicht mit den Quotenvorschlägen im Rahmen von ReFuelEU und FuelEU Maritime harmonisiert und würde absehbar dazu führen, dass diese Kraftstoffe teilweise im Straßenverkehr verschwendet werden. Die Quote muss entsprechend reduziert werden, sodass der Einsatz synthetischer Kraftstoffe zielgerichtet ausschließlich in relevanten Sektoren wie dem Langstrecken-Flugverkehr und der Seeschifffahrt erfolgt. Zwingend nötig sind stringente und verpflichtende Produktionsstandards, die einen Klimanutzen erst sicherstellen und negative Umwelteffekte ausschließen (u.a. Verwendung ausschließlich grünen Wasserstoffs aus 100% zusätzlich erzeugtem grünem Strom, CO<sub>2</sub>-Bezug aus der Luft, nachhaltiger Wasserbezug, klarer Fokus auf heimische Produktion und grundsätzlicher Vorrang für die lokale Energiewende). Aus dem erheblichen Bedarf an synthetischen Kraftstoffen ergibt sich im Übrigen zwingend der Bedarf für einen beschleunigten Ausbau der Kapazitäten erneuerbaren Stroms.
- » **Ausweitung der Anrechenbarkeit für erneuerbaren Strom.** Die EU-weite Ermöglichung der Anrechnung von Strom im Rahmen der RED ist sehr zu begrüßen. Der von der Kommission vorgeschlagene höhere fossile Referenzwert für die Berechnung der Treibhausgaseinsparung durch erneuerbaren Strom ist ein adäquates Mittel, um dem klaren Effizienzvorsprung der direkten Stromnutzung Rechnung zu tragen. Die Anrechenbarkeit von Strom muss aber, dem Beispiel Deutschlands folgend, auf privat geladenen Strom ausgeweitet werden.

---

**Deutsche Umwelthilfe e.V.**

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
 Hackescher Markt 4  
 Eingang: Neue Promenade 3  
 10178 Berlin  
 Tel.: 030 2400867-0

**NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V.**

Bundesgeschäftsstelle  
 Charitéstraße 3  
 10117 Berlin  
 Tel.: 030 284984-0


**Deutsche Umwelthilfe**