

02.03.21

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zur Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit
Parlamentarischer Staatssekretär

Berlin, 1. März 2021

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

der Bundesrat hat in seiner 983. Sitzung am 29. November 2019 anlässlich der Zustimmung zur „Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union“ (10. BImSchV) eine Entschließung gefasst, in der er die Bundesregierung um Darstellung bittet, mit welchen rechtlichen Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene fortschrittliche Biokraftstoffe, erneuerbare nicht biogene Kraftstoffe oder ihre Kombination in den Verkehr gebracht werden dürfen (BR-Drucksache 486/19 (Beschluss)).

Dazu übersende ich in Abstimmung mit den Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Wirtschaft und Energie die erbetene Stellungnahme:

siehe Drucksache 486/19 (Beschluss)

Das Inverkehrbringen von Kraftstoffen ist **in Deutschland** durch die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen in der Fassung vom 13. Dezember 2019 (10. BImSchV) geregelt.

Die 10. BImSchV definiert verschiedene Arten von Kraftstoffen, je nachdem, in welchem Anwendungsbereich (beispielsweise Fahrzeugen oder Maschinen) diese zum Einsatz kommen sollen. Eine hohe Qualität der Kraftstoffe im Hinblick auf ihre Verträglichkeit für Umwelt und Motoren ist ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung.

Der erforderliche Anreiz für die Erhöhung des Absatzes von fortschrittlichen Biokraftstoffen und erneuerbaren nicht biogenen Kraftstoffen wird seitens der Bundesregierung nicht durch eine Novellierung der 10. BImSchV, sondern durch den am 3. Februar 2021 im Kabinett beschlossenen Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgas(THG)minderungs-Quote gesetzt.

Insbesondere fortschrittliche Kraftstoffoptionen, die in Zukunft dringend benötigt werden, befinden sich erst in der Hochlaufphase. Die Bundesregierung hat beschlossen, in der nationalen Umsetzung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie die THG-Quote bei Kraftstoffen im Straßenverkehr bis 2030 deutlich von heute 6 auf 22 Prozent zu steigern. Das entspricht im Jahr 2030 einem Erneuerbare-Energien-Anteil im Verkehr von etwa 28 Prozent. Darüber hinaus soll durch eine Verordnung der Bundesregierung der geförderte Anteil von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen wie z.B. Raps und Soja nach Maßgabe des Status quo auf 4,4 Prozent begrenzt werden. Zusätzlich soll die Förderung von Kraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung wie Palmöl auf die Höhe des Anteils von 2019 begrenzt und schrittweise bis zum Jahr 2026 ausgeschlossen werden.

Damit geht Deutschland weit über die EU-Vorgaben hinaus und nimmt eine Vorreiterrolle für den Einsatz erneuerbarer Energien im Verkehrssektor ein.

Eine *Vermarktung* von fortschrittlichen Biokraftstoffen und erneuerbaren nicht biogenen Kraftstoffen ist auch nach bereits geltendem Recht möglich. Diese alternativen Kraftstoffe unterscheiden sich von konventionellen Kraftstoffen jedoch nicht nur durch ihre Herstellung, sondern auch durch ihre Eigenschaften als Stoff. Es ist daher wichtig, dass der alternative Kraftstoff bzw. das Gemisch aus konventionellem und alternativem Kraftstoff den rechtlichen Anforderungen genügt, damit die Qualität des Kraftstoffes sichergestellt und dadurch die Fahrzeugverträglichkeit gewährleistet ist. Dies wird durch die 10. BImSchV geregelt. In der Regel werden

alternative Kraftstoffe konventionellem Kraftstoff beigemischt; der Diesel „B7“ besteht zum Beispiel aus bis zu sieben Prozent aus Biodiesel. Zusätzlich können auch hydrierte Pflanzenöle und bestimmte synthetische Kraftstoffe konventionellen Dieselmotorkraftstoff bis zu etwa 26 Prozent beigemischt werden. Auch der Ottomotorkraftstoff „E10“ kann bis zu zehn Prozent Bioethanol enthalten.

Der Ausschuss „Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug (RUV)“ der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat sich intensiv mit den rechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz von paraffinischem Dieselmotorkraftstoff in den Bereichen Straßenverkehr, mobile Maschinen und Seeverkehr befasst und ausführlich in dem Bericht „Paraffinische Kraftstoffe und 10. BImSchV“ (Stand: 7.9.2020) Stellung genommen.

Wie in der Stellungnahme dargelegt, erfüllt paraffinischer Dieselmotorkraftstoff als Reinkraftstoff nicht die Anforderungen an Dieselmotorkraftstoff nach § 4 Absatz 1 der 10. BImSchV. Daher ist das Inverkehrbringen von paraffinischen Dieselmotorkraftstoff als Reinkraftstoff im Straßenverkehr weiterhin grundsätzlich nicht zugelassen. Es bleibt jedoch bei einer zulässigen Beimischungsquote von 26 Volumenprozent zu herkömmlichem Diesel.

Fahrzeugherstellerefreigaben für die Nutzung paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe als Reinkraftstoff sind derzeit noch die Ausnahme in der Bestandsflotte. Fahrzeughalter würden den Kraftstoff auf eigenes Risiko verwenden und für eventuell auftretende Schäden selbst haften. Eine Unterscheidung der Kraftstoffe für Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen ist in der 10. BImSchV nicht vorgesehen und in der Praxis an den Tankstellen auch kaum möglich. Aus vorgenanntem Grund wird unter anderem von einer Aufnahme von reinen paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen für den Einsatz im Straßenverkehr in der 10. BImSchV weiterhin abgesehen.

Zudem stellen die technischen Beimischungsgrenzen von alternativen Kraftstoffen nach derzeitiger Marktlage keine reale Einschränkung für den Absatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen und erneuerbaren nicht biogenen Kraftstoffen dar. Derzeit werden um die 6 Prozent Biokraftstoffe und 0 Prozent strombasierte Kraftstoffe im Straßenverkehr in Verkehr gebracht.

In Bezug auf die *Schiffskraftstoffe* stellt die 10. BImSchV in § 4 Absatz 3 und 4 nur an bestimmte Schiffskraftstoffe des Seeverkehrs Anforderungen. Diese Anforderungen betreffen lediglich den Schwefelgehalt von Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel. Weitere Anforderungen an Schiffskraftstoffe enthält die 10. BImSchV nicht. Auch enthält die 10. BImSchV keine Anforderungen an Kraftstoffe für den *Flugverkehr*.

Auf EU-Ebene sind mit dem European Green Deal verschiedene Initiativen für den Luft- und Seeverkehr angekündigt.

Die Initiative „FuelEU Maritime“ zielt darauf ab, Barrieren für den Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe in der europäischen Schifffahrt und in den Häfen abzubauen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Die Initiative deckt auch nachfrageseitige Aspekte u.a. die Nutzung alternativer Kraftstoffe ab. Zusätzlich soll der bestehende Regelungsrahmen für das Angebot von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen (geregelt in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie, (RED II)) und die Infrastruktur (geregelt in der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)) ergänzt werden. Die Legislativvorschläge werden jeweils in diesem Jahr erwartet.

Mit der Initiative „ReFuelEU Aviation“ sollen nachhaltige alternative Kraftstoffe mit dem Ziel eingeführt werden, den CO₂-Anteil des Flugverkehrs zwischen 2030 und 2050 durch ambitionierte Zielfestlegung deutlich zu reduzieren. Die Produktion nachhaltiger alternativer Kraftstoffe soll gefördert und ausgebaut werden. Die Folgenabschätzung der EU-Kommission ist angekündigt, ein Legislativvorschlag wird am Ende des 1. Quartals 2021 erwartet.

In Deutschland bezieht die Bundesregierung mit der geplanten Umsetzung der RED II den Luftverkehr bereits jetzt ein und regt die Produktion von flüssigen, strombasierten Kraftstoffen an, indem eine verpflichtende Quote im Flugverkehr eingeführt werden soll (Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote). Sie beträgt ab dem Jahr 2026 0,5 Prozent und steigt auf 2 Prozent im Jahr 2030. Damit werden strombasierte Kraftstoffe auf Basis von grünem Wasserstoff als wichtiger Beitrag zu den Klimazielen im Verkehr gefördert. Die Einführung der Quote als Inverkehrbringensverpflichtung ist ein kräftiger Impuls zum Einstieg in die Produktion von E-Fuels jenseits der bisherigen Labormengen. Bis zum Jahr 2030 werden durch die neue Quote voraussichtlich 200.000 Tonnen Power-to-Liquid-Kerosin im deutschen Luftverkehr genutzt.

Mit freundlichen Grüßen

Florian Pronold