



Der Treibhausgasausstoß im Verkehr hat sich von 2016 auf 2017 um 10 Mio. t auf 170 Mio. t CO<sub>2</sub> deutlich erhöht.

# Trilog-Beschluss bremst Biokraftstoffe und Klimaschutz im Verkehr aus

**Im Oktober 2018 wird das Europäische Parlament formal abschließend dem Abstimmungsergebnis zur Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive – REDII) zustimmen. Die Fachverbände der Biokraftstoffwarenkette zeigten sich enttäuscht über das Ergebnis. Die UFOP sieht den Klimaschutz und die EU-Landwirtschaft als Verlierer. Ein sofort wirksamer Klimaschutz im Verkehr bleibt auf der Strecke, dem Klimaschutz läuft die Zeit davon.**

*Dieter Bockey, Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP), Berlin*

Diese Feststellung betrifft insbesondere Deutschland in doppelter Hinsicht. Die Bundesregierung hatte noch rechtzeitig zur Weltklimakonferenz in Marrakesch (COP22), ebenfalls im November 2016, als erstes Mitgliedsland ein nationales Klimaschutzprogramm, den „Klimaschutzplan 2050“, vorgelegt. Die Vorreiterrolle wurde wieder einmal „gelebt“, indem als nationales Klimaschutzziel statt der gesetzlich vorgegebenen 38 % Treibhausgasminderung gegenüber 1990 sogar 55 % verkündet wurden. Diese Selbstverpflichtung steht im geradezu krassen Widerspruch zu dem Eingeständnis der neuen Bundesumweltministerin Svenja Schulze, dass Deutschland die für 2020 vorgegebene nationale Treibhausgasminderungsverpflichtung in Höhe von 40 % nicht erfüllen, sondern lediglich 32 % erreichen werde. In diesem Zusammenhang ist der Beschluss

der Verhandlungspartner (EU-KOM, EU-Rat und Berichterstatter Europ. Parl.) als Ergebnis des Trilog herauszustellen, dass der Anteil erneuerbare Energien auf 32 % statt 27 %, wie von der Kommission vorgeschlagen, in 2030 steigen muss. Ende August schlug deshalb Klimakommissar Miguel Canete vor, die EU-Treibhausgasminderungsverpflichtung von 40 % auf 45 % anzuheben und diese Verpflichtung anlässlich der nächsten Weltklimakonferenz im November 2018 in Kattowitz, Polen, vorzustellen. Auf der Sollseite der EU steht dann eine höhere Verpflichtung gegenüber der Weltgemeinschaft. Würde dieses in 2030 verfehlt, ist die Politik global verpflichtender Klimaschutzziele in der Krise, ggf. sogar am Ende. Mit 45 % erhöht sich zudem die „Rückzugslinie“ für Deutschland im Falle eines erneuten Versagens. Diese Skepsis ist angesichts der

„Fortschritte“ im nationalen Klimaschutz berechtigt. Denn eines der Kernprobleme ist der Verkehr, der beim Treibhausgasausstoß 2017 gegenüber 2016 erneut deutlich zulegte, um 10 Mio. t auf 170 Mio. t CO<sub>2</sub>.

Die Klimaschutzverpflichtung sowie die nachfolgend konkreter aufgeführten „Verpflichtungen“ und „Maßnahmen“ stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu dem anzustrebenden 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens. Eine zivilrechtliche Klage eines internationalen Konsortiums, die der Europäische Gerichtshof im August gegen den EU-Ministerrat, also gegen die nationalen Regierungen und gegen das Europäische Parlament, zugelassen hat, unterstreicht die heute schon sichtbare existenzielle Betroffenheit. Der diesjährige Sommer mit seinen Folgen für die Landwirtschaft bestätigt spürbar den beginnenden

den Klimawandel. Die Landwirtschaft hat den Nachteil, dass sie vor diesem Problem nicht einfach „wegziehen“ kann.

## Ergebnisse des Trilogs

Kern des Beschlusses ist das für die EU verpflichtende Ziel, den Anteil erneuerbare Energien am Gesamtenergieverbrauch auf 32 % und speziell für den Verkehrssektor auf 14 % in 2030 zu steigern. Die EU-Kommission wird diese Zielvorgaben in 2023 überprüfen. Die EU-Kommission ist ermächtigt, gegenüber einem Mitgliedsstaat mit Maßnahmenvorschlägen den Erfüllungsdruck zu erhöhen, wenn dieses sich erkennbar nicht ausreichend ambitioniert engagiert. Die Ernsthaftigkeit des nationalen Engagements und ein ggf. notwendiger Nachbesserungsbedarf wird zuvor an den nationalen Energie- und Klimaplänen ablesbar sein, die die Mitgliedsstaaten spätestens Ende 2019 der EU-Kommission vorlegen müssen.

In diesem Beitrag können nur die wichtigsten Regelungen zusammenfassend dargestellt werden. Die mehr als 250 Seiten umfassende REDII beinhaltet ebenfalls Neuregelungen zur Verschärfung der Nachweis- und Dokumentationspflichten. Diese bedeutet, dass auch bei den von der EU-Kommission zugelassenen Zertifizierungssystemen Anpassungen vorgenommen werden müssen. Eine zentrale Datenbank zur Erfassung der verwendeten Biokraftstoff- und Rohstoffmengen (Biomasseherkünfte), analog zur Datenbank „Nabisy“ der BLE, soll geschaffen werden, um den Abgleich zwischen den Mitgliedsstaaten zu verbessern und um mögliche Betrügereien zu vermeiden. Gleichzeitig wird die Qualität der amtlichen EU-Statistik verbessert.

Problematischer ist die Tatsache, dass der Kompromiss aus zahlreichen Ermächtigungen besteht. Das wird zu einem noch größer werdenden „Flickenteppich“ nationaler Regelungen führen. Die Deckelung der Biokraftstoffmenge aus Anbaubiomasse, gemessen an der Verbrauchsmenge im Jahr 2020, führt zu einer fest fixierten Höchstmenge für den Zeitraum bis 2030. Die erweiterten Regelungen bei den Kappungsgrenzen in der nationalen Umsetzung können die tatsächliche Verbrauchsmenge für diese Biokraftstoffe noch mal reduzieren. Welche Ausmaße diese Entwicklung nehmen kann, ist in der Tabelle andeutungsweise aufgeführt. Es wurde unterstellt, dass die E-Mobilität tatsächlich den politisch gewünschten Markthochlauf erfährt und gleichzeitig der ak-

## Die wichtigsten Regelungen der REDII im Überblick

### Transportsektor:

- Anteil EE im Verkehr: 14 % (EU-KOM evaluiert Zielvorgabe in 2023);
- Beibehaltung der Kappungsgrenze von 7 % (energetisch) für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse (1G) gemessen am Energieverbrauch im Straßen- und Schienenverkehr;
- Beschränkung 1G gemessen am Verbrauch in 2020 **plus** 1 %-Punkt, wenn 7 % **nicht** überschritten wird;
- Liegt der Verbrauch 1G in einem Mitgliedsstaat noch unter 1 %, kann der Anteil auf max. 2 % erhöht werden

### Palmöl:

- Limitierung des Mengenanteils ab 2021, Basis: Verbrauchsmenge in 2019, Ziel: schrittweise Verringerung des Palmölanteils ab 2023 auf 0 % bis spätestens 31.12.2030; Regelung: delegierter Rechtsakt
- Vorlage Berichte der EU-Kommission an Rat und EP bis 01.02.2019:
  1. zur aktuellen Produktionsausweitung (Plantagen/Urwaldrodung) weltweit zu den relevanten Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, EU-KOM bestimmt die Kriterien für die Zertifizierung zur Differenzierung von Biomasserohstoffen (für Biokraft- und Brennstoffe und feste Biomasse) mit hohem und niedrigem „iLUC-Risiko“, Regelung: delegierter Rechtsakt;
  2. bis zum 01.09.2023 überprüft die EU-Kommission die Kriterien auf Basis der besten verfügbaren wissenschaftlichen Daten, nimmt ggf. eine Anpassung vor und entwickelt eine Regelung für die schrittweise Reduzierung von Biokraft- und -brennstoffen aus Palmöl-Regelung: delegierter Rechtsakt

### Kappungsgrenze Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse:

Ermächtigungen der Mitgliedsstaaten:

1. Senkung der Zielvorgabe von 14 % im Verkehr im gleichen Maße, wie anteilig der Anteil 1G in % gesenkt wird; eine Senkung auf einen Anteil 0 % 1G ist möglich, bei der Senkung kann der Mitgliedsstaat nach Rohstoffarten (niedriges und hohes iLUC-Risiko) differenzieren;
2. Umsetzung der Zielvorgaben (Quotenregelungen) auf Basis Energiegehalt, Volumen oder THG-Minderungen (THG-Quote wie in DEU)

### Anrechnung/Zielvorgaben fortschrittliche Biokraftstoffe (2G):

- Unterziele für 2G u.a. aus Reststoffen wie Stroh, Gülle und Bagasse (aus Zuckerrohr) gemäß Positivliste Anhang IX, Teil A: beginnend mit 0,2 % in 2022, 1,0 % in 2025 und 3,5 % in 2030;
- Begrenzung für 2G aus Abfallstoffen (gebrauchte Pflanzenöle/-fette, tierische Fette (Kat 1 u. 2)) auf 1,7 %; Mitgliedsstaaten können bei Nachweis der Verfügbarkeit und Zustimmung der EU-Kommission eine höhere Kappungsgrenze festlegen

### Festsetzung der Multiplikatoren zur Anrechnung auf das Verkehrsziel:

- Biokraftstoffe auf Basis von Rohstoffen aus Anhang IX (Teil A und B): 2-fach
- Elektromobilität im Straßenverkehr: 4-fach
- Erneuerbarer Strom im Schienenverkehr: 1,5-fach
- Erneuerbare Kraftstoffe im Flug- und Schiffsverkehr: 1,2-fach

tuelle EU-Kraftstoffbedarf (280 Mio. t) unverändert bleibt. Überdies müssten Biokraftstoffe aus Reststoffen in dem erforderlichen Mengenumfang bereitstehen. Für die E-Mobilität müssten die erforderlichen zusätzlichen (!) Mengen an erneuerbarer Energie durch einen entsprechenden Zubau bei Windkraft und Fotovoltaik sowie die Infrastruktur (Ladesäulen) EU-weit bereitgestellt werden. Die nationale

Einführung bzw. Anwendung der aufgeführten Multiplikatoren würde schlimmstenfalls zu dem Ergebnis führen, dass für markteingeführte Biokraftstoffe lediglich ein Anteil von 2 % verbliebe. Dieses Gesamtszenario ist unwahrscheinlich, weil diese Entwicklung eben nicht eintreten wird. Im Umkehrschluss: es fehlen hierfür die erforderlichen Voraussetzungen und Entwicklungen in der Anzahl E-Fahrzeu-



Ab 2023 bis spätestens 2030 soll der Palmöl-Verbrauch in der EU bei 0 % liegen.

Fotos: adobestock

ge und vor allem Investitionen in die Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe aus Reststoffen (z. B. Stroh).

Dennoch zeigt die Tabelle eine grundsätzliche, aber notwendige Entwicklung auf, dass der Anteil Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse eine Brückenfunktion einnimmt. Denn der Druck ist groß, die E-Mobilität im Pkw-Sektor und im Bereich leichter Nutzfahrzeuge zu erhöhen, gleichzeitig nehmen die Initiativen zu, in die Produk-

Tabelle: Anrechnung auf Verkehrsziel 14 % – Auswirkungen Multiplikatoren Biokraftstoffbedarf (1G und 2G) – EU –

Kraftstoffverbrauch 280 Mio. t

	physisch	Multiplikator	rechnerisch	Mio. t
Anhang IV Teil A	1,75 %	2	3,5 %	4,90
Anhang IX Teil B	1,70 %	2	3,4 %	4,76 (2017 : 4,0)
E-Mobilitär-Straße	0,90 %	4	3,6 %	Anzahl WKA?
E-Mobilität-Schiene	1,00 %	1,5	1,5 %	???
Lücke Konvent. Biokr.	2,00 %	1	2,0 %	5,60
<b>Gesamt</b>	<b>7,35 %</b>	<b>14,0 %</b>		

Quelle: REDII/VDB/UFOP  
EU-Verbrauch 2017 – Ethanol: 5,4 Mio. t/- Biodiesel/HVO: 15,4 Mio. t  
(Quelle: FAS/GAIN-report)

tion von Kraftstoffen aus erneuerbarem Strom als Energiequelle, den sogenannten „e-Fuels“, einzusteigen. Das 2- und besonders das 1,5-Grad-Ziel bedeutet, dass der Verkehr bis spätestens 2050 zu 100 % treibhausgasneutral sein muss. Kurzum, zum jetzigen Zeitpunkt Verbrauchsprognosen für den Zeitraum 2021 bis 2030 abzugeben, ist auch deshalb schwierig, weil nicht bekannt ist, ob und wie die Mitgliedsstaaten die nationale Biokraftstoffpolitik bzw. die Mandate infolge der REDII ab 2021 anpassen werden.

Aus Sicht der Rapserzeuger ist zu hoffen, dass bereits in 2019 der Verbrauch

von Biokraftstoffen aus Palmöl stark rückläufig ist und nachfolgend ab 2023 eine wirksame Regelung für das Auslaufen dieses Rohstoffs greift. Diese „Rohstofflücke“ könnte mit Rapsöl geschlossen werden. Weiterführende Informationen stehen zur Verfügung auf der UFOP-Homepage ([www.ufop.de](http://www.ufop.de)) und besonders im UFOP-Geschäftsbericht 2017/2018. <<

**Dieter Bockey**

UFOP, Berlin  
d.bockey@ufop.de

## AUS DER INDUSTRIE

LEMKEN

### Lemken übernimmt Hacktechnikspezialisten Steketee

Der Landtechnikspezialist Lemken hat das niederländische Unternehmen Machinefabriek Steketee B.V. übernommen. Das verkündete Lemken Ende August anlässlich eines Pressevents in Frankreich. Damit erweitert Lemken sein Produktportfolio im Bereich Crop Care um Geräte zur mechanischen Beikrautbekämpfung und zukunftsorientierte kameragestützte Maschinenführung. Mit Steketee hat Lemken auch die Rumpstadt Bodenbearbeitungstechnik übernommen, nicht jedoch die Belüftungstechnik für Erntegut. Geschäftsführer Anthony van der Ley wertet diesen Schritt als wichtige Ergänzung in Bezug auf den Umbruch im Bereich Pflanzenschutz: „Die Akzeptanz für den Einsatz von chemischen Wirkstoffen sinkt, sowohl in der Gesellschaft als auch bei den Landwirten. Resistenzen



Foto: Aufmkolk

gegen die aktuellen Mittel nehmen kontinuierlich zu und neue Wirkstoffe sind kaum verfügbar. Die gesetzlichen Anforderungen steigen stetig, daher brauchen wir wirkungsvolle Alternativen. Aufgrund der weit verbreiteten Nutzung bieten

Herbizide das größte Potenzial, den Einsatz von chemischen Pflanzenschutzmitteln zu senken“.

Die Machinefabriek Steketee B.V. mit Sitz im niederländischen Stad aan't Haringvliet ist mit knapp 50 Mitarbeitern ein innovativer Hersteller für Geräte zur mechanischen Unkrautbekämpfung. Die eigen entwickelte Kameratechnik erleichtert dem Landwirt die präzise Maschinenführung und ermöglicht das Hacken sowohl auf klassische Weise zwischen der Reihe, als auch zwischen den Früchten in der Reihe.

Lemken möchte gemeinsam mit Steketee den niederländischen Standort ausbauen und die Produktionskapazitäten erweitern. Die Markennamen Steketee und Rumpstadt bleiben bis auf Weiteres bestehen. <<