

Stellungnahme:

Wir begrüßen, dass der Gesetzentwurf erste verbindliche Ziele für das Inverkehrbringen von synthetischem Flugturbinenkraftstoff verankert. Allerdings wird es für einen über diese Ziele hinausgehenden Markthochlauf flankierend weitere Instrumente geben müssen. Außerdem können nationale Quoten auf mittel- und langfristige Sicht die Thematik nicht angemessen regeln, ohne dass es zu Verwerfungen des europäischen Luftverkehrs käme. Vorzugswürdig für die Zielerreichung des schrittweisen Ersatzes fossilen Kerosins durch strombasiertes synthetisches Kerosin ist vielmehr die Festlegung von verbindlichen Zielen auf europäischer und langfristig auch internationaler Ebene für den Einsatz von sog. Power-to-Liquid- (PtL, sollte prioritär verfolgt werden) und Biokraftstoff.

Europaweite Lösungen sind vor allem dann erforderlich, wenn zukünftig bis 2050 die zu erreichenden Anteile der alternativen Kraftstoffe für die Umsetzung der Klimaschutzziele sukzessive Richtung 100% entwickelt werden sollen. Daher sollte sich die Bundesregierung auf EU-Ebene mit Nachdruck für entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen einsetzen, damit es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Luftverkehrsmarkt zu Ungunsten deutscher Luftverkehrsgesellschaften oder „Tankering“ kommt (Umgehung der Vorschriften durch gezielte Betankung in Standorten, die über geringe Anforderungen verfügen und daher kostengünstiger sind). Eine Quote auf nationaler Ebene ist grundsätzlich geeignet, den Inverkehrbringern des Kerosins und den beteiligten weiteren Akteuren Investitionssicherheit zu geben. Als alleiniges Instrument ist sie aber nicht ausreichend. Flankierend zu einer nationalen Regelung sind Schutzmechanismen und regulatorische Rahmenbedingungen für einen PtL-Markt vorzusehen, die auch den Schutz vor Wettbewerbsverzerrungen durch Anbieter aus Drittstaaten umfassen. Um die ambitionierten Ziele für 2030 erreichen zu können, braucht es neben den verbindlichen Vorgaben eine staatliche technologieoffene Förderung des Markthochlaufes der PtL-Produktion mit dem Ziel, die unter Einhaltung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele energie- und kosteneffizientesten Lösungen erfolgreich in den Markt zu bringen. Perspektivisch für das Jahr 2050 ist ein Ausstiegsplan aus fossilem Kerosin zu definieren und zusätzlich zu der Festlegung der Quote sind andere Markt- oder Einführungsmodelle zu prüfen, wie z.B. Fonds- oder Auktionierungssysteme, die einen selbsttragenden PtL-Markt ermöglichen.

Mit Blick auf die erforderliche staatliche Unterstützung bei der Herstellung des Markthochlaufs wird ein rechtlicher Rahmen auf EU-Ebene benötigt, der klarstellt, dass Beihilfen erforderlich sind und die Gewährung der Beihilfen in einem zügigen und vereinfachten Verfahren erfolgen sollte, um den Markthochlauf sicherstellen zu können und Nachteile für die europäische Luftverkehrswirtschaft zu vermeiden. Ebenso wird es erforderlich sein, für die Produktion von grünem Wasserstoff angemessene Regelungen zu schaffen, wie die Stromnebenkosten so gering gehalten werden, dass sie sich nicht faktisch prohibitiv für einen Markthochlauf auswirken. Wir gehen davon aus, dass zur Schaffung von ausreichenden Produktionsmengen und um die möglichst effiziente Nutzung bestehender, unter Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien nutzbarer CO₂ Quellen sicherzustellen, auch relevante Anteile von PtL inländisch produziert werden müssen.

Um Unklarheiten im Vollzug zu vermeiden, regen wir an, aus Gründen der Klarstellung in die Gesetzesbegründung eine Erläuterung aufzunehmen, dass sich im Rahmen der Formulierung Kraftstoffe „aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs“ der nicht-biogene Ursprung auf die Energie bezieht und nicht auf den Kraftstoff selbst. Der im Kerosin enthaltene Kohlenstoff, der etwa 85% der Masse des Kraftstoffs ausmacht, kann biogenen Ursprungs sein, wenn er z.B. aus CO₂-Emissionen einer Biogasanlage gewonnen wurde. Folgt man der Logik der RED, ist aber davon auszugehen, dass die Herkunft der Energie relevant für die Beurteilung der Frage des nicht-biogenen Ursprungs ist.

II. Artikel 1 Nr. 5 b) cc)

„In den Fällen des § 37 a Absatz 4a beträgt die Höhe der Abgabe 70 Euro pro Gigajoule.“

Stellungnahme:

Die Ergänzung sieht für das Nichteinhalten der Quote eine Ausgleichsabgabe (Pönale) von 70 Euro pro Gigajoule vor. Nach fachlicher Einschätzung des hessischen Kompetenzzentrums für Klima und Lärmschutz im Luftverkehr „CENA“ wird dieser Wert deutlich unter den Kosten liegen, die nach aktuellem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2030 mit der Produktion einer Tonne PtL-Kerosins sowohl bei der Produktion in Deutschland als auch an ausländischen Standorten verbunden sein werden. Hintergrund dieser Annahme ist die Berechnung, dass eine Tonne Kerosin einen Energiegehalt von rund 45 Gigajoule hat. Dies würde eine Ausgleichsabgabe von 3.150 Euro pro Tonne bedeuten. Aktuelle Schätzungen setzen den Wert einer Tonne PtL-Kerosin je nach Standort für die Produktion von erneuerbaren Energien und je nachdem, ob eine passende CO₂ Quelle vorhanden ist oder ob dies über „direct air capture“ gewonnen wird, zwischen 3500 Euro und ca. 6.000 Euro an. Selbst bei der perspektivischen Produktion an ausländischen Standorten wäre also davon auszugehen, dass der Wert der Pönale geringer wäre als der Wert der Produktion des PtL pro Tonne. Dies könnte dazu führen, dass die Quote beim Inverkehrbringen nicht eingehalten wird, weil es betriebswirtschaftlich voraussichtlich für die Beteiligten in der Lieferkette günstiger wäre, die Pönale zu bezahlen, selbst wenn man eingesparte Kosten für CO₂ Emissionen etc. mit einbezieht. Um sicherzustellen, dass die Quote eingehalten wird, müsste der Bund also sicherstellen, dass auch noch im Jahr 2030 über staatliche Förderung der PtL-Produktion oder andere verbindliche Mechanismen die Mehrkosten für das PtL unter dem Wert der Pönale gehalten werden. Dann bliebe dieser Aspekt jedoch wohl ohne negative Auswirkungen.

III. Grundsätzliches

Nach der RED II soll der Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor bis 2030 auf 14% steigen. Dazu soll u.a. E-Mobilität beitragen (es darf der Richtlinie entsprechend der vierfache Energiegehalt angerechnet werden), aber auch PtL im Luftverkehr. Der Gesetz- und Verordnungsentwurf setzt im Bereich E-Mobilität die Vorgaben der RED II 1:1 um. Dies kann dahingehend interpretiert werden, auch künftig den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr durch eine fortschreitende Elektrifizierung des Straßenverkehrs zu erhöhen. Da die direkte Nutzung von erneuerbarem Strom im Anteil erneuerbarer Energien besonders hoch ist, besteht hier

