



Stellungnahme zu den Referentenentwürfen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

und zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Aktenzeichen: IG I 6 – 5012/010-2020.0001

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit zu den oben genannten Regulierungsvorschlägen Stellung zu nehmen. Diesbezüglich bedauert er die wenig ambitionierte Umsetzung der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II). Um auch Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die sich heute im Bestand befinden und in den kommenden Jahren neu zugelassen werden, einen Beitrag zum Klimaschutz möglich zu machen, sind CO₂-frei und nachhaltig hergestellte Treibstoffe, wie strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) und fortschrittliche Biokraftstoffe, erforderlich. Für sie sollte im kommenden Jahrzehnt eine verpflichtende Quote zur Beimischung eingeführt werden, um den Herstellern dieser alternativen Kraftstoffe langfristig stabile Rahmenbedingungen für Investitionen zu geben und um bis zum Ende des Jahrzehntes eine signifikante CO₂-Minderung für konventionelle Pkw sicherzustellen.

Auf folgende Punkte möchte der ADAC mit Blick auf den weiteren Beratungsprozess der beiden Vorschläge eingehen:

Der ADAC bekennt sich ausdrücklich zum Klimaschutz. Gerade weil in den letzten Jahrzehnten die THG-Emissionen des Straßenverkehrs nahezu unverändert geblieben sind, bei allerdings deutlich gewachsener Verkehrsleistung, sieht er in diesem Sektor eine besondere Notwendigkeit verstärkter Anstrengungen bei der Reduzierung der Emissionen.

Mit Blick auf diese Anforderungen sind aus Sicht des ADAC die Entwürfe zu wenig ambitioniert. Die RED II Richtlinie wurde ein Jahr vor dem European Green Deal veröffentlicht, inzwischen sind deutlich strengere Klimaziele auch für den Verkehrssektor in der Diskussion. Eine Umsetzung, die kaum über RED II hinaus geht, reicht heute nicht aus – und ist auch nicht im Einklang mit den Erwartungen der Bundesregierung, den Mindestanteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors signifikant über die EU-Vorgaben hinaus zu erhöhen, wie im Klimaschutzplan und der Nationalen Wasserstoffstrategie dokumentiert. Darüber hinaus lassen die Entwürfe die Frage, wie der umfangreiche Bestand an Pkw mit Verbrennungsmotoren Klimaneutralität erreichen soll, vollkommen außen vor.

Der notwendige und vom ADAC unterstützte Hochlauf der Elektromobilität allein wird zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr nicht ausreichen. Es braucht zwingend Lösungen für den – auch 2030 und danach noch – Bestand von Millionen Pkw mit Verbrennungsmotoren. Dazu sind aus Sicht des ADAC treibhausgasneutral erzeugte flüssige und auch gasförmige Kraftstoffe zwingend notwendig, deren Anteil am Kraftstoffabsatz im Laufe des kommenden Jahrzehnts zunehmen muss.

Unter den Prämissen, dass individuelle Mobilität bezahlbar sein muss und zu ihr noch sehr lange auch der Pkw gehören wird, braucht es Anreize für einen marktkonformen Produktionshochlauf alternativer

Kraftstoffe. Diese werden durch die Entwürfe nicht gesetzt. Gerade in der Phase des Markthochlaufs können weder Steuerbefreiungen noch signifikante Preiserhöhungen für fossile Kraftstoffe, etwa durch die CO₂-Bepreisung im nationalen Emissionshandel für Brennstoffe, konkurrenzfähige Preise für alternative Kraftstoffe gegenüber fossilem Diesel und Benzin sicherstellen. Daher ist die Einführung obligatorischer Beimischungsquoten für neue treibhausgasneutrale Kraftstoffe notwendig.

Dies schafft auf der einen Seite den Herstellern THG-ärmer oder -freier Kraftstoffe verlässliche Rahmenbedingungen für Investitionen und gewährleistet auf der anderen Seite die Akzeptanz beim Verbraucher. Gerade für Glaubwürdigkeit und Akzeptanz ist es entscheidend, dass die tatsächlichen CO₂-Emissionen beim Betrieb von Pkw mit Verbrennungsmotor verringert werden. Der Nachweis von Zertifikaten über Emissionminderungen in anderen Einsatzbereichen, auch die Verwendung von grünem Wasserstoff in der Raffinerie, tragen sicher zum Klimaschutz bei. Der Autofahrer selbst kann aber über die Finanzierung von Zertifikaten nur mittelbar dazu beitragen. Sehr starke Bedeutung hat aus Sicht des ADAC ein unmittelbarer Beitrag durch weniger fossilen Kohlenstoff in den CO₂-Emissionen am Auspuff. Dies ist nötig und möglich durch die stoffliche Beimischung treibhausgasarmer Kraftstoffe.

Verpflichtende Beimischungsquote für THG-arme Kraftstoffe im Straßenverkehr

Der ADAC fordert daher, im Rahmen der Umsetzung der RED II Richtlinie eine verpflichtende Beimischungsquote für CO₂-frei und nachhaltig hergestellte Treibstoffe wie strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) und fortschrittliche Biokraftstoffe einzuführen. Diese Quote, zusätzlich zur bestehenden Regelung, die in der Praxis rund sieben Energie-Prozent Beimischung von Biokraftstoffen der ersten Generation erlaubt, sollte die stoffliche Beimischung erneuerbar hergestellter Kraftstoffe sicherstellen. Die Quote soll zunächst sehr moderat eingeführt werden, sukzessiv steigen und 2030 einen knapp zweistelligen Prozent-Anteil erreichen. Mehrfachanrechnungen steht der ADAC skeptisch gegenüber, da damit entweder das Erreichen des Klimaschutzziels nicht sichergestellt wird oder vorbeugend exzessiv hohe Quoten vorgegeben werden müssten. Sollte die Option der Mehrfachrechnung dann nicht im vorgegebenen Maße möglich sein, wären unverhältnismäßig große Anstrengungen bei anderen Optionen mit Einfachanrechnung erforderlich, um das Ziel dennoch zu erreichen. Darüber hinaus befürworten wir einen technologieoffenen Ansatz und sehen im Entwurf derzeit eine dem widersprechende Fokussierung auf Elektromobilität. Sinnvoll sind dagegen Unterquoten für Kraftstoffe, die langfristig zur Erfüllung des Klimaziels von Paris zwar notwendig sind (z.B. DAC, Abscheidung von CO₂ aus der Umgebungsluft), für die aber in der Einführungsphase ohne Unterquote aufgrund der Verfügbarkeit kostengünstigerer, jedoch vom Mengenpotenzial begrenzter Alternativen (z.B. aus Biomasse, angebaut an nicht zur Lebensmittelproduktion geeigneten Standorten, hergestellte Kraftstoffe) kein Anreiz zu Investitionen besteht.

Exklusive Unterquote für Flugturbinentreibstoff

Der ADAC lehnt den exklusiven Zugang einzelner Untergruppen des Verkehrssektors zu bestimmten Energieträgern und Treibstoffen ab. Daher ist auch die Unterquote ausschließlich für Flugturbinentreibstoff skeptisch zu bewerten – insbesondere wenn für den Pkw- und Straßenverkehr, der einen wesentlich größeren Absatzmarkt und längeren Hebel bei der Klimawirksamkeit darstellt, kein marktwirtschaftlicher Anreiz zum Aufbau der notwendigen Anlagen und zu Herstellung und Inverkehrbringen CO₂-frei und nachhaltig hergestellter Treibstoffe wie strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) und fortschrittliche Biokraftstoffe gegeben wird.

Herausgeber
ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de