



## CNG INDUSTRIEKREIS

An das  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
IG I 6  
Postfach 12 06 29  
53048 Bonn

Aktenzeichen: IG I 6 – 5012/010-2020.0001

Essen, den 15.10.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit übersende ich die Stellungnahmen zum Referentenentwurf für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote sowie eine Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote des **Industriekreises CNG**<sup>1</sup>.

Der Industriekreis CNG steht für „grüne Mobilität“ mit fortschrittlichen, erneuerbaren Kraftstoffen und entsprechenden Motoren, den „grünen Verbrennern“. Besonders große Potenziale sehen wir bei Biomethan und synthetischem Methan, welche durch eine ambitionierte Umsetzung und Fortentwicklung der RED-2 und Incentivierungen auf der Fahrzeugseite (analog zur E-Mobilität) einfach und kostengünstig erschlossen werden könnten.

In Ergänzung zu mit nachhaltigem Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen und batterieelektrischen Fahrzeugen kann der „grüne Verbrenner“ einen erheblichen Beitrag zum Erreichen der nationalen und europäischen Klimaziele leisten. In der Mobilität der Zukunft müssen technologieoffen alle Energieträger- und Antriebsoptionen, die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) senken, eine faire Chance haben. Mit den vorliegenden Entwürfen zum Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote ist dies nicht gegeben, und wir sehen sehr erhebliche Risiken,

---

<sup>1</sup> Mitglieder des Industriekreises CNG sind Unternehmen der Energie- und Gaswirtschaft, der Automobilindustrie und der Tankstelleninfrastruktur (u.A. DVGW, EWE, ONTRAS, SNAM, Audi, Skoda, Seat, Scania, MAN, Total, OrangeGas, Hexagon, Verbio)

dass bei einer Umsetzung in der vorliegenden Fassung Deutschland die THG-Minderungsziele im Verkehr nicht erreichen kann.

### **Bewertung des Referentenentwurfs:**

Der Anteil der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch im Verkehr lag 2018 bei 5,7 %, ohne Mehrfachanrechnungen. Unter Berücksichtigung von Mehrfachanrechnungen erreichte der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr 7,92 % (2018).<sup>2</sup> Damit ist der Verkehrsbereich in Deutschland weit entfernt vom Erreichen der 14 %-Mindestvorgabe der EU für das Jahr 2030 gemäß RED-2. Zudem würden auch diese 14 % - insbesondere vor dem Hintergrund der Möglichkeiten von Mehrfachanrechnungen - bei weitem nicht ausreichen, einen adäquaten Beitrag zum nationalen Reduktionsziel von 40 % realer THG-Reduktion (ggü. dem Niveau von 1990/2015) im Transportsektor zu leisten. Um den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich zu erhöhen, ist daher eine ambitionierte und zielorientierte Ausgestaltung der regulatorischen Rahmenbedingungen notwendig.

Das durch das BMU vorgeschlagene Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote bleiben weit hinter dieser Notwendigkeit zurück und erfüllen zudem nicht die Forderung aus der nationalen Wasserstoffstrategie nach einer „zeitnahen und ambitionierten Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED-2)“. Die Bundesregierung setzt sich danach zum Ziel, „den Mindestanteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus zu erhöhen. Eine Festlegung erfolgt im Rahmen der im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Weiterentwicklung der THG-Quote des BImSchG<sup>3</sup>.“

In den vorgelegten Entwürfen sind über die Möglichkeit der Vierfachanrechnung von Ladestrom vor allem für batterieelektrische Fahrzeuge Anreize vorgesehen und das, ohne dass in dem Gesetzesentwurf dafür gesorgt wird, dass dieser Ladestrom zusätzlicher grüner Strom ist, der nicht zum Erreichen des 65 %-EE-Ziels im Stromsektor herangezogen wird. Für andere Optionen, die tatsächlich fossile Energiemengen verdrängen, wie fortschrittliche, erneuerbare, synthetische Kraftstoffe oder erneuerbare Kraftstoffe biogenen Ursprungs sind lediglich geringere Anrechnungen möglich. Damit werden strombasierte Technologien gegenüber anderen Technologien einseitig bevorzugt. Eine Technologieoffenheit, mit der schnell und zielgerichtet THG Minderungen umgesetzt werden können, wird nicht zugelassen.

Wir sind davon überzeugt, dass nur mit einem marktorientierten Ansatz, der diejenigen Technologien anreizt, die in den jeweiligen Mobilitätsbereichen effektiv und kostenoptimal THG-Emissionen senken, Klimaziele auch erreicht werden können. D.h., dass alle Antriebsoptionen, die Treibhausgasemissionen senken, eine faire Chance erhalten müssen. Die vorliegenden Entwürfe sorgen aber dafür, dass es für fortschrittliche, erneuerbare, gasförmige und flüssige Kraftstoffe (e-fuels), die auf Basis von Wasserstoff-Technologien erzeugt werden, keinerlei Investitionsanreiz gibt. Diese Kraftstoffe sind aber eine ganz wesentliche Option, um auch über 2030 hinaus substantielle THG-Minderungen im Verkehrsbereich zu erreichen. Gleiches gilt für fortschrittliche, biogene Kraftstoffe. Die

---

<sup>2</sup> Vgl. Eurostat (2019): SHARES 2018 summary results.

<sup>3</sup> Nationale Wasserstoffstrategie (Maßnahme 5)

Anhebung der THG-Minderungsquote auf die im Entwurf für das Jahr 2026 anvisierte Höhe von 7,25 % kann angesichts des Hochlaufs von E-Fahrzeugen bereits über die Vierfachenrechnung und die anderen vorgesehenen Mehrfachenrechnungen erreicht werden – zusätzliche Mengen nachhaltiger Kraftstoffe sind praktisch nicht notwendig. Auch ein verbindliches Ziel für 2030, das Investitionsanreize setzen könnte, fehlt völlig.

Abb. 1 zeigt die Entwicklung von THG Emissionen im Verkehrsbereich und notwendige Reduzierungen bis 2030 und darüber hinaus. Mit den vorgelegten Entwürfen zum Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote wird Deutschland seine Treibhausgasminderungsziele im Verkehr nicht erfüllen können.

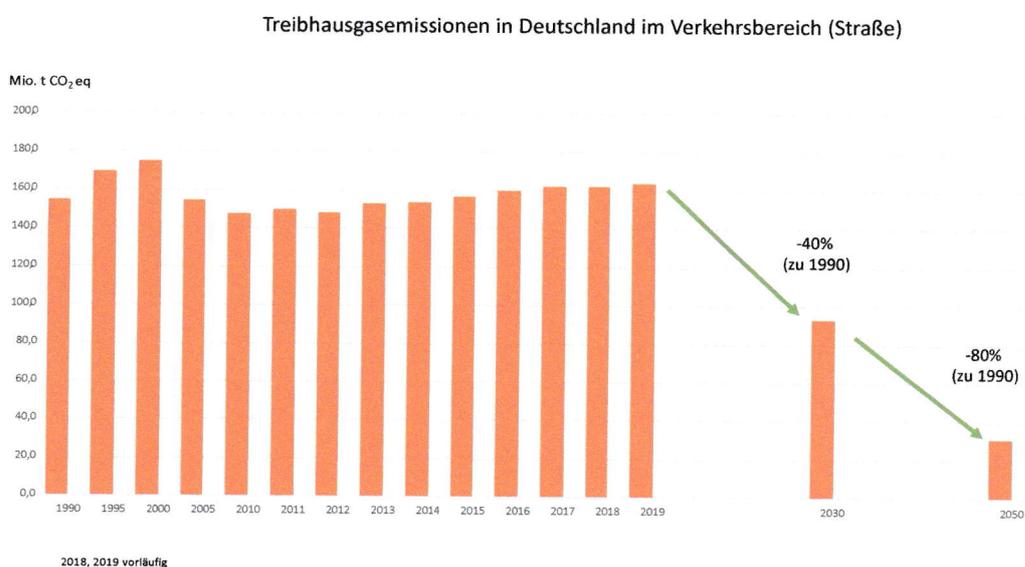


Abbildung 1: Treibhausgasemissionen in Deutschland im Verkehrsbereich (Straße);  
Quelle: UBA, DVGW

### Notwendige Anpassungen:

Der Industriekreis CNG schlägt folgende Änderungen vor:

- 1) Anhebung des Zielwertes für den Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich auf 23 % im Jahr 2030.

Der vorgelegte Vorschlag sieht vor, die Vorgabe der RED-2 für den Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich von 14 % über die Treibhausgasminderungs-Quote in Höhe von 6 % ab dem Jahr 2020 und in Höhe von 7,25 % ab dem Jahr 2026 zu erfüllen. Diese Werte können unter Zuhilfenahme diverser Mehrfachenrechnungen erreicht werden. Damit bleibt das BMU aber weit hinter der Zielsetzung der Bundesregierung zurück und lässt sehr große Potentiale ungenutzt, die heute noch nicht erschlossen wurden. Diese Potentiale werden aber zwingend benötigt, um die Klimaziele zu erreichen, zu denen sich Deutschland im Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet hat.

Der Industriekreis CNG schlägt daher auf Basis der in der NPM erarbeiteten Potentialabschätzungen eine Anhebung des Zielwertes für den Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich auf 23 % im Jahr 2030 vor (bei Gewährung von Doppelanrechnungen entsprechend mehr), sowie darauf basierende, progressiv ansteigende Zielwerte für die Jahre zwischen 2021 und 2030. Dabei sollten die Zielwerte ambitioniert sein. Der für das Heben der grünen Energieträgerpotentiale notwendige Antriebswechsel im Fahrzeugbestand ist durch entsprechende Incentivierung geeigneter Fahrzeuge (bspw. CNG-Fahrzeuge) in Analogie zur bestehenden Incentivierung des E-Fahrzeugmarktes vorzunehmen.

## 2) Festlegung eines deutlich ambitionierteren 2030-Zielpfades der Treibhausgasminderungs-Quote

Mit dem vorgelegten Entwurf (Festlegung nur bis 2026) wird keine Planungssicherheit erreicht. Notwendig ist ein Zielpfad bis mindestens 2030 und die genannte Festlegung der Zielkurve bis dahin. Nur damit können disruptive Nachfrageschwankungen vermieden und den Marktakteuren genügend Planungssicherheit gegeben werden.

## 3) Mehrfachanrechnungen von Technologien

Mit dem Referentenentwurf soll eine Vierfachanrechnung für grünen Fahrstrom im Straßenverkehr umgesetzt werden. Dies ist durch den höheren Wirkungsgrad von E-Fahrzeugen (ca. Faktor 2) nicht zu rechtfertigen und verhindert eine echte Technologieoffenheit. Zudem wird durch den grünen Fahrstrom keinerlei Effekt für den Klimaschutz erreicht, weil derselbe grüne Strom auch zum Erreichen des Grünstromziels im Stromsektor (65 % im Jahr 2030) gezählt werden kann. Das muss explizit ausgeschlossen werden, damit - wie bei gasförmigen und flüssigen Kraftstoffen - zusätzliche nachhaltige Energiemengen generiert und tatsächlich fossile Energieträger verdrängt werden. Mehrfachanrechnungen sollten nur vorübergehend und nur gewährt werden, um neue, bisher nicht etablierte Technologien anzureizen. Wir schlagen vor, das System der Mehrfachanrechnungen auch auf nachhaltigen Wasserstoff (nicht nur in Raffinerien, auch bei der Direktnutzung in Brennstoffzellenfahrzeugen) und seine Folgeprodukte (E-Fuels) auszuweiten.

## 4) Technologieoffene Mindestquote für fortschrittliche gasförmige und flüssige Kraftstoffe

Fortschrittliche Kraftstoffe gemäß § 2 (6) der achtunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (38. BImSchV), d.h. Biogase und fortschrittliche, gasförmige und flüssige Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, sind eine wichtige Option, um Treibhausgasminderungen im Verkehrsbereich zu erreichen. Die bestehenden Klimaziele können im Verkehrsbereich nicht erreicht werden, wenn einseitig batterieelektrische Fahrzeuge gestützt werden. Die bestehende Vorgabe in § 14 der 38. BImSchV sollte daher nicht ausschließlich auf Biokraftstoffe beschränkt werden, wie dies im Referentenentwurf der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote vorgesehen ist. Wir schlagen daher vor, einen gezielten Hochlauf fortschrittlicher Kraftstoffe durch Unterquoten im gesamten Verkehrssektor und nicht nur im Luftverkehr abzusichern. Gerade bei den E-Fuels ist Methan (E-Gas, SNG) ein besonders effizienter und wirtschaftlicher Energieträger, der aufgrund seiner hohen technologischen Reife sehr schnell hochskaliert werden kann. Notwendig ist ein

System, das für **alle** fortschrittlichen, gasförmigen und flüssigen Kraftstoffe eine Mindestquote vorsieht, die die Mindestanforderungen aus der RED-2 übertrifft.

Mit freundlichen Grüßen



Für den Industriekreis CNG

Ansprechpartner:



Industriekreis CNG ([www.green-gas-mobility.eu](http://www.green-gas-mobility.eu))

Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. ([www.dvgw.de](http://www.dvgw.de))

E-Mail: 

Telefon: 