



15.10.2020

Stellungnahme

Referentenentwurf zur Weiterentwicklung der gesetzlichen Treibhausgas-Minderungsquote (§ 37 BImSchG) und der relevanten Verordnung (38. BImSchV)

Die unterzeichnenden Partner sind unabhängige Organisationen, die eine dezentrale Energiewende und erneuerbare Verkehrswende als Grundvoraussetzung für die Erreichung der Klimaziele sehen. Die Unterstützer dieser Stellungnahme sind davon überzeugt, dass für eine Entschleunigung des menschengemachten Klimawandels eine deutlich schnellere Reduktion der Treibhausgasemissionen, insbesondere in diesen beiden Sektoren, erreicht werden muss. Sowohl die unterzeichnenden Startups, als auch die etablierten Unternehmen haben viel Erfahrung und Expertise mit den Themen Elektromobilität, Ladeinfrastruktur und dezentrale erneuerbare Energien. Die Organisationen sind aktiv in innovativen Geschäftsfeldern rund um die Treibhausgas-Minderungsquote und sehen darin eine große Chance für Energie- und Verkehrswende. Wir danken dem Bundesumweltministerium für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den vielversprechenden Referentenentwürfen.

Allgemein

Die Treibhausgas-Minderungsquote (kurz THG-Quote) ist die Umsetzung der EU Renewable Energy Directive II (RED II) für den Verkehr in deutsches Recht. Die THG-Quote in der neuen Version bietet durch den Fokus auf die Förderung von Elektromobilität, an der Schnittstelle zwischen Energie- und Verkehrssektor, eine einzigartige Chance für die Umstellung der motorisierten Individual-Mobilität auf erneuerbare Kraftstoffe. Sie ist ein erster Schritt in Richtung eines nachhaltigen, emissionsarmen Verkehrs und vereint Chancen für die Energie- und Verkehrswende. Durch die sinnvolle und von der EU vorgegebene Mehrfachanrechnung der energetischen Menge des Stroms wird ein klares Zeichen für Elektromobilität als Schlüsseltechnologie für die kommenden Jahre gesetzt. Die Förderung von in Fahrzeugen genutztem Strom soll dabei den Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützen. Insgesamt könnten mit dem aktuellen Ambitionsniveau der THG-Quote zwar die EU-Mindestziele aus der RED II von 14% erneuerbaren Energien (EE) im Verkehr erfüllt werden, die Bundesregierung verpasst aber auch die Chance, Deutschland als Vorreiter im Bereich Klimaschutz hinsichtlich erneuerbarer Kraftstoffe und Elektromobilität zu positionieren.

1. Anrechnung der vollen Emissionsminderung durch Strom aus erneuerbaren Energien (§ 5 Absatz 4 38. BImSchV, Entwurf zur Verordnung: Nummer 4b)

Zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 wird nunmehr Strom, der direkt aus einer EE-Stromerzeugungsanlage und nicht aus dem Netz bezogen wurde, als vollständig erneuerbar betrachtet und mit dem Emissionsfaktor null versehen. Im Vergleich zum aktuellen Strommix würde dieses Szenario zu einer Verdreifachung der vermiedenen THG-Emissionen und damit auch einer Verdreifachung der finanziellen Anreize führen. Die Anerkennung von Ladestrom aus 100% erneuerbaren Energien bei einer Direktverbindung zwischen Stromerzeugungsanlage und öffentlichem Ladepunkt ist ein wichtiger Schritt und wir begrüßen die entsprechende Berücksichtigung bei der Anrechnung. Insgesamt sehen wir das Thema als sehr große Chance, den Ausbau von zusätzlichen dezentralen Erneuerbaren und deren direkte Nutzung als Elektroauto-Strom zu fördern. Elektromobilität ist nur so sauber, wie der geladene Strom. Deswegen macht eine stärkere Förderung von nachweislich grünem Strom im Vergleich zu Kohle-Strom bzw. dem durchschnittlichen Strommix Sinn. Dies führt zu starken finanziellen Anreizen für den zusätzlichen Ausbau von (dezentralen) erneuerbaren Energien.

a) Anrechnung von EE an öffentlichen Ladepunkten

Bei öffentlichen Ladepunkten ist die Anrechnung von EE-Direktverbindungen mit null Emissionen bereits integriert, was zu einer ersten Lenkungswirkung führen dürfte. Allerdings ist der in der Verordnung vorgesehene Fall einer "Insel-Lösung" (Direktverbindung ohne Netzanschluss) in der Realität sehr selten und in den meisten Fällen auch nicht sinnvoll umsetzbar. Hier wäre die Schaffung einer regulatorischen Lösung für die Anrechenbarkeit der Null-Emissionen auch in anderen Fällen (nicht nur für Insel-Lösungen) extrem wichtig, um die Lenkungswirkung für einen zusätzlichen Ausbau von erneuerbaren Energien für den Verkehrssektor weiter zu forcieren. Dazu die RED II: "Aus dem Netz entnommene Elektrizität kann in vollem Umfang als erneuerbare Elektrizität angerechnet werden, wenn sie ausschließlich mittels erneuerbarer Energiequellen produziert wurde und nachweislich die Eigenschaften erneuerbarer Energie aufweist sowie etwaige sonstige entsprechende Kriterien erfüllt, sodass sichergestellt ist, dass ihre Eigenschaften als erneuerbare Energie nur einmal und nur in einem Endverbrauchssektor geltend gemacht werden." Denkbar wäre hier beispielsweise ein bilanzielles Konzept oder die Anerkennung von Power Purchase Agreements (PPA). Eine weitere Möglichkeit wäre die Anrechnung von EE-Direktverbindungen zum Ladepunkt MIT Netzanschluss, nachgewiesen durch entsprechende Meßgeräte. Separate Anreize für grünen Strom würden schlussendlich zu einer starken Förderung für den zusätzlichen Ausbau von dezentralen EE-Stromerzeugungsanlagen, z.B. Wind/Biogas/PV ggf. in Kombination mit Batteriespeichern (im Falle von Insel-Lösungen) führen.

b) Anrechnung von EE beim nicht-öffentlichen Laden

Eine Sonderregelung für die Anrechnung von EE bei nicht-öffentlichem Laden (privat und gewerblich) stellt eine sinnvolle Förderung des dezentralen Ausbaus dar. Gleichzeitig könnten so auch Anreize geschaffen werden, das Laden von E-Fahrzeugen in Zeiten mit hohem EE Angebot und Stromüberschuss im Netz zu verschieben und die Netze in anderen Zeiten zu entlasten. So werden E-Fahrzeuge zu aktiven Komponenten im Rahmen der notwendigen Flexibilisierung des Energiesystems. Wir empfehlen deshalb, die Regelung auch auf das nicht-öffentliche Laden auszuweiten und eine erweiterte Anrechenbarkeit, wie für das öffentliche Laden vorgeschlagen, zuzulassen. Durch die entstehenden Erlöse wäre die entsprechend notwendige technische Infrastruktur, z.B. Mess- und Steuerungsgeräte schnell refinanzierbar. Hier könnte eine Integration/Anbindung mit der geplanten EEG Novelle und der KfW-Förderung für private Ladeinfrastruktur (initiiert durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur) stattfinden. Sowohl im privaten, als auch im gewerblichen Bereich würde auch das eine extreme Lenkungswirkung in Richtung dezentrale erneuerbare Energiewende entfalten und Konzepte wie Mieterstrom, Teilen von Ladepunkten, etc. attraktiver machen.

2. Anrechnung von messgenauen Strommengen beim gewerblichen nicht-öffentlichen Laden (§ 7 Absatz 2 38. BImSchV)

Auch im Falle des § 7, der Ladung an anderen, nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkten, sollen deren Betreiber direkt profitieren. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass der wirtschaftliche Vorteil aus dem Quotenhandel auch tatsächlich derjenigen Person zugute kommt, der die Investitionen in die Infrastruktur zu tragen hat. Die Intention ist definitiv sinnvoll und wir begrüßen diesen Schritt. Allerdings soll die Anrechnung von Strommengen in allen Fällen, bei denen nicht öffentlich geladen wird, weiterhin über die Erfassung der Zulassungsbescheinigungen erfolgen. Falls also weiterhin nur Nachweise über den Elektroauto-Halter, bzw. das E-Fahrzeug und nicht für die Ladeinfrastruktur erforderlich sind, handelt es sich unserer Ansicht nach eher um eine Fahrzeug-Förderung. Das würde zu seltsamen Konstellationen führen. Insbesondere für private Betreiber, die zwar „nicht-öffentliche Ladepunkte“ betreiben, aber nicht gleichzeitig Fahrzeughalter sind, bzw. keinen Zugriff auf diese Daten haben, keinen finanziellen Anreiz zum Ausbau haben. Ein typisches Beispiel wäre hier kleines Landhotel, das für Gäste drei Wallboxen auf den Parkplatz bauen will. Diese würden sie aber nicht installieren, wenn sie dafür in teure Ladestationen mit Anforderungen für den öffentlichen Raum investieren müssten.

Im privaten Bereich sind Ladepunktbetreiber und Fahrzeughalter oft dieselbe Person, im gewerblichen Bereich in den meisten Fällen nicht. Hier würde eine messgenaue Anrechnung der Strommengen (ähnlich dem öffentlichen Bereich) finanzielle Anreize setzen, für die Energiewende wichtige nicht-öffentliche intelligente Ladepunkte mit geeichter Messung aufzubauen. In der Realität ist solche Ladeinfrastruktur im gewerblichen Bereich oft schon vorhanden, auch weil Ladepunkte mit Messung gar nicht so teuer, bzw. technisch aufwändig sind. Zudem wären sie über den Quotenhandel schnell refinanzierbar. Der größere Aufwand würde durch einen eigenen Netzanschluss (Messlokation, MeLo ID) für die Ladepunkte entstehen. Aber um nur die geladenen Energiemengen nachzuweisen, braucht man diesen

nicht unbedingt. In Kombination mit der KFW-Förderung für private Ladeinfrastruktur (initiiert durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur), würden intelligente nicht-öffentliche Ladepunkte mit geeichten Messgeräten ausreichend gefördert. Gegebenenfalls müsste bei einer Anerkennung von Messwerten, ausschließlich beim gewerblichen nicht-öffentlichen Laden, der Schätzwert für private E-Fahrzeuge angepasst werden. Insgesamt würde diese Änderung zu einer starken Lenkungswirkung hin zu Investitionen in bessere Ladeinfrastruktur und für intelligentere und flexiblere Integration von Elektroautos in das Stromnetz führen.

Fazit

Die Entwürfe zur THG-Quote sind sehr vielversprechend, insbesondere durch den Fokus auf Strom für Elektromobilität und andere erneuerbare Kraftstoffe (z.B. fortschrittliche Biokraftstoffe) als bevorzugte Erfüllungsoptionen. Die vorgeschlagenen Änderungen sind ein wichtiger Schritt zu einem emissionsarmen Verkehrssektor und bieten großartige Chancen für eine schnelle Energiewende. Für eine konsequente Förderung von EE sollte auch für Strom eine zusätzliche EE-Anrechnung durch entsprechende Nachweise möglich gemacht werden, um Kohle-Strom nicht ungewollt im gleichen Umfang zu fördern wie Strom aus EE. Dies würde zu Anreizen führen, mehr grünen Strom in die Elektroauto-Batterien zu laden und zur notwendigen Flexibilisierung des Energiesystems beitragen. Die Anrechenbarkeit von Direktverbindungen zu EE-Erzeugungsanlagen mit Netzanschluss sowohl für öffentliches, als auch nicht-öffentliches Laden wäre daher ein starker Treiber für die dezentrale Energiewende. Die Anerkennung von messgenauen Strommengen beim nicht-öffentlichen gewerblichen Laden würde zu einer deutlichen Verbesserung der Ladeinfrastruktur und der daraus resultierenden Integration in das Stromnetz führen.

Die Unterzeichner dieser Stellungnahme bieten ihre Expertise und Unterstützung bei der regulatorischen Konzeptfindung an.

Initiiert wurde diese Stellungnahme durch GreenTrax, einem unabhängigen gemeinwohlorientierten Tech-Startup, welches sich für Klima- und Energie-Gerechtigkeit einsetzt und sich dafür auf digitale Lösungen im Bereich der Elektromobilität aus erneuerbarem Strom spezialisiert hat. Seit 2019 ist GreenTrax mit seinen Produkten als Dienstleister für die Umsetzung (Anrechnung und Handel) der THG-Quote für Elektromobilität tätig.

Kontakt

[REDACTED]

Gründer & Geschäftsführer

GreenTrax - GT Emission Solutions UG (haftungsbeschränkt)

[REDACTED]