

VDA-Stellungnahme

zum

„Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“

sowie der

„Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (38. BImSchV)“

Politische Kernaussagen

Das Bundesumweltministerium (BMU) hat am 24. September 2020 einen Referentenentwurf zur nationalen Umsetzung der REDII vorgelegt. Diese Gesetzesänderung definiert den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2030 und ist zum Erreichen der Klimaziele daher von zentraler Bedeutung.

Der VDA bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir begrüßen, dass das BMU die **Anrechnung von „grünem“ Wasserstoff im Straßenverkehr prinzipiell ermöglichen will** und die Deckelung von fortschrittlichen Biokraftstoffen (REDII Anhang 9 Teil B) anhebt. Der Entwurf schlägt weiter eine Einbeziehung der Ladepunktbetreiber in den Quotenhandel vor. Die Potenziale dieses grundlegenden Systemwechsels für den notwendigen schnellen Ausbau der privaten und öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur können noch nicht abschließend bewertet werden. Eine gesonderte Stellungnahme zu diesem Regelungskomplex wird nachgereicht.

Im Bereich der Kraftstoffe ist davon auszugehen, dass der vorliegende Entwurf zu keinen zusätzlichen CO₂-Einsparungen führen wird, er ist daher **grundsätzlich zu überarbeiten**. Unsere Hauptforderung ist, die Umsetzung der REDII so anzupassen, dass bis 2030 ein realer **Anteil von 23% erneuerbaren Kraftstoffen** erreicht wird. Diese Menge würde zusätzlich eine CO₂-Reduktion von 25 Mio. t pro Jahr bewirken, die benötigt wird, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Folgende **Punkte im Referentenentwurf** sind in diesem Sinne zu ändern:

- **Kein Klimaschutzbeitrag und keine Investitionssicherheit:** Die Stagnation der Zielquote bei 6% THG-Minderung bis 2026 erzielt **keinen zusätzlichen Klimaschutz** im Verkehrssektor. Die fehlende Zielquote für 2030 oder darüber hinaus erzeugt Planungsunsicherheit und **verhindert Investitionen** in Klimatechnologien wie grünen Wasserstoff oder E-Fuels. Eine ständige **Überprüfung der Zielquote ist richtig** und sollte von 2026 auf 2025 an das Ende der nächsten Legislaturperiode vorgezogen werden.
- **Wasserstoff und E-Fuels:** Die Mindestquote von 2% nur für die Luftfahrt bleibt hinter den Ambitionen der deutschen Wasserstoffstrategie zurück. Mit diesen geringen Mengen lässt sich keine Wasserstoffwirtschaft in Deutschland etablieren. Wir fordern eine **Mindestquote von 5% Wasserstoff und E-Fuels** für den gesamten deutschen Kraftstoffmarkt in 2030 und damit einen wirksamen Umweltschutzbeitrag. Zudem sollte nicht nur Wasserstoff in Raffinerien, sondern der **Einsatz strombasierter Kraftstoffe in allen Transportanwendungen doppelt angerechnet** werden.

- Fortschrittliche Biokraftstoffe: Das Potential von nachhaltigem Bioethanol und Biomethan aus Rest- und Abfallstoffen für CNG und LNG Antriebe wird vom BMU systematisch unterschätzt. Wir sehen ein großes Potential, bisher komplett ungenutzte Ressourcen aus Reststoffen zu erschließen und die Emissionen im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Die Deckelung von fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Altspeiseölen und tierischen Fetten auf 1,9% ist ebenfalls unnötig niedrig. Andere Länder wie Italien oder Niederlande beziffern ein nachhaltiges Potential auf 2,5-3%.
- Konventionelle Biokraftstoffe: Den vorgeschlagenen Ausstieg aus Biokraftstoffen mit hoher indirekter Landnutzungsänderung wie Palmöl bis 2026 begrüßen wir ausdrücklich. Eine über die REDII-Forderung hinausgehende Begrenzung konventioneller Biokraftstoffe bereits ab 2022 ist jedoch aus Sicht des Klima- und Umweltschutzes oder des Naturschutzes nicht erforderlich, vergibt aber ein Potential zur CO₂-Reduktion.
- Zielquote deutlich erhöhen: Aufgrund der oben erwähnten, zusätzlich nutzbaren Potentiale sollte die **THG-Quote auf 15% im Jahr 2026** erhöht und eine **THG-Quote von 30% als Mindestziel für das Jahr 2030** eingeführt werden, trotz eingeschränkter Erfüllungsoptionen. Dazwischen sollte der Anstieg analog der Klimaziele linear verlaufen. Dieses Zielniveau entspricht unter Berücksichtigung der Mehrfachanrechnungen der VDA-Forderung von 23% tatsächlicher Beimischung bis 2030.

Inhaltliche Kritik

Klimaschutz und Planbarkeit: Neben der Stagnation des Zielwertes führt auch die Mehrfachanrechnung von Ladestrom zu keinem weiteren Klimaschutz, da diese Emissionen in der Energiewirtschaft bereits angerechnet worden sind. Durch diese Methodik wird der ohnehin schon niedrige Anspannungsgrad der THG-Quote verwässert. Die Steigerung der THG-Quote von 6 auf 7,25% im Jahr 2026 kann allein durch die Mehrfachanrechnung von Ladestromzertifikaten für ca. 2,5 Mio. E-Autos erreicht werden – ohne jegliche Verbesserungen im Kraftstoffsektor. Die Planbarkeit für Investitionen in Wasserstoff und E-Fuels wird zusätzlich erschwert, weil der Referentenentwurf zur **37. BImSchV nach wie vor ausbleibt**. Anstelle auf fehlende europäische Rechtsakte zu verweisen und damit wichtige Innovationen zu verzögern, sollten diese unter der deutschen EU-Ratspräsidentschaft aktiv gestaltet oder Ausnahmeregelungen für THG-Minderungsoptionen der 37. BImSchV geschaffen werden.

Mehrfachanrechnungen: Im Prinzip ist es richtig, spezifische Zukunftstechnologien besonders zu fördern. Dabei sollte es klare und transparente Kriterien für die Förderung geben. Demgegenüber ist es im aktuellen Referentenentwurf nicht nachvollziehbar, dass der Einsatz von Wasserstoff in Raffinerien doppelt angerechnet wird, Wasserstoff in Brennstoffzellenfahrzeugen jedoch nur einfach. **Ergänzend zur Vierfachanrechnung des Ladestroms sollten die Wasserstoff- und E-Fuels-Pfade daher eine einheitliche Doppelanrechnung erhalten**, um eine Gleichbehandlung innerhalb dieser Pfade zu gewährleisten und einen spezifischen Technologieanreiz zu setzen. Der relativierende Effekt auf die THG-Quote sollte in Form einer ambitionierteren Zielquote berücksichtigt werden. Unseren Berechnungen nach führt die Vierfachanrechnung von Ladestrom bei anzunehmenden 10 Mio. E-Fahrzeugen in der Flotte allein zu einer Quotenerfüllung von ca. 8% im Jahr 2030. Hierbei sind elektrische Nutzfahrzeuge oder der elektrische Schienenverkehr noch nicht berücksichtigt. Änderungen in anderen Regulierungen, z.B. der CO₂-Flottenregulierung für Neufahrzeuge – die derzeit auf EU-Ebene diskutiert werden – haben direkte Auswirkungen auf die THG-Quote und erhöhen die Unsicherheit für langfristige Investitionen in alternative Kraftstoffe.

Wasserstoff und E-Fuels: Die Forderung von 5% grünem Wasserstoff und E-Fuels im deutschen Kraftstoffmarkt in 2030 wird aus dem Update der BDI Klimapfadstudie¹ abgeleitet und befindet sich in der

¹ BDI (2019) „Analyse Klimapfade Verkehr 2030“

Mitte der Spannbreite, die die Experten der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM)² angeben. **Schon in einem defensiven Szenario wird fast die Hälfte dieser Menge allein als Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge von VDA-Mitgliedern und anderen LKW-Herstellern ausgewiesen.** Bei einer stärkeren Umsetzung der EU-Klimaziele auf nationaler Ebene mit entsprechenden Rahmenbedingungen sind deutlich höhere Bedarfe zu erwarten. Die ca. 87 PJ führen umgerechnet zu einer installierten **Elektrolyseurleistung von ca. 10 GW**³. Die europäische Wasserstoffstrategie sieht bis zu 80 GW in 2030 vor. Daher halten wir diese Mengen zwar für ambitioniert, aber für möglich. Der deutsche Maschinen- und Anlagenbau bestätigt, dass diese Anzahl an Elektrolyseuren zu realisieren ist. Wichtig ist, dass die Menge an Wasserstoff und E-Fuels nicht allein in Deutschland hergestellt werden muss. Der Vorteil von diesen Energieträgern ist, dass das globale Potential von erneuerbaren Energien genutzt werden kann. Der Import von Wasserstoff und E-Fuels aus Entwicklungs- und Schwellenländern eröffnet die Möglichkeit, entwicklungspolitische Ziele mit Klimaschutz zu verbinden. Darüber hinaus ließe sich durch den Import klimaneutraler Kraftstoffe aus einer Vielzahl von Ländern die Abhängigkeit von einzelnen Lieferanten erheblich reduzieren. Nach 2030 muss die installierte Leistung von Elektrolyseuren jährlich nahezu verdoppelt werden, um die Nachfrage in der Mobilität zu decken. Aus diesem Grund ist es wichtig, bis 2030 eine Skalierung der Technologie zu erreichen. Die Mindestquote von 5% grünem Wasserstoff und E-Fuels erhöht die THG-Quote aufgrund der Doppelanrechnung von Wasserstoff in Raffinerien um ca. 5,3% im Jahr 2030.

Fortschrittliche Biokraftstoffe: Das Potential von fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Altspeiseölen und tierischen Fetten sollte stärker genutzt werden. Laut deutschen Biomasseforschungszentrum steht ein Potential von deutlich mehr als 100 PJ Bio-LNG und Bio-CNG aus Reststoffen bis 2030 zur Verfügung⁴. Die Berücksichtigung von reststoffbasiertem Biomethan allein könnte eine um 5 Prozentpunkte erhöhte THG-Quote für 2030 ermöglichen. Entsprechende Fahrzeugkonzepte stehen zur Verfügung. Mit einer Anhebung der Deckelung auf 2,75% ließe sich die THG-Quote um ca. 0,7% im Jahr 2030 steigern.

Konventionelle Biokraftstoffe: Wir begrüßen das „Ausphasen“ von Biokraftstoffen mit hoher indirekter Landnutzungsänderung wie Palmöl bis 2026. Damit entfällt auch das Argument gegen einen Vertrieb von Biokraftstoffen nach DIN EN 15940 in Reinform, und diese sollten dann auch sichtbar im Kraftstoffmarkt vertrieben werden können. Hierfür ist die 10. BImSchV entsprechend anzupassen. Dennoch muss die Deckelung der konventionellen Biokraftstoffe nicht unterhalb der heutigen Menge erfolgen. Dies ist weder aus Sicht des Klima- und Umweltschutzes noch des Naturschutzes nachvollziehbar. Die REDII schreibt lediglich vor, dass die Höchstmenge auf die im Jahr 2020 genutzte Menge plus ein Prozent limitiert wird. Bereits existierende Anlagen sollten weiter unter den geltenden Nachhaltigkeitskriterien genutzt werden können. Durch die Mehrfachrechnungen von alternativen Optionen und hohen Faktoren für die Landnutzungsänderung ist ein weiterer Ausbau von konventionellen Biokraftstoffen ohnehin sehr unwahrscheinlich. Durch die Begrenzung von konventionellen Biokraftstoffen wird ein CO₂-Einsparpotenzial von ca. 5 Mio. t CO₂ pro Jahr verschenkt. Dies entspricht 3 Prozentpunkten in der THG-Quote. Die Wirkung der erhöhten Anforderungen an eine Reihe von Erfüllungsoptionen sollte nicht durch eine Übertragungsoption von 2021 nach 2022 verwässert werden.

Zielquote und Zusammenfassung: Der VDA sieht deutlich höhere Potentiale für eine THG-Quote als vom BMU angegeben und verweist auf unterlassene Chancen im Umwelt- und Klimaschutz. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Veränderung einzelner Annahmen (z.B. weniger Gasfahrzeuge am Markt oder Nichtberücksichtigung einzelner Kraftstofftechnologien durch die Mineralölwirtschaft) zu einer technischen Unerfüllbarkeit ambitionierter Ziele führt. **Dies ist insbesondere der Fall, da andere Alternativen wie grüner Wasserstoff und E-Fuels oder fortschrittliche Biokraftstoffe mittelfristig kaum einer technischen, sondern allenfalls einer finanziellen Begrenzung unterliegen.** Die im VDA-Entwurf veranschlagten THG-

² NPM (2019) „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“

³ Bei einem Wirkungsgrad von 60% und 4.000 Volllaststunden

⁴ Müller-Langer et al. (2019) „Perspektiven für Biokraftstoffe im Kontext der RED II“

Minderungspotentiale berücksichtigen noch nicht einmal den Energieverbrauch von elektr. Nutzfahrzeugen, dem Schienenverkehr und der Luftfahrt, so dass es sich insgesamt um eine konservative Abschätzung handelt.

Der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehrssektor stagniert seit 2006. Die deutsche Automobilindustrie investiert in den nächsten 3 Jahren 40 Milliarden € in alternative Antriebe. Es ist jedoch durch diverse Studien aufgezeigt worden, dass mit diesem Einsatz allein die Erreichung der Klimaziele im Verkehr nicht möglich sein wird. Neben dem schnellen Hochlauf der im Fokus stehenden Elektromobilität müssen auch die über 2030 hinaus im Fahrzeugbestand befindlichen Antriebe – seien es klassische Verbrenner oder Plug-In-Hybride – ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten, um das Gesamteinsparungsziel im Straßenverkehr erreichen zu können, denn nach aktuellen Marktprognosen verfügen auch 2030 noch mindestens 75% der Fahrzeuge über einen Verbrennungsmotor.

Die Verantwortung für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor kann nicht allein durch den derzeit stattfindenden Hochlauf der Elektromobilität getragen werden. **Es werden ebenso hohe Ambitionen von Seiten der Energiebranche notwendig sein** – sowohl für 2030 als auch für 2050. Hierfür sind klare und planbare Rahmenbedingungen hinsichtlich ambitionierter THG-Minderungen im Kraftstoffsektor notwendig, um die unweigerlich benötigten Investitionen zeitnah anzureizen. Aus diesem Grund ist eine deutlich ambitionierte Umsetzung der REDII essenziell für den Umwelt- und Klimaschutz.

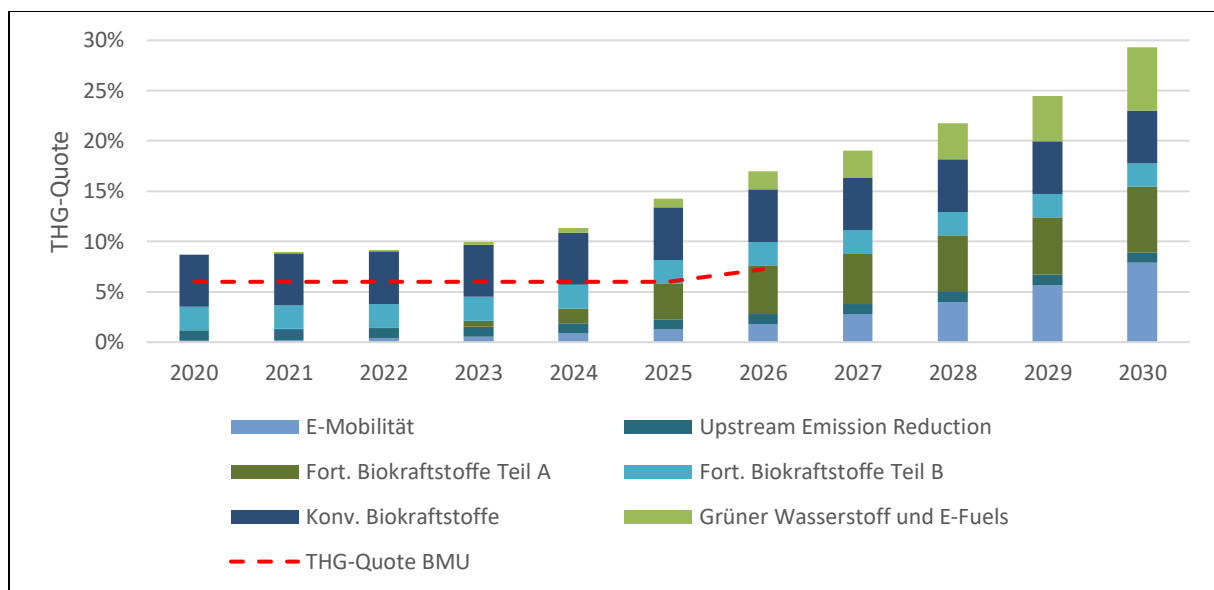


Abbildung 1: VDA-Entwurf: Erfüllungsoptionen THG-Quote im Zeitverlauf inkl. den BMU-Mehrfachanrechnungen

Verfasser/Ansprechpartner

Leiter Abteilung Wirtschafts-, Handels- und Klimaschutzpolitik– Europapolitische Koordinierung
 Mail: [Redacted]

Koordinator Erneuerbare Kraftstoffe
 Mail: [Redacted]
 Tel: [Redacted]

Stand 15. Oktober 2020