

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Die RED II und ihre Bedeutung für die Mobilität

Berlin. Die Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie – RED II in deutsches Recht entscheidet maßgeblich darüber, in welchem Umfang der Beitrag klimaneutraler Kraftstoffe im Mobilitätssektor zur Erreichung der CO₂-Minderung zukünftig ermöglicht werden soll. Im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 25. November 2020 wurde über den aktuellen Stand der Umsetzung und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Verkehrssektor diskutiert.

Mit der RED II werde u.a. das Ziel verfolgt, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zu erhöhen, unterstrich MinR Falk Heinen, Referatsleiter IG I 6 -Technik der Luftreinhaltung im Verkehr und bei Brenn- und Treibstoffen, Biokraftstoffe, im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Dabei sei die THG-Quote das im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie genutzte Leitinstrument. Durch seine Ausgestaltung solle der Anreiz für möglichst hohe THG-Einsparungen bei gleichzeitig möglichst niedrigen Kosten gesetzt werden.

In der Umsetzung der RED II gehe es zunächst darum, den Einsatz von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln sowie aus Palmöl zu begrenzen. Hier sehe der Vorschlag des BMU eine Beibehaltung der aktuellen Kraftstoffmengen aus Nahrungs- und Futtermitteln und ein Palmöl-Phase-Out bis zum Jahr 2026 vor. Zusätzlich sei eine Absenkung der Gesamtkraftstoffmenge analog zum Palmöl-Phase-Out vorgesehen.

Zweitens gebe die RED II eine Erhöhung des Anteils fortschrittlicher Biokraftstoffe vor. Das BMU setze zur Zielerreichung auf ein dreistufiges Modell. Dieses bestehe zum einen aus einer verpflichtenden Unterquote bis zum Jahr 2030. Kraftstoffmengen, die diese Unterquote überschreiten, dürften doppelt angerechnet werden. Dabei werde auch die Einführung einer Obergrenze diskutiert, ab der dann eine Einfachanrechnung gelte. Dieses Modell biete gleichzeitig einen starken Anreiz ohne hohe Verpflichtung, so Heinen.

Der dritte Bereich betreffe die strombasierten Kraftstoffe und Wasserstoff. Der Vorschlag des BMU sehe eine doppelte Anrechenbarkeit von PtX im Straßenverkehr und von grünem Wasserstoff in Raffinerien vor. Die Ausbauziele der Nationalen Wasserstoffstrategie würden bei der Festlegung der THG-Quotenhöhe berücksichtigt. Zusätzlich sehe der Entwurf für den Flugverkehr ab 2026 eine steigende PtL-Mindestquote bis auf 2% im Jahr 2030 bei in Deutschland getankten Mengen vor. Mit Blick auf den Strom für batterieelektrische Fahrzeuge setze sich das BMU, wie auch in der RED II vorgesehen, für eine vierfache Anrechenbarkeit der energetischen Mengen ein. Ferner würden Ladepunktbetreiber als „Dritte“ im Sinne der THG-Quote bewertet. Durch diese Maßnahmen gebe es u.a. eine indirekte Förderung der Ladeinfrastruktur durch die Mineralölwirtschaft.

Nach Aussage von Heinen sei eine weitere Anhebung der THG-Quote im Zuge einer Überprüfung im Jahr 2024/2025 denkbar, abhängig von der technologischen Entwicklung und seriöser Abschätzung für die Zwischenjahre und für das Jahr 2030.

Im Anschluss an diese Ausführungen unterstrich Thorsten Lange, Executive Vice President Renewable Aviation der Neste Oyj, dass Klimaschutz und Defossilisierung alle verfügbaren Technologien, die heute und zukünftig einsetzbar sind, benötigten und

wandte sich gegen den Irrglauben, dass für erneuerbare Kraftstoffe zu wenig Ressourcen verfügbar seien. Kraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen, mittelfristig auch aus Siedlungsabfällen und Lignocellulose sowie langfristig aus Algen und PtX, würden im Verkehrssektor benötigt und könnten den Bedarf auch zu einem großen Teil decken. Um die Kosten für die Nutzung der unterschiedlichen erneuerbaren Kraftstoffe zu senken, bedürfe es einer regulatorischen Unterstützung, u.a. durch die Umsetzung der RED II. Dabei müsse das Potenzial erneuerbarer Kraftstoffe voll ausgeschöpft werden, so Lange.

Siegfried Knecht, Vorsitzender des Vorstands des aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V., betonte, dass die Bandbreite der bei der Umsetzung in den Blick genommenen Rohstoffe deutlich zu gering sei – hier greife die RED II zu kurz. Er warb dafür, nicht-strombasierte, nachhaltige Flugkraftstoffe stärker in den Fokus zu nehmen und regulatorische Hemmnisse abzubauen. Mithilfe dieser Kraftstoffe könne bereits heute eine THG-Emissionsreduktion von 80% erreicht werden.

Der Geschäftsführer der NOW GmbH, Kurt-Christoph von Knobelsdorff, kritisierte den BMU-Entwurf zur Umsetzung der RED II als unzureichend. So würden einzelne Maßnahmen nicht zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor führen. Damit die Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland aber gesenkt werden, müsse der Straßenverkehr stärker in den Fokus rücken. Dabei würde die THG-Reduzierung, resultierend aus mit grünem Strom betriebenen batterieelektrischen Fahrzeugen, bei Weitem nicht ausreichen, um die aktuelle Lücke zur Erreichung des Treibhausgasemissionsziels bis 2030 zu erreichen. Für die Zielerreichung im Verkehrssektor würden daher alle alternativen Antriebstechnologien und erneuerbaren Kraftstoffe sowie eine ambitionierte Regulierung benötigt, ein Sachverhalt, den die Umsetzung der RED II nicht ausreichend berücksichtige.

In der anschließenden Podiumsdiskussion mit den Abgeordneten Dr. Christoph Ploß, MdB (CDU/CSU), Judith Skudelny, MdB (FDP), Stefan Gelbhaar, MdB (Bündnis 90/Die Grünen), und MinDir´in Dr. Anita Breyer, Abteilungsleiterin IG - Immissionsschutz, Anlagensicherheit, Verkehr, Chemikaliensicherheit; Umwelt und Gesundheit, im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, unter Leitung von MR Helge Pols, Referatsleiter G 20 - Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett, im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie Vorsitzender des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“, wurde abschließend über die Umsetzung der RED II in Deutschland debattiert.

Dr. Ploß machte deutlich, dass Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit miteinander verzahnt werden müssten – dafür könne die RED II eine Basis bereiten. Die Entscheidung, welche Technologie zum Einsatz komme, sollte den Verbrauchern und Unternehmen überlassen bleiben. Die Politik dürfe nur die Ziele und den Rahmen vorgeben, um den Wettbewerb anzureizen. Mit Blick auf den BMU-Entwurf plädierte Dr. Ploß dafür, die Anrechenbarkeit von E-Fuels, Wasserstoff und Strom für batterieelektrische Fahrzeuge anzugleichen, sodass keine Technologie bevorzugt werde. Zusätzlich sei es wichtig, dass die Mindestquote für den Einsatz erneuerbarer Energien in der Luftfahrt ambitionierter ausfiele als bisher vorgesehen.

Skudelny kritisierte die im Entwurf zur Umsetzung der RED II fehlende Planungssicherheit für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe. Sie sehe eine große Ungleichheit zwischen den Unterstützungsmaßnahmen für batterieelektrische Antriebe und denjenigen für alternative Kraftstoffe. Besser sei ein Wettbewerb der Technologien unter fairen Rahmenbedingungen. Wenn insbesondere auch der Fahrzeugbestand zukünftig klimaneutral sein solle, müsse auch auf synthetische Kraftstoffe gesetzt werden – dies sei ein großer Nachhaltigkeitsfaktor, so Skudelny.

Gelbhaar sprach sich für den Einsatz von E-Fuels und Wasserstoff vorrangig im Flugzeug- und Schwerlastverkehr aus und übte Kritik an der in der RED II-Umsetzung vorgesehenen Anrechenbarkeit von E-Fuels im PKW-Verkehr, da sich dort der batterieelektrische Antrieb durchsetzen werde. Auch sei die Angst vor einem abrupten „Flottenaustausch“ übertrieben - dieser würde nicht angestrebt. Insgesamt würden im Mobilitätssektor alle emissionsfreien Antriebsarten benötigt, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Dr. Anita Breyer hob hervor, dass grüner Wasserstoff auch im Verkehrsbereich benötigt werde. Sie zeigte sich zuversichtlich, dass bis zum Jahr 2026 durch die Umsetzung der RED II ausreichend Elektrolyseure vorhanden seien und grüner Wasserstoff in allen Sektoren eingesetzt werden könne. Die THG-Quotenverpflichteten, also die Mineralölwirtschaft, seien allerdings nicht in der Lage, die gesamte Lücke zur Erreichung des CO2-Minderungsziels zu schließen. Unabhängig davon brauche es einen regulatorischen Rahmen, der die jeweils klimafreundlicheren Technologien unterstütze – die RED II könne dazu beitragen. Die Annahme, dass durch die Anrechenbarkeit von Strom Verbraucher vermehrt batterieelektrische Fahrzeuge kaufen würden, überzeuge sie nicht – dazu seien die Anreize nicht groß genug.

Wir danken der Neste Oyj für die Unterstützung sowie der Robert Bosch GmbH für die Gastfreundschaft.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV
LinkedIn @FfZeV