

Nr. 21/07 vom 29.03.2021

Arbeitskreis „Zukunftsenergien“

RED II Umsetzung: BImSchG-Novelle gut genug für den Klimaschutz im Verkehr?

Berlin. Mit der Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II in nationales Recht soll der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 erhöht werden. Von der in diesem Zusammenhang erforderlichen Novelle des BImSchG hängt es ab, welche Energieträger zukünftig zur Erfüllung des EU-Erneuerbare-Energien-Ziels beitragen werden. Im Rahmen des Arbeitskreises „Zukunftsenergien“ am 24. März 2021 wurde u.a. darüber diskutiert, ob die vorgelegte Novelle ausreichend ist, um den Klimaschutz im Verkehr zu fördern.

Der Verkehrsbereich sei, trotz des pandemiebedingten Rückgangs der CO₂-Emissionen im Jahr 2020, seit langem das „Sorgenkind“ der Klimapolitik, unterstrich MinDir'in Dr. Anita Breyer, Abteilungsleiterin für Immissionsschutz, Anlagensicherheit, Verkehr, Chemikaliensicherheit, Umwelt und Gesundheit, im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Kraftstoffe seien zwar ein starker Hebel für mehr Klimaschutz, jedoch könne die RED II auch nicht allein die Klimaschutzlücke füllen. Die Bundesregierung habe sich auf einen Erneuerbare-Energien-Anteil von über 28% im Verkehr verständigt und übertreffe somit die EU-Vorgabe von 14 % deutlich. Um dies zu erreichen, werde die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) von aktuell 6% im Jahr 2020 schrittweise auf 22% im Jahr 2030 angehoben - dies sei „Ambition mit Augenmaß“, so Dr. Breyer.

Innerhalb der THG-Quote steige der Anteil von „Fortschrittlichen Biokraftstoffen“ aus Reststoffen, wie Stroh oder Gülle, bis 2030 auf min. 2,6 %. Dies werde durch ein zweistufiges Modell angereizt. Der Anteil von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen soll u.a. aufgrund eines Palm-Öl-Phase-Outs nicht steigen und bei einem Anteil von 4,4 % verharren. Strom, der in E-Fahrzeugen zum Einsatz kommt, erhalte eine dreifache Anrechnung der energetischen Mengen. Dadurch, dass die Ladepunktbetreiber die Anrechnungszertifikate erhalten und diese an Mineralölkonzerne verkaufen können, gebe es eine indirekte Förderung der Ladeinfrastruktur. Ferner werde über einen Anpassungsmechanismus für den Fall eines außergewöhnlich starken Hochlaufs der E-Mobilität verhindert, dass die Anrechnung von Strom eine „Gefahr“ für die anderen Erfüllungsoptionen der THG-Quote darstelle. Grüner Wasserstoff, welcher in Raffinerien für die Herstellung von Kraftstoffen eingesetzt wird und der Einsatz von PtX im Straßenverkehr würden jeweils durch eine Doppelanrechnung gefördert. Die Klimaneutralität im Verkehr werde nicht ohne strombasierte Kraftstoffe gelingen, jedoch sei deren Einsatz im Straßenverkehr nicht effizient. Um den Einstieg in die Entwicklung für andere Einsatzbereiche anzureizen, werde eine steigende PtL-Mindestquote im Flugverkehr für in Deutschland getankte Mengen eingeführt.

Sandra Rostek, Leitung Hauptstadtbüro Bioenergie / Fachverband Biogas, kritisierte die BImSchG-Novelle als nicht ausreichend. Mit dem angestrebten Ambitionsniveau würden die Klimaziele im Verkehrssektor verfehlt. Da genügend Erfüllungsoptionen verfügbar seien, müsse der Anstieg der THG-Quote vorgezogen werden und stetig erfolgen. Die Mehrfachanrechnungen sollten gestrichen werden, denn sie verzerrten das Marktgeschehen. Dafür müsse der Beitrag von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse stabilisiert und die geplante Mindestquote für „Fortschrittliche Biokraftstoffe“ erhöht

werden. Rostek plädierte außerdem u.a. für eine Zulassung von biogenem Wasserstoff als Erfüllungsoption.

Der Hauptgeschäftsführer des MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V., Matthias Plötzke, unterstrich die Bedeutung klimaneutraler Kraftstoffe, denn diese seien unverzichtbar, um die Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen. Auch er sprach sich dafür aus, den Status Quo des Anteils konventioneller Biokraftstoffe zumindest zu erhalten, emissionsarme fossile Optionen, wie LNG, CNG und LPG, als Erfüllungsoption zuzulassen und den Hochlauf nachhaltiger Biokraftstoffe konsequent zu verfolgen. Der Markthochlauf für strombasierte Kraftstoffe sei wichtig, und auch PtL-Flugkraftstoffe sollten für die THG-Quote anrechenbar gestaltet werden.

Dr. Martin Ruhrberg, Fachgebietsleiter Luftreinhaltung und Klimaschutz beim BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V., erläuterte, dass der THG-Quotenhandel ein technologieoffenes und marktorientiertes Instrument sei, jedoch keine „Silver Bullet“. Vielmehr sei dieser eine Ergänzung des Instrumentenkastens im Hinblick auf die „Kraftstoffqualität“. Das Ambitionsniveau der THG-Quote hänge dabei in weiten Teilen von der Ausgestaltung der nachgelagerten Verordnungen ab und bedürfe insbesondere in den Anfangsjahren einer weiteren Steigerung. Zudem plädierte er u.a. für Nachbesserungen beim „Schutzmechanismus“ im Fall eines schnelleren Hochlaufs der Elektromobilität.

Jekaterina Boening, Senior Policy Manager bei Transport & Environment Deutschland, betonte, dass die RED II ein Instrument zur Förderung der Ladeinfrastruktur und zur Förderung der Markteinführung von E-Fuels in der Luft- und Schifffahrt sei. Um diese Ziele zu erreichen, sei es notwendig, einen Ausstiegspfad für alle Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln vorzugeben und den Mindestanteil von „Fortschrittlichen Biokraftstoffen“ lediglich auf 1,7% bis 2030 anwachsen zu lassen. Zusätzlich sollte PtX im Straßenverkehr nur einfach, Strom hingegen vierfach angerechnet werden.

Abschließend diskutierten Oliver Grundmann, MdB (CDU/CSU), Dr. Nina Scheer, MdB (SPD), Frank Sitta, MdB (FDP), Ralph Lenkert, MdB (Die Linke) und Lisa Badum, MdB (Bündnis 90/Die Grünen) unter Moderation von Dr. Annette Nietfeld, Geschäftsführerin des Forum für Zukunftsenergien e.V., über den Inhalt der Gesetzesnovelle.

Grundmann plädierte für ein hohes Ambitionsniveau der THG-Quote. Gegenüber dem Konzept der Mehrfachanrechnungen zeigte er sich skeptisch, würde dieses jedoch akzeptieren, wenn das Ambitionsniveau insgesamt angehoben werde. Offen zeigte er sich dafür, – zumindest befristet – emissionsarme Technologien wie LNG als Erfüllungsoption zur THG-Quote zuzulassen. Grundsätzlich stellte er klar, dass die Bundesrepublik Deutschland zukünftig auf Energieimporte angewiesen sein werde, um genügend emissionsfreie Kraftstoffe zur Erreichung der Klimaneutralität in allen Sektoren zur Verfügung zu haben – dafür müssten Energiepartnerschaften geschlossen werden.

Auch Dr. Scheer sprach sich für einen ambitionierten Ambitionspfad aus, welcher kurzfristige Effekte erziele. Durch die Mehrfachanrechnung von Strom und die indirekte Förderung der Ladeinfrastruktur werde eine Benachteiligung der batterieelektrischen Technik im Gegensatz zur bestehenden Infrastruktur für flüssige Kraftstoffe ausgeglichen. Eine Unterstützung der Batterie dürfe gleichzeitig jedoch nicht zu einer Benachteiligung von flüssigen Kraftstoffen führen. Eine Förderung von emissionsarmen, fossilen Technologien wie LNG sollte nicht stattfinden. Insgesamt kritisierte Dr. Scheer die Mengenbegrenzung beim Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland – hier müsse die Große Koalition ihre „Hausaufgaben“ machen.

Sitta befürwortete die Aufnahme des Verkehrssektors in den Europäischen Emissionshandel. So würden sich die kostengünstigsten und effizientesten Technologien zur Erreichung der Klimaschutzziele durchsetzen. Die Elektromobilität werde durch die vorgesehenen Mehrfachrechnungen bevorzugt und die allseits postulierte Technologieoffenheit bleibe auf der Strecke. Vielmehr sollten gleiche Rahmenbedingungen für alle Technologien gelten. Gerade in Hinblick auf internationale Wertschöpfungsketten seien E-Fuels eine Option – nicht nur für Schiffe und Flugzeuge. Das Bedürfnis der Bürger nach individueller Mobilität sollte seines Erachtens nicht in Frage gestellt werden, unterstrich Sitta.

Lenkert betonte seine Einschätzung, wonach die RED II nicht zu mehr Klimaschutz im Verkehr führen werde und die nationale Umsetzung über die THG-Quote lediglich zu einer bilanziellen Emissionsreduktion führe. Aufgrund des Systems der Mehrfachtarifierungen komme dieser Effekt jedoch nicht in der Realität an und dem Klima werde nicht geholfen. Sinnvoller für mehr Klimaschutz im Verkehr sei vielmehr eine Verkehrsminderung, z.B. durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und eine bessere Koordinierung der innerstädtischen Paketzustellung, so Lenkert.

Badum warnte davor, die RED II mit Erwartungen zu überfrachten. Auch generell sei die RED II nicht geeignet, den Fahrzeugbestand zu dekarbonisieren. Dies könne effektiver über CO₂-Flottengrenzwerte geschehen. In der vorgesehenen Umsetzung der RED II sehe Badum die Gefahr einer „Überbewertung“ von E-Fuels im Straßenverkehr. Denn es sei ineffizient, die aktuell geringen Mengen an verfügbarem erneuerbarem Strom in die Produktion von E-Fuels mit hohen Wirkungsgradverlusten zu stecken. Durch das System der Mehrfachtarifierungen sieht Badum ebenfalls die Gefahr, dass das ambitionierte THG-Minderungsziel lediglich auf dem Papier erreicht werde.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publicationen) 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