

Antrag

der Abgeordneten Dr. Lukas Köhler, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Till Mansmann, Alexander Müller, Bernd Reuther, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Keine Bilanzfälschung beim Klimaschutz im Verkehr – Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II technologieneutral umsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Verkehrssektor in Deutschland war im Jahr 2019 für 163,5 Millionen Tonnen CO₂ verantwortlich. Zwar ist der CO₂-Ausstoß pro gefahrenem Kilometer dank des technischen Fortschritts, insbesondere durch immer effizientere Motoren, in den vergangenen Jahrzehnten stetig gesunken. Da die Fahrleistung jedoch gleichermaßen gestiegen ist, bewegen sich die Gesamtemissionen nach wie vor in etwa auf dem Niveau von 1990. Trotz der aner kennenswerten Leistungen der Automobilindustrie hat der Verkehr in den für das Klima relevanten absoluten Zahlen betrachtet bislang keinen realen Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Dies zu ändern, gehört zu den vordringlichsten Aufgaben der europäischen und deutschen Klimapolitik der kommenden Jahre.

Um seinen Klimaschutzbeitrag künftig sicherzustellen, muss der Verkehrssektor schnellstmöglich in den EU-Emissionshandel integriert werden – der Einfachheit halber durch die sogenannten Inverkehrbringer der Energieträger wie beispielsweise Benzin- und Dieselmotoren. Dank des jährlich sinkenden CO₂-Limits werden im Emissionshandel alle Klimaziele garantiert erreicht. An welcher Stelle CO₂ zuerst eingespart wird, entscheiden die Marktteilnehmer durch den Handel mit Emissionsberechtigungen in Form von Zertifikaten, die in einer dem CO₂-Limit entsprechenden Anzahl

versteigert und gehandelt werden. Dadurch ist sichergestellt, dass die Emissionen immer zunächst dort reduziert werden, wo dies die geringsten Kosten verursacht. Da die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehr vergleichsweise hoch sind, ist es grundsätzlich sinnvoll, dass dieser Sektor zunächst Zertifikate kauft, während das Gros der Emissionsreduktion dort stattfindet, wo die Kosten geringer sind. Ungeachtet dessen bewirkt der einheitliche CO₂-Preis in allen Sektoren einen Anreiz für Investitionen in klimafreundliche Technologien, der mit steigendem Preisniveau immer weiter anzieht.

Aus zwei Gründen ist es allerdings sinnvoll, die Integration des Verkehrs in den europäischen Emissionshandel mit einer ambitionierten Umsetzung der in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) vorgesehenen Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) zu flankieren: Einerseits kann dadurch eine Überforderung der Industrie bei der Verringerung ihrer CO₂-Emissionen verhindert werden und andererseits wird dadurch der Anreiz für die Entwicklung der für einen klimaneutralen Verkehr notwendigen Technologien verstärkt. Dadurch wird ein kontinuierlicher und damit sozialverträglicher Übergang ohne Strukturbrüche ermöglicht.

Durch die THG-Quote entsteht den Inverkehrbringern der Kraftstoffe die Verpflichtung, einen bestimmten Anteil der im Verkehrssektor aufgewendeten Energie aus regenerativen Quellen zu beziehen – beispielsweise durch die direkte Nutzung von Strom aus Wind und Sonne in Elektroautos, die sukzessive Beimischung alternativer Kraftstoffe, die beispielsweise aus Biomasse oder als E-Fuels durch erneuerbaren Strom und aus der Atmosphäre oder Industrieabgasen gefiltertem CO₂ hergestellt werden, oder die Nutzung von klimaneutralem Wasserstoff in Brennstoffzellen. Dem Gebot der Technologieoffenheit widerspricht der Ausschluss bestimmter Kraftstoffe vom THG-Quotenhandel. Aus diesem Grund ist es nicht nachvollziehbar, dass biogener Wasserstoff laut der aktuellen Fassung keine Erfüllungsoption darstellt. Wasserstoff aus Biomasse ist sowohl effizient als auch kostengünstig und kann durch seine kurzfristige Verfügbarkeit einen wichtigen Beitrag zu Beginn des Hochlaufs der Wasserstoffwirtschaft leisten.

Wurde die THG-Quote zwischen 2015 und 2020 bereits von 3,5 auf 6 Prozent angehoben, sieht die RED II nun bis 2030 eine Steigerung des Erneuerbare-Energien-Anteils auf mindestens 14 Prozent vor. Sinnvollerweise sollte die Umsetzung in deutsches Recht allerdings an den Zielen der derzeit in Verhandlung befindlichen EU-Klimagesetzgebung sowie der laut Bundesklimaschutzgesetz verpflichtenden Treibhausgasminderung im Verkehr ausgerichtet werden, um die bei Zielverfehlung gesetzlich vorgeschriebenen Sofortmaßnahmen – schlimmstenfalls könnten etwa Fahrverbote drohen – auszuschließen. Eine ambitionierte und technologieneutral ausgestaltete THG-Quote entzieht außerdem jeglicher neuer technischer Regulierung aus Klimaschutzgründen bis 2030 die Grundlage. Die EU sollte daher beispielsweise auf eine weitere Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte verzichten und stattdessen spätestens im Review-Verfahren zur RED II eine ambitioniertere THG-Quote europaweit verbindlich beschließen. Dabei muss das Ziel eine Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr sein, die perspektivisch eine weitere Regulierung neben dem Emissionshandel überflüssig macht, sodass sowohl die THG-Quote als auch die Flottengrenzwerte nicht über 2030 hinaus fortgeschrieben werden müssen.

Zur Erfüllung der Vorgaben aus der RED II ist es den Mitgliedstaaten zwar erlaubt, die Nutzung bestimmter Energieträger mit einem höheren Faktor als 1 anzurechnen; von dieser Möglichkeit sollte Deutschland jedoch keinesfalls Gebrauch machen. Da es für den Klimaschutz keinerlei Rolle spielt, durch welche Technologie die Emissionen gesenkt werden, käme beispielsweise eine Mehrfachanrechnung des Ladestroms für Elektromotoren einer ideologisch motivierten Klima-Bilanzfälschung gleich. Die CO₂-Einsparung durch die Beimischung von E-Fuels, Bio- oder anderen alternativen Kraftstoffen muss daher ebenso mit dem Faktor 1 angerechnet werden wie die Nutzung

von Ladestrom für die Elektromobilität. Des Weiteren sollten zur Wahrung der Technologieneutralität alle in der RED II möglichen Erfüllungsoptionen in die nationale Gesetzgebung übernommen werden. So haben die Mitgliedstaaten die Option, wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe unter Berücksichtigung von der EU-Kommission festzulegender geeigneter Mindestschwellenwerte für Treibhausgaseinsparungen auf Basis einer Lebenszyklusanalyse zu berücksichtigen.

Dies ermöglicht nicht nur eine offene und transparente Bilanzierung der CO₂-Einspareffekte durch die THG-Quote, sondern auch eine insgesamt deutlich stärkere reale Emissionsreduktion im gesamten Verkehrssektor. Der vollständig technologieneutralen Ausgestaltung der THG-Quote steht die Vorgabe entgegen, dass fortschrittliche Biokraftstoffe, die keiner Nahrungsmittel- und Flächennutzungskonkurrenz unterliegen, bis 2030 einen Mindestanteil von 3,5 Prozent erreichen müssen (RED II, Art. 25). Um Chancengleichheit für verschiedene Technologien zu gewährleisten, sollte dieser Mindestanteil in der deutschen Umsetzung der RED II analog für strombasierte E-Fuels gelten, da diese ebenfalls Benzin und Diesel ersetzen können, ohne dabei Nahrungsmittel- oder Flächenkonkurrenz zu verursachen. Zur Wahrung der Technologieneutralität müsste RED II perspektivisch vollständig ohne Unterquoten ausgestaltet werden. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass auch der biogene Anteil von im sogenannten Co-Processing hergestellten Kraftstoffen auf die THG-Quote angerechnet wird. In diesem Verfahren werden die Biokraftstoffe den herkömmlichen Kraftstoffen bereits während der Produktion in den Raffinerien und nicht erst anschließend beigemischt. Da die unterschiedlichen Prozesse keinerlei Unterschiede bei der durch Verbrennung freigesetzten CO₂-Menge zur Folge haben, wäre eine Ungleichbehandlung nicht gerechtfertigt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) bei der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) technologieneutral auszugestalten, indem auf die Mehrfachanrechnung verzichtet wird und von der Elektromobilität bis zu E-Fuels alle klimafreundlichen Technologien in einen fairen Wettbewerb miteinander treten können, sodass der Weg zur Klimaneutralität 2050 in einem fairen Wettbewerb verschiedener klimafreundlicher Technologien bestritten werden kann;
- mit einer ambitionierten THG-Quote sicherzustellen, dass die Klimaziele bis 2030 erreicht werden und folglich auf jede neue technische Regulierung zu verzichten;
- die Gleichbehandlung alternativer Kraftstoffe, die keine Nahrungsmittel- oder Flächenkonkurrenz verursachen, durch einen Mindestanteil am Endenergieverbrauch im Verkehr durch nicht-biogene klimaneutrale Kraftstoffe (z. B. E-Fuels) von 3,5 Prozent analog zu dem durch die RED II vorgeschriebenen Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe sicherzustellen;
- den biogenen Anteil von Kraftstoffen, die im Co-Processing-Verfahren hergestellt werden, als Option zur Erfüllung der THG-Quote uneingeschränkt zuzulassen;
- wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe nach Maßgabe geeigneter Mindestschwellenwerte für Treibhausgaseinsparungen zu berücksichtigen;
- wesentliche Aspekte der RED-II-Umsetzung, wie beispielsweise die Anrechnung einzelner Energieträger, Strombezugskriterien für Ladestrom, Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe oder die Berücksichtigung des Co-Processing, gesetzlich zu verankern, statt diese per Verordnungsermächtigung dem parlamentarischen Entscheidungsprozess zu entziehen;

- in der EU darauf hinzuwirken, dass der den Verkehrssektor betreffende Abschnitt der RED II auf das künftige neue EU-Klimaziel ausgerichtet und auf eine weitere Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte ebenso wie auf jede weitere technische Regulierung verzichtet wird;
- sich auf europäischer Ebene für die schnellstmögliche Integration des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel einzusetzen. Bei absehbaren Verzögerungen ist die Bundesregierung aufgefordert, in einem ersten Schritt umgehend die Ausweitung des EU-Emissionshandels nach Art. 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) zunächst in Deutschland zu beantragen und hierbei möglichst koordiniert mit weiteren Partnern vorzugehen. Die dadurch obsoleten kleinteiligen nationalen Sektorziele aus der EU-Lastenteilungsverordnung und dem Bundes-Klimaschutzgesetz sind entsprechend zu streichen;
- faire Marktchancen für alle klimafreundlichen Technologien auch in der übrigen Gesetzgebung sicherzustellen und daher
 - die Subventionen beim Kauf von Elektroautos umgehend ersatzlos zu streichen;
 - solange das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) noch in Kraft ist, die Befreiung klimaneutraler Kraftstoffe, deren CO₂-Emissionen durch vorherigen CO₂-Entzug aus der Atmosphäre ausgeglichen sind, vom CO₂-Preis sicherzustellen;
 - in der EU auf die Anrechenbarkeit alternativer Kraftstoffe bei der Erfüllung der CO₂-Flottengrenzwerte hinzuwirken;
 - biogenen Wasserstoff im Kraftstoffmix als Erfüllungsoption zuzulassen.

Berlin, den 13. April 2021

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Auf dem Weg des Straßen-, Luft- und Wasserverkehrs in eine umwelt- und klimafreundliche Zukunft geht die Ära der schadstoffreichen erdölbasierten Kraftstoffe ihrem absehbaren Ende entgegen. Benzin, Diesel und Kerosin, die auf traditionelle Weise produziert werden, müssen ersetzt werden, um die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen künftig zu befriedigen und den regionalen bis globalen Güter- und Warenverkehr abzuwickeln. Um diese Herausforderung zu bewältigen, hat der Wettbewerb zwischen verschiedenen Alternativen zur Nutzung fossiler Kraftstoffe längst begonnen. Neue elektrische Antriebsformen konkurrieren dabei mit alternativen Kraftstoffen, die den klimafreundlichen Betrieb herkömmlicher Verbrennungsmotoren ermöglichen. Noch ist nicht absehbar, welche dieser Alternativen sich in welchem Ausmaß durchsetzen wird. Sicher ist angesichts von weltweit derzeit rund 1,2 Milliarden Pkw, dass der vollständige Umstieg auf Elektromobilität in den nächsten Jahrzehnten weder realistisch noch ökologisch nachhaltig ist.

Gleichzeitig ist auch ein Rückgang der Verkehrsleistung weder zu erwarten noch wünschenswert – denn individuelle Mobilität bedeutet für Viele ein wichtiges Stück Freiheit, lokaler bis globaler Handelsverkehr schafft Wohlstand und der Luftverkehr verbindet nicht nur Länder und Kontinente, sondern auch Menschen. All das auf umweltfreundliche Weise zu ermöglichen, ist die große Aufgabe der kommenden Jahrzehnte.

Vor diesem Hintergrund beobachtet der Bundestag mit Sorge, dass die Bundesregierung den fairen Wettbewerb im Bereich des PKW-Verkehrs immer wieder aktiv torpediert und stattdessen eine Politik verfolgt, die ausschließlich auf die Elektromobilität setzt. Den Verbrauchern wird der Kauf von Elektroautos durch irrwitzige und immer weiter steigende Subventionen schmackhaft gemacht. Die Automobilhersteller hingegen können durch die Produktion von Elektroautos die CO₂-Bilanz ihrer Neuwagenflotte verbessern, um die EU-Grenzwerte einzuhalten und hohe Strafen zu umgehen. Eine solche Anrechenbarkeit würde auch den Alternativen zur Elektromobilität wie den klimafreundlichen E-Fuels, die Benzin und Diesel im Verbrennungsmotor 1:1 ersetzen können, den Weg in den Markt ebnen. Diese hat die Bundesregierung im Rat bei der Neuregelung der CO₂-Flottengrenzwerte der EU im Jahr 2018 jedoch verhindert.

Die Klimabilanz der Fahrzeugnutzung hängt nicht vom Motor ab. Technisch ist es problemlos möglich, Benzin und Diesel durch klimaneutrale E-Fuels mit exakt den gleichen Eigenschaften zu ersetzen. Diese synthetischen Kraftstoffe werden nicht aus Erdöl, sondern auf Basis von Wasserstoff produziert, der zunächst per Elektrolyse mit erneuerbarem Strom produziert und anschließend unter Zugabe von CO₂ zum E-Fuel weiterverarbeitet wird. Weitgehend unumstritten ist, dass der Einsatz von E-Fuels sowohl im Flug- als auch im Schwerlastverkehr auf der Straße auf absehbare Zeit unverzichtbar sein wird.

Aufgrund der aktuell noch sehr hohen Herstellungskosten, sind E-Fuels derzeit noch nicht wettbewerbsfähig. Durch effizientere Verfahren und Skaleneffekte durch die Produktion im industriellen Maßstab werden jedoch deutlich sinkende Kosten prognostiziert. Die im Gegensatz zur direkten Stromnutzung geringere Energieeffizienz ist irrelevant, wenn die Produktion in den Regionen der Welt mit optimalen Bedingungen für Wind- und Sonnenenergie stattfindet. Denn flüssige Kraftstoffe lassen sich unter Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur problemlos transportieren.

Einen weiteren Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit können steigende CO₂-Preise leisten. Dafür muss jedoch sichergestellt sein, dass klimaneutrale Kraftstoffe von jeglicher CO₂-Bepreisung ausgenommen werden. Von der nationalen CO₂-Steuer nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz sind derzeit jedoch leider nur Biokraftstoffe ausgenommen. Diese Regelung konterkariert den Sinn und Zweck der CO₂-Bepreisung, die die Entwicklung klimafreundlicher Technologien anreizen soll.

Große zahlungskräftige Absatzmärkte sind für die Unternehmen die Voraussetzung, um die dafür notwendigen Investitionen zu tätigen. Ein Schlüssel dazu ist die technologieneutrale Ausgestaltung der THG-Quote bei der Umsetzung der RED II. Darüber hinaus muss die Technologieneutralität auch bei der anstehenden Revision der EU-Regulierung der CO₂-Flottengrenzwerte gewährleistet werden. Durch die Möglichkeit, E-Fuels oder andere alternative Kraftstoffe zu erwerben, in Verkehr zu bringen und das dadurch eingesparte CO₂ auf die Bilanz ihrer Neuwagenflotte anzurechnen, könnten Automobilhersteller die Abnahme großer Mengen auch zu relativ hohen Preisen garantieren. Die Motoren sind schließlich bereits so weit ausgereift, dass selbst kleinste Effizienzsteigerungen immer aufwändiger und teuer werden. Die Möglichkeit, stattdessen in CO₂-neutrale Kraftstoffe zu investieren, würde dadurch immer attraktiver.

