

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Cem Özdemir, Oliver Krischer, Lisa Badum, Steffi Lemke, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Claudia Müller, Dieter Janecek, Margarete Bause, Matthias Gastel, Markus Tressel, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/27435, 19/28138, 19/29850 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Klimakrise ist so weit fortgeschritten, dass im Verkehrsbereich alle verfügbaren klima- und umweltfreundlichen Technologien zum Einsatz kommen müssen. Jedoch müssen sie mit Blick auf den Bedarf an erneuerbaren Energien und die ökonomischen, ökologischen und sozialen Kosten jeweils dort eingesetzt werden, wo sie die größte Wirkung bei höchster Effizienz entfalten. Während beispielsweise die Elektromobilität im Pkw-Bereich einen deutlichen Vorteil hat, weil vom Windrad oder von der PV-Anlage bis zum Reifen wenig Energie verloren geht, werden synthetische Kraftstoffe in der Luft- und Seeschifffahrt benötigt. Von dieser Logik ist im Gesetzentwurf jedoch kaum etwas zu sehen. Stattdessen werden absehbare Nutzungskonkurrenzen zwischen den Verkehrsträgern gesetzlich zementiert, die Anrechenbarkeit von Kraftstoffen auf Basis problematischer Anbaubiomasse weit in die Zukunft fortgeschrieben und mit starken Anreizen für sogenannte „fortschrittliche“ biogene Kraftstoffe ohne wirksame Nachhaltigkeitsstandards sogar neue umweltschädliche Praktiken riskiert. Selbst fossile Kraftstoffe dürfen derzeit auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden, obwohl sie der Umstellung des Verkehrs auf erneuerbare Energien völlig entgegenstehen. Eine Kraftstoffstrategie, die Planlosigkeit in Gesetzesform gießt, schadet dem Anliegen, dass der Verkehr endlich einen eigenen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

In ihrem Gesetzentwurf weigert sich die Bundesregierung erneut, sich eindeutig für die Elektromobilität im Pkw auszusprechen, obwohl diese die effizienteste, sauberste und aussichtsreichste Antriebsform ist. Das ist nicht nur eine Gefahr für den Klimaschutz, sondern auch ein Risiko für den Industriestandort Deutschland. Während ein Exportmarkt nach dem anderen den Ausstieg aus dem Verbrenner innerhalb der nächsten zehn bis 20 Jahre umsetzen will und mittlerweile nahezu alle Automobilhersteller öffentlich angekündigt haben, beim Pkw auf die Batterie zu setzen, führt die Bundesregierung ihre Politik von Orientierungslosigkeit und Verschleppung fort. Eine direkte Folge dieser künstlichen Verunsicherung ist der unzureichend voranschreitende Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Die Automobilwirtschaft, die sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess befindet, aber auch die Verbraucher*innen, die eine gute Entscheidung beim Neuwagenkauf treffen möchten, brauchen Orientierung und Verlässlichkeit bei ihren Investitionen. Doch statt einen verlässlichen Rahmen vorzugeben, zögert die Bundesregierung Entscheidungen aufgrund einer von ihr falsch verstandenen Technologieoffenheit hinaus und gefährdet so den Erfolg der notwendigen Transformation. Technologieoffenheit bedeutet eben nicht, so zu tun, als ob alle Technologien auf demselben Entwicklungsstand wären und in gleichem Maße zur Verfügung stünden.

Die Bundesregierung versäumt es außerdem, ihre Kraftstoffpolitik durch eine übergreifende Verkehrswende zu flankieren. Ein besseres Bus- und Bahnangebot, sichere Fuß- und Radwege, geteilte Fahrzeugnutzung und neue Mobilitätsdienstleistungen sowie eine bessere Vernetzung und Digitalisierung der Verkehrsträger verringern die Abhängigkeit vom eigenen Auto. Eine Verkehrswende führt zu mehr Mobilität bei weniger Verkehr und bedeutet, dass weniger fossile Kraftstoffe über die Treibhausgasminderungs-Quote überhaupt durch saubere Alternativen ersetzt werden müssen. Zu diesem Ziel tragen auch ambitionierte CO₂-Flottengrenzwerte für Neuwagen bei, denn auch sie verringern die Kraftstoffmenge, indem sie den Verkauf spritsparender oder emissionsfreier Fahrzeuge attraktiv machen. Deswegen muss die Bundesregierung die EU-Kommission bei der für den Sommer angekündigten Verbesserung der Grenzwerte unterstützen und dabei zugleich verhindern, dass die Grenzwerte durch zusätzliche Mechanismen wie die Anrechenbarkeit biogener oder synthetischer Kraftstoffe ausgehöhlt werden.

In ihrem Gesetzentwurf zementiert die Bundesregierung das Geschäftsmodell des umweltschädlichen Agrosprits, anstatt endlich den Ausstieg einzuleiten. Auch der Einsatz von Palmöl im Tank bleibt noch für viele Jahre erlaubt, sodass die Rodung der Regenwälder für den Palmölanbau sowie Menschenrechtsverletzungen im Zuge der Palmölproduktion fortgesetzt werden, während Länder wie Frankreich, Österreich oder die Niederlande die Nutzung viel früher stoppen. Damit ignoriert die Bundesregierung, dass das Spektrum der Umweltbelastungen bei diesen Agrokraftstoffen besonders groß ist und diese zudem schwere soziale Ungerechtigkeiten, Menschenrechtsverletzungen und mangelhafte Arbeitsbedingungen mit sich bringen. Nach einem aktuellen Bericht des WWF ist Deutschland unter den EU-Mitgliedstaaten für die größte importbedingte Waldzerstörung verantwortlich. Urwälder und Torfmoore, die für die Artenvielfalt und das Weltklima unersetzbar sind, werden durch direkte und indirekte Landnutzungsänderungen zerstört. Die Bundesregierung blendet aus, dass Land eine global knappe und extrem wertvolle Ressource ist, die wir beispielsweise für die Nahrungsmittelproduktion sowie für den natürlichen Schutz und die Wiederherstellung von Ökosystemen brauchen. Zusätzliche flächenintensive Nutzungen wie die Produktion von Agrosprit verstärken den weltweiten Flächenfraß. Konkurrenzen um Anbauflächen, insbesondere mit der Nahrungsmittelproduktion, sind bereits zur Regel geworden. So kommt es auch immer wieder zu Landraub und Vertreibung für großflächige Plantagen, insbesondere im Globalen Süden. Außerdem treibt die vermehrte Nutzung von Nahrungspflanzen als Grundlage für biogene Kraftstoffe vielerorts die Preise für Grundnah-

rungsmittel dramatisch in die Höhe. Untersuchungen belegen zudem, dass konventionelle biogene Kraftstoffe in der Gesamtbilanz deutlich höhere CO₂-Emissionen besitzen können als ihre fossilen Pendanten und so den Klimawandel sogar noch anheizen. Neben Palmöl weist auch Soja besonders hohe Emissionen aus der indirekten Landnutzung auf. Studien deuten darauf hin, dass bei einem einseitigen Ausstieg aus palmölbasierten Kraftstoffen die Importe von Palmöl in der EU durch Importe von Soja ersetzt werden könnten. Der Ausstieg aus Palmöl und Soja muss daher zum selben Zeitpunkt erfolgen. Die Bundesregierung verkennt zudem, dass auch Kraftstoffmengen auf Basis von Abfall- und Reststoffen begrenzt sind, wenn sie höchsten ökologischen Standards genügen sollen. Reststoffe sind oftmals Voraussetzung für die Biodiversität, beispielsweise in Form von Waldrestholz, das vor Ort verbleibt, oder werden vorrangig in anderen Bereichen benötigt, zumal sie dort effizienter genutzt werden können – beispielsweise in Form von Biomethan in der Industrie-Prozesswärme. Dies begrenzt die verfügbaren Abfallmengen, die ohne Nebenwirkungen genutzt werden können, und damit die Rolle der biogenen Kraftstoffe im Verkehrsmix insgesamt. Die von der Bundesregierung vorgesehene sehr hohe Mindestquote für Kraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen und ihre bei zusätzlicher Produktion unbegrenzte Doppelanrechnung auf die THG-Quote bei gleichzeitig lückenhaften bzw. wirkungslosen Nachhaltigkeitsstandards riskieren einen Hochlauf umweltschädlicher Praktiken, die – wie das Beispiel der Agrokraftstoffe zeigt – später kaum noch korrigierbar sind.

Antriebe auf Basis von Wasserstoff sind im Pkw-Bereich gescheitert, weil sie im Markt aufgrund der sehr hohen Kosten nicht angenommen wurden. Trotz jahrzehntelanger Forschung hat kein einziger deutscher Automobilhersteller entsprechende Serienmodelle im Angebot. Die Zusagen, dass Wasserstofffahrzeuge bald erhältlich sein würden, wurden immer wieder gebrochen. Auch international ist das Angebot gering. Die Folge ist, dass in Deutschland nur ein paar hundert wasserstoffbetriebene Fahrzeuge registriert sind – und das trotz finanzieller Unterstützung des Staates im Milliardenbereich für Forschung und Entwicklung, Infrastruktur, Kaufprämien und Steuervergünstigungen sowie anderer Anreize wie die Anrechenbarkeit auf die CO₂-Flottengrenzwerte. Auch die geringere Energieeffizienz spricht gegen den Einsatz von Wasserstoff im Pkw. Nach Angaben der Bundesregierung gehen fast drei Viertel des benötigten Stroms bis zur Nutzung im Fahrzeug ungenutzt verloren. Im Batterieauto, das Strom ohne vorherige Umwandlung nutzen kann, ist es dagegen noch nicht einmal ein Drittel (vgl. Drucksache 19/25336). Anders ausgedrückt: Es kann mit derselben Strommenge zwei bis drei Mal so weit fahren wie ein mit Wasserstoff betriebenes Auto. Hoffnung macht, dass sich der Markt derzeit neu sortiert. Einige Hersteller fokussieren ihre Entwicklung auf den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge, wo sich die Speicherbarkeit und Energiedichte von Wasserstoff für besonders lange Strecken eignen, und könnten damit die schon fortgeschrittene Entwicklung bei elektrischen Antrieben ergänzen. Die Fahrzeughersteller könnten sich so eine technologische Vorreiterrolle bei der Wasserstoffmobilität sichern, die sie im Pkw-Segment längst verloren haben. Unabhängig vom Anwendungszweck gilt aber: Wasserstoff muss grün sein, wenn er dem Klimaschutz dienen soll. Das heißt: Er muss durch Elektrolyse erzeugt werden, bei der Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Energien genutzt wird.

Synthetische Kraftstoffe brauchen wir dort, wo mangels Antriebsalternativen auch auf Dauer flüssige Kraftstoffe benötigt werden, also in der Luft- und Seeschifffahrt. Zudem werden für die Dekarbonisierung zahlreicher industrieller Prozesse, beispielsweise in der Chemie- und Stahlindustrie, große Mengen an grünem Wasserstoff benötigt, der somit nicht für die Produktion von synthetischen Kraftstoffen zur Verfügung steht. Der Gesetzentwurf öffnet den synthetischen Kraftstoffen jedoch Tür und Tor in allen Verkehrsbereichen und reizt diese Nutzungskonkurrenz mit Mehrfachenrechnungen sogar noch an. Dies ist eine aus mehreren Gründen gefährliche Entscheidung. Erstens fällt der Energieverlust bei Produktion und Einsatz von synthetischen Kraftstoffen nach Angaben der Bundesregierung mit 85 bis 90 Prozent noch weit schlechter aus als

bei Wasserstoff (vgl. Drucksache 19/25336). Würde der Verkehr vorrangig mit synthetischen Kraftstoffen dekarbonisiert, bräuchte man dafür mehr Strom als derzeit in ganz Deutschland produziert wird. Zweitens steigen die Kraftstoffmengen mangels industrieller Produktion nur langsam an, was ebenfalls einen behutsamen Umgang und somit eine Reservierung für bestimmte Verkehrsträger erfordert. Drittens würden synthetische Kraftstoffe die Alltagsmobilität der Menschen verteuern. Eine Auftragsstudie der Automobilindustrie, auf die auch die Bundesregierung verweist (vgl. Drucksache 19/8742), beziffert die Kosten auf bis zu 4,50 Euro pro Liter Dieseläquivalent. Das ist für die Alltagsmobilität der Menschen keine Option. Zudem müssen deutlich mehr Anstrengungen unternommen werden als bei Wasserstoff, damit synthetische Kraftstoffe wirklich CO₂-neutral und umweltfreundlich sind. Für eine nachhaltige Produktion benötigt man grünen Wasserstoff, zusätzlichen Ökostrom sowie Kohlendioxid aus der Umgebungsluft (gewonnen durch das energieintensive „Direct Air Capture“) oder nachhaltige biogene Kohlenstoffquellen aus Abfall- und Reststoffen. Eine Zweitnutzung von Kohlendioxid aus anderen Prozessen, beispielsweise Kohlekraftwerken, nützt dem Klima nicht. Es ist deshalb der einzig vernünftige Weg, diese Kraftstoffe dort zu nutzen, wo elektrische Antriebe auf lange Sicht keine Option sind. Eine verpflichtende Beimischungsquote von synthetischen Kraftstoffen zu Flugzeugtreibstoffen sorgt zudem für einen planbaren Markthochlauf und schafft über eine solche Investitionssicherheit in der Folge auch den Rahmen für eine Skalierung der Produktion. Der Kraftstoffstrategie der Bundesregierung fehlt der grüne Faden. Sie bremst die Transformation in der Automobilwirtschaft aus, behindert den Klimaschutz im Verkehr und reizt Umweltschäden an. Eine Neuauflage, die von einer Verkehrswende flankiert wird, ist dringend nötig.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Verkehrswende voranzutreiben, die mehr Mobilität bei weniger Verkehr ermöglicht, eine deutliche Verlagerung von Flug- und Lkw-Verkehr auf die elektrifizierte Schiene und auf das Binnenschiff erreicht sowie die Nutzung effizienter und emissionsfreier Fahrzeuge verstärkt, um so die Menge der zu ersetzenden fossilen Kraftstoffe deutlich zu reduzieren;
2. die Automobilwirtschaft bei der umfassenden Transformation durch Orientierung und Investitionssicherheit zu unterstützen sowie den Verbraucher*innen verlässliche Entscheidungen zu ermöglichen und deshalb unter anderem festzulegen, dass ab 2030 ausschließlich emissionsfreie Neuwagen neu zugelassen werden;
3. einen verbesserten Gesetzentwurf zur Überarbeitung der Treibhausgasminde-
rungsquote sowie entsprechende Verordnungen vorzulegen, um
 - a) der direkten Nutzung von Ökostrom als Anrechnungsoption Vorrang einzuräumen, da die Elektromobilität insbesondere im Pkw die effizienteste, sauberste und aussichtsreichste Antriebsform ist,
 - b) die Anrechenbarkeit biogener Kraftstoffe auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen bis 2025 schrittweise und vollständig auslaufen zu lassen und sie bei palmöl- und sojabasierten Kraftstoffen noch im laufenden Jahr 2021 zu beenden,
 - c) der begrenzten nachhaltigen Verfügbarkeit sogenannter „fortschrittlicher“ Biokraftstoffe auf Abfall- und Reststoffbasis auch angesichts starker Nutzungskonkurrenzen durch eine anspruchsvolle Zertifizierung Rechnung zu tragen, dabei Verlagerungseffekte und indirekte Emissionen vollständig einzubeziehen, die Beachtung der Abfallhierarchie sicherzustellen und die Verwendung jeglicher Forst-Biomasse, die für die Stärkung der Kohlenstoffsenke Wald und der Biodiversität dringend benötigt wird, im Verkehr vollständig auszuschließen und somit in der Folge die Mindesteinsatzquote auf

- die Anforderungen der zugrunde liegenden Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) zu begrenzen und keine über diesen Anteil hinausgehende Mehrfachanrechnung vorzunehmen,
- d) die verpflichtende Beimischungsquote von synthetischen Kraftstoffen zu Flugzeugtreibstoffen nicht auf 2, sondern auf 10 Prozent im Jahr 2030 festzulegen und anschließend weiter zu steigern, damit der Luftverkehr perspektivisch vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt wird,
 - e) die Anrechenbarkeit synthetischer Kraftstoffe im Straßenverkehr erst dann zu ermöglichen, wenn eine ausreichende Versorgung von Verkehrsbereichen wie die Luft- oder Seeschifffahrt, die auf diese Kraftstoffe angewiesen sind, sichergestellt ist,
 - f) hohe Nachhaltigkeitsstandards bei der Produktion von grünem Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen sicherzustellen, insbesondere durch die Vorgabe, ausschließlich zusätzlich erzeugten Ökostrom sowie Kohlendioxid aus der Umgebungsluft oder nachhaltigen biogenen Kohlenstoffquellen zu nutzen,
 - g) verbindliche und menschenrechtskonforme Nachhaltigkeitsstandards auch für Importe von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen festzulegen, die zudem sicherstellen, dass der lokale Bedarf an Energie und Wasser stets Vorrang hat, Arbeitsplätze in den Herstellungsregionen geschaffen werden, die Zivilgesellschaft in die Planungen einbezogen wird, Landnutzungsrechte und Naturschutzziele beachtet werden und so auch die Bevölkerung in den Herstellungsländern profitiert;
 - h) die Anrechenbarkeit fossiler Kraftstoffe zu streichen, da sie dem Ziel, den Verkehr auf erneuerbare Energien umzustellen, entgegenstehen und
 - i) den neuen § 37h des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu streichen, da er Anrechnungsmöglichkeiten unter anderem für biogene und synthetische Kraftstoffen künstlich offenhält, wenn absehbar ist, dass sich die Elektromobilität durchsetzen wird;
4. die Förderprogramme des Bundes, wie beispielsweise das Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie Programme für Fahrzeugbeschaffungen oder Förderrichtlinien für Tank- und Ladeinfrastruktur, vor dem Hintergrund sinnvoller Einsatzgebiete und Marktfähigkeit von sauberen Kraftstoffen und Energieträgern bei den einzelnen Verkehrsträgern neu auszurichten sowie den Aufbau von Produktionsanlagen für synthetische Flugzeugtreibstoffe zu unterstützen.

Berlin, den 18. Mai 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

