



Bildnachweis: Adobe Stock

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgas- Minderungsquote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Stellungnahme der Zukunft Erdgas e. V.
Berlin, 15.10.2020

erdgas 

Politische Einordnung der Rechtsetzungsvorhaben

Bereits Ende 2018 ist auf EU-Ebene eine umfassende Novellierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie erfolgt. Die neue Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2018/2001 (RED II) ist bis spätestens 30. Juni 2021 in nationales Recht umzusetzen. Zur Umsetzung der europäischen Anforderungen im Verkehrsbereich konsultiert das Bundesumweltministerium derzeit zwei Rechtsetzungsentwürfe. Diese definieren den Anteil der erneuerbaren Energien bis 2030 und regeln u. a. die Erfüllungsoptionen der von den Inverkehrbringern von Kraftstoffen zu leistenden Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) im Verkehrssektor.

Einschätzung der Zukunft Erdgas e. V. zu den Rechtsetzungsvorhaben:

- Mit den vom BMU vorgelegten Referentenentwürfen werden **keine zusätzlichen Treibhausgasminderungen** gegenüber 2020 erzielt. In Folge führen die vorgeschlagenen Regelungen zu deutlichen Zielverfehlungen der im nationalen Klimaschutzgesetz für 2030 definierten Treibhausgasminderungsziele im Verkehrssektor. Vielmehr führen die **Festschreibung der bereits heute existierenden Zielquote mit 6 % THG-Minderung bis 2025 und der zaghafte Anstieg der Quote auf 7,25 % ab 2026** zu einem **Klimaschutzversagen**, das auch mit Nachdruck in die weitere Zukunft hineinwirken wird. Die mangelhafte Klimaschutzambition führt zudem zu fehlenden Investitionsanreizen in innovative Klimaschutztechnologien wie z. B. Wasserstofftechnologien.
- Die aktuellen BMU-Entwürfe sehen vor, ab 2022 die **Anrechenbarkeit erdgasbasierter Kraftstoffe auf die THG-Quote** abzuschaffen. Dadurch wird die Chance, der kurz- und mittelfristigen THG-Minderung durch einen Zuwachs von CNG- und LNG-Antrieben im Verkehrssektor zu erzielen, vertan. Dieser Ansatz ist vor dem Hintergrund, dass insbesondere LNG-Antriebe im Schwerlastverkehr eine klimaschutzrelevante Alternativtechnologie zu den heute zum Einsatz kommenden Dieselfahrzeugen darstellen, abzulehnen. Vielmehr ermöglicht ein Zuwachs an LNG basiertem Schwerlastverkehr die Chance, die heute mit Erdgas betriebenen Fahrzeuge zukünftig mit Biomethan zu versorgen. Auch an dieser Stelle werden konkret erschließbare THG-Minderungsoptionen verworfen, die kurz- und mittelfristig messbare Beiträge für mehr Klimaschutz im Verkehr liefern können.
- Statt Klimaschutz durch ambitioniert definierte Zielsetzungen und eine deutliche Erhöhung der THG-Quote im Kraftstoffhandel anzureizen, verfolgen die vorliegenden Rechtsetzungsentwürfe in erster Linie eine **einseitige Technologieförderung für direkt elektrische Antriebe und die zugehörige Ladetechnik im Straßenverkehr**. Aus diesem Grund soll eine Vierfach-Anrechnung des Einsatzes von strombetriebenen Kraftfahrzeugen erfolgen, die weder zu einem Ausbau der erneuerbaren Energien über die bereits für den Stromsektor definierten Ziele hinaus noch zu einer zusätzlichen Minderung von Treibhausgasen im Verkehrssektor führen wird.
- Es fehlen ausreichende Anreize, den Anteil fortschrittlicher Biokraftstoffe im Verkehrssektor weiter anwachsen zu lassen. Insbesondere das **Potenzial von Biomethan** (und Bioethanol) aus Abfall- und Reststoffen

für **LNG-Antriebe** wird in keiner Weise zusätzlich angereizt. Auch an dieser Stelle werden wiederum die Chancen, kurzfristig und effektiv erschließbare Beiträge für den Klimaschutz zu nutzen, vertan.

- Und nicht zuletzt kritisieren wir deutlich die **fehlende Ambition**, den **Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor** über das mit der novellierten EU Erneuerbare-Energien-Richtlinie definierte **Mindestziel von 14 %** im Verkehrssektor zu erhöhen.

Forderungen von Zukunft Erdgas e. V.:

Die vom **BMU vorgelegten Rechtsetzungsvorhaben** „Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ und die „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (38. BImSchV)“ **sind abzulehnen und vollständig zu überarbeiten.**

Im Zuge der Überarbeitung der aktuellen Rechtsetzungsvorhaben müssen folgende Aspekte Eingang finden:

- **Technologieoffenheit beim Klimaschutz im Verkehrssektor verfolgen** und Mehrfachanrechnung von einzelnen Kraftstoffen nur in Ableitung der damit verbundenen zusätzlichen THG-Minderungen ermöglichen.
- **THG-Zielquote deutlich erhöhen:** Die THG-Quote muss schrittweise **bis 2026 auf 15 %** und im Weiteren **bis 2030 auf 30 %** erhöht werden. Zudem ist ein Fortbestehen der Anrechenbarkeit erdgasbasierter Kraftstoffe auf die THG-Quote auch in Zukunft sicherzustellen. Dadurch kann der Markt für heute bereits verfügbare THG-Minderungstechnologien und für zukünftige Innovationen sinnvoll angereizt werden.
- **Anreize zum verstärkten Inverkehrbringen fortschrittlicher Kraftstoffe setzen:** Zukunft Erdgas e. V. fordert die Beibehaltung der heute bestehenden Begriffsregelung für fortschrittliche Kraftstoffe, um die Nutzung aller potenziell verfügbaren Dekarbonisierungsoptionen zu ermöglichen.
- Mit der Umsetzung der RED II im Verkehrssektor ist eine **Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien auf 23 % bis 2030** anzustreben. Hiermit verbunden ist nicht zuletzt, die Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie im Minimum ernst zu nehmen und den „Mindestanteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus zu erhöhen“. Dadurch kann und soll die weitere Marktbereitigung für Wasserstoff, E-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe im Verkehrssektor unterstützt und forciert werden.

Kontakt:

Zukunft ERDGAS e.V.

████████████████████

Leiterin Public Affairs

T ██████████████████

F ██████████████████

████████████████████