

**Stellungnahme der eFuel Alliance  
zum Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und zur  
Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der  
Treibhausgasminderungs-Quote**

**Aktenzeichen: IG I 6 – 5012/010-2020.0001**

Auf dem Weg zur Klimaneutralität 2050 und zur Erreichung der sektoralen Klimaschutzziele im Verkehr können und müssen zweifelsohne zusätzliche Maßnahmen und Anstrengungen unternommen werden. Dazu braucht es den Einsatz technologischer Innovationen, die einen signifikanten Beitrag zum Gelingen der Energiewende und zur Defossilisierung des Verkehrs beitragen können.

Einen Hebel zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen bietet die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II), die derzeit in nationales Recht überführt wird. Die RED II verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, ihren Anteil von erneuerbaren Energien im Verkehr auf mindestens 14 % im Jahr 2030 zu erhöhen. Die Bundesregierung hatte sich, unter anderem in Maßnahme 5 der nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) zum Ziel gesetzt, durch „eine zeitnahe und ambitionierte Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) [...] den Einsatz von grünem Wasserstoff bei der Kraftstoffherstellung und als Alternative zu konventionellen Kraftstoffen [zu] verankern“. Als wesentlicher Hebel hierfür wird das Ziel genannt, „den Mindestanteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus zu erhöhen.“

Die jetzt vorgelegten Entwürfe zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote, die die RED II in nationales Recht überführen, bleiben jedoch deutlich hinter dem eigenen Anspruch einer ambitionierten Umsetzung zurück. Der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr soll lediglich auf das von der EU vorgegebene Mindestniveau von 14 % im Jahre 2030 steigen.

**Technologieoffenheit wahren und Level-Playing-Field herstellen, um Marktanreize und Investitionssicherheit zu schaffen**

Diese sehr niedrige Quote führt, besonders in Kombination mit der Möglichkeit zur Vierfacherrechnung von Ladestrom für Elektrofahrzeuge, zu einer sehr einseitigen Förderung der batteriebetriebenen Elektromobilität, während keinerlei Möglichkeit für eine Mehrfacherrechnung beim Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs geschaffen wird. Der Ausbau der Elektromobilität ist wichtig für das Erreichen der Klimaziele, das große Potenzial synthetischer, strombasierter Kraftstoffe zur Erfüllung der Klimaziele wird durch diese Einseitigkeit jedoch vernachlässigt und ausgebremst. Die geplante

Vierfachanrechnung sollte mit Blick auf die Tatsache, dass hierdurch keine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor erreicht wird, nochmals kritisch überprüft werden.

Die Fokussierung auf lediglich eine Technologie ist nicht nur mit Blick auf den Klimaschutz, sondern auch mit Blick auf das Gebot der Technologieoffenheit besorgniserregend. Zur Erreichung der Klimaziele sollten vielmehr alle zur Verfügung stehenden Optionen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion genutzt und entsprechend gefördert werden. Das beinhaltet die batteriebetriebene Elektromobilität ebenso wie Wasserstoff, moderne Biokraftstoffe oder gasförmige und flüssige synthetische Kraftstoffe. Das beste Resultat mit Blick auf den Klimaschutz erreichen wir nur mit einer sinnvollen Kombination verschiedener Erfüllungsoptionen, nicht wenn diese gegeneinander ausgespielt werden. Insbesondere mit Blick auf die zu erwartende Anhebung der EU-Klimaschutzziele ist es umso wichtiger, zusätzliche Möglichkeiten zur Defossilisierung des Verkehrssektors zu ermöglichen und entsprechende Rahmenbedingungen für einen Markthochlauf zu schaffen. Mit den vorgelegten Entwürfen wird das jedoch nicht erreicht.

Hinzu kommt eine wenig ambitionierte Treibhausgasminderungs-Quote für Otto- und Dieselmotoren von 7,25 Prozent ab 2026. Diese sollte deutlich angehoben und um eine klare Zielvorgabe über 2030 hinaus ergänzt werden. Kraftstoffinverkehrbringern werden andernfalls keinerlei Anreize für Investitionen in klimaneutrale, synthetische Kraftstoffe gesetzt.

Wir begrüßen und unterstützen ausdrücklich das Vorhaben des Bundesumweltministeriums, über eine Änderung der 37. Bundesimmissionsschutzverordnung die Mehrfachanrechenbarkeit von grünem Wasserstoff bei der Produktion von herkömmlichem Kraftstoff herbeizuführen. Auch für die Nutzung von eFuels sollte eine Mehrfachanrechnung auf die Treibhausgasminderungs-Quote ermöglicht werden, um den Markthochlauf und damit Skaleneffekte zu unterstützen.

### **eFuels über alle Verkehrsträger hinweg zum Einsatz bringen, um enormes Defossilisierungspotenzial auszuschöpfen**

Selbst bei einem sehr schnellen Ausbau der Elektromobilität werden auch nach 2030 noch Millionen Autos mit „herkömmlichem“ Antrieb auf den Straßen fahren. Deren riesiges Potenzial zur Treibhausgasreduktion wird mit den vorliegenden Entwürfen nicht annähernd ausgeschöpft. Der erhebliche Fahrzeugbestand, für dessen klimaneutrale Weiternutzung keinerlei Umstellung der Transport- und Tankinfrastruktur notwendig ist, wird also vernachlässigt.

Auch wird das Ziel der Bundesregierung, dass der Sektor bis 2030 nur noch 98 bis 95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausstoßen soll, auf diese Weise nicht erreicht. Verschiedene Studien haben errechnet, dass die voraussichtlich durch die Elektromobilität erreichten CO<sub>2</sub>-Einsparungen nicht allein ausreichen werden, sodass weiterhin eine beträchtliche CO<sub>2</sub>-Lücke bestehen wird. Der zur Schließung dieser Lücke dringend notwendige Hochlauf grünen Wasserstoffs und seiner

Folgeprodukte wie eFuels sollte über zusätzliche Maßnahmen bei der Umsetzung der RED II – sowie darüberhinausgehend – ebenso konsequent gefördert werden wie der Ausbau der Elektromobilität.

Die Förderung von eFuels lediglich auf den Einsatz im Flugverkehr zu begrenzen, wird nicht zu dem notwendigen Markthochlauf und den gewünschten Skaleneffekten bei der Produktion synthetischer Kraftstoffe führen. Somit wird absehbar auch keine preisgünstige Alternative zu fossilem Kerosin zur Verfügung stehen. Nur der flächendeckende Einsatz klimaneutraler eFuels über alle Verkehrsträger hinweg wird die Produktion wirtschaftlich rentabel gestalten, sodass der Preis als Resultat von Skaleneffekten deutlich sinken wird. Hierfür wird insbesondere ein Einsatz klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe im Straßenverkehr notwendig sein, da hier auch mit Blick auf die Zahlungsbereitschaft das größte Potenzial liegt.

### **Internationale Entwicklung einer Wirtschaft für Wasserstoff und seiner Folgeprodukte vorantreiben**

Zur erfolgreichen Gestaltung der Energiewende reicht es nicht aus, in nationalen Grenzen zu denken. Es steht außer Frage, dass ein starker Heimatmarkt für die Wasserstoffproduktion wichtig ist. Ohne die auch in der NWS angeregte Importstrategie wird der Bedarf an grünem Wasserstoff dauerhaft jedoch nicht zu decken sein. Die Erzeugung erneuerbarer Energien sowie grünen Wasserstoffs kann in sonnen- und windreichen Gegenden darüber hinaus mitunter deutlich wirtschaftlicher erfolgen als innerhalb der EU. Entsprechend ist es sinnvoll, auch importierte, erneuerbare Energiequellen auf den Anteil erneuerbarer Energie im Verkehrssektor anrechnen zu können, um den konsequenten Austausch fossiler Energieträger durch erneuerbare voranzutreiben. Dies unterstützt außerdem dabei, klimafreundliche Energiesysteme auch in strukturell schwächeren Gebieten aufzubauen.

### **Ganzheitlicher Ansatz notwendig, um Rahmenbedingungen für Markthochlauf von Wasserstoff und seinen Folgeprodukten wie eFuels zu schaffen**

Auch über die sich unmittelbar innerhalb der nationalen Umsetzung der RED II ergebenden Möglichkeiten zur Förderung eines Einsatzes klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe gibt es weitere Hebel, einen Markthochlauf von eFuels zu unterstützen. Dazu zählt unter anderem die zwingend notwendige Möglichkeit zur Anrechnung von eFuels auf die EU-CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte, die Förderung der industriellen Produktion von eFuels durch die Unterstützung von Pilotprojekten, Ausschreibungsverfahren und Mengenabsicherungen oder die Reduktion der Energiesteuer auf eFuels, die über eine Ausrichtung auf umweltrelevante Bemessungsgrundlagen in der derzeit laufenden Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie herbeigeführt werden sollte.

Darüber hinaus wird die RED II derzeit auf europäischer Ebene überprüft. Im Sinne eines Markthochlaufes von Wasserstoff und seinen Folgeprodukten wie eFuels sollte diese Gelegenheit von der Bundesregierung unbedingt ergriffen werden, um den flächendeckenden Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe voranzutreiben, beispielsweise durch Schaffung eines Level-Playing-Fieldes bei den Möglichkeiten zur Mehrfachanrechenbarkeit.

### **Unsere Empfehlungen**

- **Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr durch ambitioniertere Umsetzung der RED II steigern**
- **THG-Quote erhöhen und Zielquote über 2030 festlegen**
- **Mehrfachanrechnungen von grünem Wasserstoff und eFuels ermöglichen**
- **Vierfachanrechnung von Ladestrom kritisch überprüfen**
- **Technologieoffenheit und Einsatz von eFuels über alle Verkehrsträger hinweg fördern**
- **Importstrategie definieren und umsetzen**
- **Weitere Rahmenbedingungen im Sinne eines Markthochlauf von grünem Wasserstoff und eFuels anpassen**

### **Über die eFuel Alliance**

Die eFuel Alliance e.V. ist eine Interessensgemeinschaft, die sich für die industrielle Produktion von synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen aus erneuerbaren Energien einsetzt. Sie setzt sich für die Förderung und den weltweiten Ausbau der Produktionskapazitäten von eFuels und deren breite Anwendung ein. Unsere Ziele sind die Anerkennung von eFuels als wesentlicher Baustein einer europäischen Klimaschutzpolitik und deren Gleichbehandlung mit anderen Klimaschutztechnologien im Sinne der Technologieoffenheit. Die eFuel Alliance steht allen Organisationen und Interessierten offen, die das Ziel teilen, eFuels als Beitrag für den Klimaschutz zu etablieren, zu fördern und weltweit zur Anwendung zu verhelfen.