

Stellungnahme des Deutschen Verbandes Flüssiggas e.V.

Zum „Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ sowie zur „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“

Gesetz und Verordnung dienen der Umsetzung der EU-Vorgaben und Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“)

Zusammenfassung

Die Referentenentwürfe des BMU^{1,2} zur Umsetzung der RED II³ sind nicht geeignet, den europäischen und nationalen Klimaschutzziele im Verkehrssektor hinreichend Rechnung zu tragen. Ambitionierte Zielquoten werden auf die zweite Hälfte des Jahrzehnts verschoben. Der Verkehrssektor droht damit die gesetzten Klimaschutzziele nicht zu erreichen. Trotz der ehrgeizigen Prognose von 10 Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland bis 2030 wird eine CO₂-Minderungslücke von 30 Millionen Tonnen vorhergesagt.^{4,5} Das BMU fokussiert sich jedoch einseitig auf die Elektromobilität und verhindert somit Investitionen für andere Erfüllungsoptionen. Ein Konzept zur Schließung CO₂-Minderungslücke bleibt der Entwurf damit schuldig.

- Die ohnehin wenig ambitionierte Zielquote zur Treibhausgasminderung von Kraftstoffen in Kombination mit der Mehrfachanrechnung von Strom verhindert Investitionen für notwendige andere Erfüllungsoptionen wie z. B. synthetisches Flüssiggas. Dadurch wird die Chance verspielt, die vielen Millionen Bestands- und Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor klimaneutral zu betreiben. Zusätzlich drohen Deutschland in Folge des geringen Ambitionsniveaus des vorliegenden Referentenentwurfs nach 2025 teure Strafzahlungen im Kontext der EU Effort Sharing-Systematik.
- Die geplante Abschaffung der Erfüllungsoption des Quotenhandels mit fossilen Energieträgern wie LPG verhindert, das heute verfügbare Potential zur Treibhausgasminderung von konventionellem Flüssiggas weiter zu nutzen – im Vergleich zu fossilem Benzin/Diesel je Energieeinheit immerhin ein um 21/23 Prozent verminderter CO₂-Ausstoß. Findet konventionelles Flüssiggas heute keine Anerkennung als Erfüllungsoption, wird dies die Entwicklung von klimaneutralem Flüssiggas massiv erschweren. Im Übrigen ist die Formulierung in Artikel 1 Nr. 10 des Referentenentwurfs zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote missverständlich. Es ist eindeutig zu formulieren, ob die Anrechnung in 2021 noch möglich ist.

¹ Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote, Referentenentwurf der Bundesregierung, Bearbeitungsstand: 22.09.2020

² Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote, Referentenentwurf der Bundesregierung, Bearbeitungsstand: 24.09.2020

³ Richtlinie (EU) 2018/2001, Artikel 25-28

⁴ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bilanz-umweltbundesamt-1730880>

⁵ <https://bdi.eu/publikation/news/analyse-der-klimapfade-verkehr-2030/>

Nur mit einer ambitionierten Zielquote und durch Anerkennung aller Erfüllungsoptionen sind die Klimaziele zu erreichen.

Der Referentenentwurf enthält keine konkrete nationale Vorgabe hinsichtlich der THG-Minderung und des EE-Anteils im Verkehrssektor für 2030 und schafft somit keinerlei Planungssicherheit für Unternehmen und Verbraucher.

Effektiver Klimaschutz im Verkehrssektor setzt eine Vielzahl von Erfüllungsoptionen für die Minderung von Treibhausgasemissionen voraus. Der Referentenentwurf verhindert diese Vielzahl zum einen durch die einseitige Fokussierung auf Elektromobilität (vierfache Anrechnung)⁶ und zum anderen durch die sehr gering ambitionierte Treibhausgasminderungs-Quote von 7,25 % ab dem Jahr 2026 (§ 37a BImSchG).⁷ Investitionen in notwendige komplementäre Erfüllungsoptionen wie E-Fuels sind mit dieser Vorgabe aus heutiger Sicht nicht rentabel, da sie ob der niedrigen Zielquote und Mehrfachanrechnungen von Strom überflüssig sind.

Über den Bereich der Elektromobilität hinaus ist die RED II-Umsetzung in Deutschland zwingend auf andere Erfüllungsoptionen auszudehnen, zumal zum jetzigen Zeitpunkt der deutsche Strom-Mix nur partiell regenerativen Ursprungs ist. Der Ausbaupfad für erneuerbaren Strom sieht auch für 2030 lediglich eine regenerative Quote von 65 % vor. Eine effektive Verringerung der Treibhausgasemissionen kann somit weder momentan noch in naher Zukunft ausschließlich durch Förderung der Elektromobilität erreicht werden. Die Förderung weiterer Erfüllungsoptionen ist somit unerlässlich. Selbst bei vollkommener Regenerativität des Strom-Mixes bedürfte es weiterer Alternativen für den Fahrzeugbestand für Anwendungen, in denen batterieelektrische Fahrzeuge keine überzeugende Option sind – aus Gründen der verfügbaren Technik, der Kosten und der Reichweite. Dies betrifft insbesondere den ländlichen Raum fernab der urbanen Zentren sowie den Schwerlastverkehr.

Mehrfachanrechnung von klimaneutralen strombasierten Kraftstoffen als notwendige Alternative ist daher konsequent. Bei der Herstellung von Flugturbinenkraftstoff durch PtX-Verfahren entsteht ohnehin eine Vielzahl weiterer Kraftstoffe, darunter auch klimaneutrales Flüssiggas. Durch den geforderten Mindestanteil von regenerativem Flugturbinenkraftstoff⁸ werden also zukünftig vermehrt PtX-Kraftstoffe synthetisiert. Diese sollten derselben Förderung durch Mehrfachanrechnung unterliegen wie Ladestrom, da ohne Fördermaßnahmen deren Potential zur Einsparung von Treibhausgasemissionen ungenutzt bliebe.

⁶ Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a), Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgaseminderungs-Quote, Referentenentwurf der Bundesregierung, Bearbeitungsstand: 24.09.2020

⁷ Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe f), Doppelbuchstabe bb), Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgaseminderungs-Quote, Referentenentwurf der Bundesregierung, Bearbeitungsstand: 22.09.2020

⁸ Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe g), Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgaseminderungs-Quote, Referentenentwurf der Bundesregierung, Bearbeitungsstand: 22.09.2020

Fortsetzung des Quotenhandels garantiert Nutzung des heutigen Einsparpotentials und zukünftige Marktdurchdringung von klimaneutralem Flüssiggas

Auf dem Weg zum Markthochlauf klimaneutralen Flüssiggases ist das Potential von konventionellem Flüssiggas zur Minderung von Treibhausgasen über den Quotenhandel weiter zu nutzen. Die Erfüllungsoption zur Minderung der Treibhausgasemissionen durch das Inverkehrbringen von den in Anlage 2 (der VO)⁹ genannten konventionellen Kraftstoffen, insbesondere auch mit Flüssiggas, ist daher für den Übergangszeitraum bis 2026 zu verlängern.

LPG ist im Verkehrssektor die einzige Erfüllungsoption, die nicht nur bei Neuwagen, sondern qua Umrüstung auch im Fahrzeugbestand einen relevanten Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen leistet. Im Vergleich zu fossilen Benzin/Diesel-Kraftstoffen emittiert Flüssiggas 21/23 Prozent weniger CO₂. Die Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)¹⁰ konstatiert den positiven Einfluss, den die Substitution von fossilem Benzin und Diesel durch konventionelles Flüssiggas auf die CO₂-Bilanz hat. Konsequenterweise wird Flüssiggas in dieser Richtlinie als einer der „zum jetzigen Zeitpunkt wichtigsten Alternativkraftstoffe“ bezeichnet. Flüssiggas verfügt mit 7100 Tankstellen in Deutschland über eine flächendeckende Infrastruktur. Klimaneutrales Flüssiggas (PtX- und biogenes Flüssiggas) kann konventionellem Flüssiggas beliebig zugemischt werden und dieses langfristig komplett ersetzen. Die bestehende Infrastruktur und der Fahrzeugbestand können ohne technische Änderungen mit klimaneutralem Flüssiggas genutzt werden. Um den Markthochlauf klimaneutralen Flüssiggases nicht zu behindern, ist eine Fortführung der Anrechenbarkeit über das Jahr 2021 hinaus dringend notwendig. Andernfalls wäre der Erhalt der Tankstelleninfrastruktur kaum zukunftsfest, es drohen Desinvestition und Rückbau – mit negativen Folgen für die Marktdurchdringung regenerativen Flüssiggases.

Deutscher Verband Flüssiggas e. V.

Oktober 2020

⁹ Anlage 2, Achtunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen - 38. BImSchV)

¹⁰ Präambel Abschnitt 4, Richtlinie 2014/94/EU