EIKE im Bundestag: Referent Prof. Herrmann Harde zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Anhörung im Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Deutschen Bundestags am Mittwoch, 21. April 2021

Die von der Bundesregierung geplanten neuen Vorgaben für erneuerbare Energien im Verkehrssektor sind von Sachverständigen sehr unterschiedlich bewertet worden. Thema der öffentlichen Anhörung im Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit am Mittwoch war der Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (19/27435, 19/28183).

In der von der Ausschussvorsitzenden **Sylvia Kotting-Uhl (Bündnis 90/Die Grünen)** geleiteten Anhörung forderten Vertreter der Biokraftstoffbranche bessere Bedingungen für ihre Kraftstoffe, während sich Vertreterinnen von Umweltverbänden für eine Abkehr vom Verbrennungsmotor und die verstärkte Förderung der Elektromobilität aussprachen.

„Von Technologieoffenheit weit entfernt“

Der Gesetzentwurf setzt die Erneuerbare-Energien-Richtline der EU (RED II) in deutsches Recht um und verfolgt das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zu erhöhen. Zu diesem Zweck soll die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) von derzeit sechs Prozent bis zum Jahr 2030 schrittweise auf 22 Prozent steigen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen, verpflichtet, gewisse Quoten an erneuerbaren Energien einzuhalten.

Dafür sei Technologieoffenheit zwingend erforderlich, sagte **Prof. Dr. Thomas Willner** von der **Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg**. Der Gesetzentwurf sei von Technologieoffenheit jedoch weit entfernt, da er E-Mobilität bevorzuge, andere Maßnahmen zurückdränge und Investitionen in alternative Kraftstoffe verhindere. E-Mobilität binde Potenziale, die dann an anderer Stelle – etwa in der Industrie – fehlten, kritisierte Willner. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Mehrfachanrechnung bestimmter Optionen lehnte er ab, da sie zu einer Wettbewerbsverzerrung führe.

„Gefahr, daß die E-Mobilität Biokraftstoffe verdrängt“

Die Mehrfachanrechnung sei grundsätzlich ein geeignetes Instrument, um Anreize für neue Technologien zu schaffen, sagte hingegen **Prof. Dr.-Ing. Christian Küchen** vom **Mineralölwirtschaftsverband**. Den Gesetzentwurf bezeichnet er als gute Grundlage, und auch das ambitionierte Ziel von 22 Prozent sei zu begrüßen. In einzelnen Punkten gebe es allerdings Verbesserungsbedarf.

Auch wenn sich der Gesetzentwurf gegenüber den Referentenentwürfen verbessert habe, verpasse er weiterhin viele Chancen, monierte **Sandra Rostek** vom **Hauptstadtbüro Bioenergie**. Der Entwurf schaffe es nicht, die Potenziale der verschiedenen Erfüllungsoptionen zu heben, und bewirke keine Weiterentwicklung der THG-Quote, sondern eine Stagnation. Insbesondere fehle eine ausreichende Anreizwirkung für Investitionen in neue Technologien und Erfüllungsoptionen. Zudem bestehe die Gefahr, dass die E-Mobilität Biokraftstoffe verdränge.

„Konventionelle Biokraftstoffe weiterhin unabdingbar“

Entscheidend sei es, den Endenergieverbrauch im Verkehrssektor zu senken, sagte **Dr.-Ing. Franziska Müller-Langer** von der **Deutsche Biomasseforschungszentrum gemeinnützige GmbH**. Die Nutzung konventioneller Biokraftstoffe sei dabei auch weiterhin unabdingbar. Die Mehrfachanrechnung ausgewählter Erfüllungsoptionen fördere die Unsicherheit für alle übrigen Optionen. Müller-Langer sprach sich deshalb für ein jährliches Monitoring und gegebenenfalls ein konsequentes Nachsteuern aus.

Einen gleichmäßigen Anstieg der THG-Quote bis 2030 forderte **Elmar Baumann** vom **Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie**. Er kritisierte, dass der jetzige Gesetzentwurf eine deutliche Steigerung erst ab dem Jahr 2028 vorsieht. Außerdem äußerte er die Befürchtung, dass durch das Gesetz abfallbasierte Biokraftstoffe und Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse aus dem Markt verdrängt würden.

„Kein zusätzlicher Klimaschutzeffekt“

Nicht konkret zum Gesetzentwurf äußerte sich der emeritierte **Prof. Dr. Hermann Harde.** Vielmehr führte er neue Forschungsergebnisse an, die nach seinen Angaben beweisen, dass der Einfluss von CO_2 auf das Klima deutlich geringer ist als vielfach behauptet. Es stehe kein Klimanotstand an, weshalb es auch keine Notwendigkeit für eine Quotierung von Treibhausgasen gebe.

Mehrfachanrechnungen führten zu Verzerrungen im Quotenhandel und hätten keinen zusätzlichen Klimaschutzeffekt, sagte **Toni Reinholz** von der **Deutschen Energie-Agentur (dena)**. Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, sei der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und damit auch von E-Fuels (strombasierte Kraftstoffe) notwendig.

Experten lehnen Verwendung von E-Fuels ab

Grundsätzliche Kritik am Gesetzentwurf äußerte **Dr. Johanna Büchler** von der

Deutschen Umwelthilfe. Die vorgesehene THG-Quote von 22 Prozent sei zu hoch. Eine hohe, schnell ansteigende THG-Quote sei keineswegs mit ambitioniertem Klimaschutz gleichzusetzen, betonte Büchler. Um die Quote zu erfüllen, müssten nämlich Kraftstoffe eingesetzt werden, die dem Klima nur auf dem Papier hälfen. Auch die Verwendung von E-Fuels für Pkw lehnte sie als „hochgradig ineffizient“ ab. Hingegen sollte nach ihren Worten der Einsatz von Strom vierfach (und nicht nur dreifach) auf die THG-Quote angerechnet werden.

Eine ambitionierte THG-Quote sei erst dann sinnvoll, wenn die Elektromobilität einen hohen Marktanteil erreicht habe, betonte auch **Jekaterina Boening** von **Transport & Environment Deutschland**. Sie lehnte die Förderung von E-Fuels im Straßenverkehr ab und bezeichnete den Verbrennungsmotor als das eigentliche Problem. Zudem forderte sie bis zum Jahr 2030 den Ausstieg aus allen konventionellen Biokraftstoffen.

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Die Bundesregierung will mit ihrem Entwurf die Treibhausgasminderungsquote für Otto- und Dieselkraftstoffe anheben. Für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Flugturbinenkraftstoffe wird eine Mindestquote eingeführt, die auf den verpflichtenden nationalen Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors angerechnet wird. Um einen wirksamen Anreiz für den Markthochlauf der PtX-Technologie zu schaffen, sollen ausschließlich strombasierte Kraftstoffe eingesetzt werden, um die Verpflichtung zu erfüllen.

Mitteilungspflichten für Unternehmen sowie der Vollzug sollen so wie das bestehende System für die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselkraftstoffen ausgestaltet werden. Zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen wird unter anderem die Anrechnung von ausschließlich mit erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen und Wasserstoff (sogenannter „grüner Wasserstoff“) sowohl im Straßenverkehr als auch zur Produktion konventioneller Kraftstoffe zugelassen.

„Erfüllungsoptionen“ statt „Biokraftstoffe“

Darüber hinaus plant die Regierung rechtsbereinigende Änderungen. Der Begriff „Biokraftstoffe“ soll an den erforderlichen Stellen durch das Wort „Erfüllungsoptionen“ ersetzt werden, um der Diversifizierung der Erfüllungsoptionen zur Treibhausgasminderung im Verkehr im kommenden Jahrzehnt Rechnung zu tragen und um die Lesbarkeit des Gesetzes auch in Verbindung mit dem untergesetzlichen Regelwerk zu verbessern. Regelungen zu der bis zum Jahr 2014 geltenden Biokraftstoffquote entfallen.

Der Entwurf berücksichtigt außerdem die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der Europäischen Kommission zu erlassenden delegierten Rechtsakte. Um zeitnah weitere Vorschriften zu den neuen Erfüllungsoptionen zu erlassen, vor allem zu flüssigen und gasförmigen strombasierten Kraftstoffen, die abhängig von den zu erwartenden europäischen Rechtsakten sind, sollen die Ermächtigungen zum Erlass von Verordnungen geändert werden.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat weist in seiner Stellungnahme (19/28183) unter anderem darauf hin, dass die Bundesrepublik im Rahmen der Lastenteilungsverordnung einen überdurchschnittlichen Beitrag zur Treibhausgasminderung in der EU leisten müsse und derzeit ihre Ziele aus der Lastenteilungsverordnung verfehle. Unzureichende Emissionsminderungen im Verkehrssektor riskierten – mit Blick auf die erwartete Erhöhung des Treibhausgasminderungsziels – diese Verfehlung zu verschärfen, was zu hohen zusätzlichen Belastungen für den Bundeshaushalt führen könne.

Der Bundesrat ruft die Bundesregierung dazu auf, alle notwendigen Schritte zu unternehmen, um die Vorgaben der Lastenteilungsverordnung einzuhalten.
Er weist darauf hin, dass die Nutzung von Biomassebrennstoffen, die aus Rohstoffen hergestellt werden, die auch als Nahrungs- und Futtermittel Verwendung finden, auf ein Mindestmaß begrenzt sein sollte. Die Nutzung von Rohstoffen zur Produktion von Biomassebrennstoffen, bei denen ein hohes Risiko von indirekten Landnutzungsänderungen bestehe, wie dies zum Beispiel bei bestimmten Palmölen der Fall sei, müsse ausgeschlossen werden. Dazu seien die notwendigen gesetzlichen und handelspolitischen Maßnahmen zu treffen. (chb/21.04.2021)