

## **Gemeinsamer Brief von 13 Verbänden und Initiativen zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-Minderungsquote an:**

### Verteiler Bundesministerien:

- Bundeskanzleramt
- BMWi
- BMVi
- BMF
- BMBF
- BMZ

### Verteiler Bundestagsabgeordnete:

- Ausschuss Verkehr
- Ausschuss Umwelt
- Ausschuss Energie

### Verteiler Landesministerien:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe des Landes Berlin
- Bremen Behörde für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
- Wirtschafts- und Energieministerium Brandenburg
- Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern
- Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
- Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes
- Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
- Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie des Landes Sachsen-Anhalt
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein
- Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz

### Verteiler Wasserstoffrat:

- Vorsitzende Katherina Reiche
- Michael Zissis Vassiliadis

Sehr geehrte Minister, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren, wir möchten Sie bitten, den Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Minderungsquote) vom 03.02.2021 im Gesetzgebungsverfahren weiter zu entwickeln, damit Deutschland seine führende Industrieposition bei Wasserstoff sowie flüssigen und gasförmigen synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) behalten und ausbauen kann. Darüber hinaus ist die Verbesserung notwendig, damit der Verkehrssektor auf den Pfad zur Klimaneutralität bis 2050 einschwenken und insbesondere auch schon im kommenden Jahrzehnt substantiell zum Klimaschutz beitragen und somit Deutschland seine Klimaschutzziele erreichen kann.

Die THG-Minderungsquote definiert den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2030 und ist zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele von zentraler Bedeutung. Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität prognostiziert eine **Zielverfehlung von bis zu 26 Mio. t CO<sub>2</sub> im Jahr 2030** – noch vor einer weiteren Verschärfung der Klimaschutzziele durch den European Green Deal. Wir begrüßen, dass der aktuelle Referentenentwurf im Vergleich zu ersten Entwürfen des Bundesumweltministeriums deutlich ambitionierter und ausgewogener gestaltet worden ist und die THG-Minderungsquote bis zum Jahr 2030 auf 22% angehoben werden soll. Die Doppelanrechnung von Wasserstoff und E-Fuels in allen Verkehrsbereichen sorgt für einen verstärkten Anreiz, in diese noch jungen Technologien zu investieren. Wie gut dies tatsächlich gelingt, hängt auch von der Ausgestaltung der noch nicht vorliegenden, entsprechenden Verordnungen ab.

**Dennoch sorgen die Rahmenbedingungen nicht für eine ausreichende Planungssicherheit und sind nicht technologie- und anwendungsoffen.** Auch sehen wir weiter erhebliche Risiken, dass über die vorgeschlagenen Instrumente die Klimaschutzziele in der Mobilität nicht erreicht werden können. Berechnungen des deutschen Biomasseforschungszentrum zeigen, dass mit dem vorliegenden Entwurf lediglich 15% erneuerbare Energien im Verkehrssektor bis 2030 erreicht werden (ohne Mehrfachanrechnung)<sup>1</sup>. Die EU-Kommission fragt in der Konsultation zum Review dieser Regulierung bereits das Ziel von mehr als 24% für 2030 (ohne Mehrfachanrechnungen) ab.

Neuste Studien im Auftrag der Deutschen Energieagentur (dena) belegen, dass ein enormes, weltweites Marktpotential von klimaneutral erzeugtem Wasserstoff und E-Fuels im Transport-, Chemie- und Wärmesektor existiert. Bis 2050 sind Investitionen in Höhe von 18.000 Milliarden € möglich<sup>2</sup>. **Eine ambitionierte Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote eröffnet die Chance, dass deutsche Unternehmen in der globalen Wasserstoffwirtschaft die Technologieführerschaft einnehmen können.**

Zudem sind Millionen von Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor heute in Betrieb und werden in den kommenden Jahren noch neu zugelassen. Danach bleiben sie noch mindestens in den nächsten 10 bis 20 Jahren im Bestand. Ihre Nutzer wollen und müssen zum Klimaschutz beitragen – **Klimaschutz im Verkehr ist ohne Lösungen für den Bestand undenkbar.** Dafür sind treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe erforderlich.

**Auch die Verbraucher benötigen verlässlich die Aussicht, dass in Zukunft Ersatz für fossile Treibstoffe verfügbar ist.** Sie stellen an die alternativen Kraftstoffe strenge Anforderungen hinsichtlich Nachhaltigkeit, ökologischer und sozialer

---

<sup>1</sup> Hintergrundpapier zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote (2021)

<sup>2</sup> Powerfuels in a Renewable Energy World (2020)

Standards, und ihnen ist bewusst, dass insbesondere in der Einführungsphase für diese Kraftstoffe höhere Kosten anfallen. Diese dürfen im Interesse der Akzeptanz der Klimaschutzmaßnahmen die Verbraucher nicht überfordern. Daher ist ein anfangs moderater Pfad von Beimischung hin zu Reinkraftstoffen erforderlich. Die Fahrzeughersteller werden ihrerseits im Interesse des Gesamterfolgs frühzeitig bei klaren, verlässlichen und möglichst internationalen Qualitätsvorgaben bei der Kraftstoffnormung unterstützen. Es ist das gemeinsame Ziel, dass für neue alternative Kraftstoffe Freigaben für Neufahrzeuge bzw. Tauglichkeitserklärungen für Bestandsfahrzeuge ausgesprochen werden können, so dass diese neuen Kraftstoffe zügig eine breite Anwendung finden können. Die Erklärungen sind dabei erforderlich für Verbrauchersicherheit und -akzeptanz und damit für den Erfolg von E-Fuels.

Aus Sicht der Unterzeichner wäre bei den Regelungen zur THG-Minderungsquote deutlich mehr nötig und möglich, damit die deutschen und globalen Klimaschutzziele mit einer breiten Vielfalt an allen Technologien sicher erfüllt werden können:

- Der vorgeschlagene Verlauf des Ambitionsniveaus sorgt dafür, dass erst gegen Ende des Jahrzehnts die Nutzung von Wasserstoff und E-Fuels neben der Mindestquote für die Luftfahrt notwendig werden, um die THG-Minderungsquote einhalten zu können. **Die Steigerung der THG-Minderungsquote sollte früher beginnen und ambitionierter verlaufen**, um einen sofortigen Markthochlauf zu initiieren. So kann eine frühzeitige Reduktion von CO<sub>2</sub> in der Mobilität erzielt werden, was insbesondere im Hinblick auf das THG-Budget wichtig ist, und die Klimaschutzziele für 2030 können sicherer eingehalten werden.
- Investitionssicherheit für Wasserstoffprojekte existiert erst dann, wenn die Bundesregierung einen Vorschlag für die 37. BImSchV vorlegt, da hier die notwendigen Strombezugskriterien und Beimischungsbedingungen definiert werden. **Um erste Anlagen zu realisieren und First-Mover zu belohnen, sollte der Bundestag die Bundesregierung auffordern, bei ersten Projekten<sup>3</sup> auf diese Kriterien zu verzichten, solange die ausstehenden delegierten EU-Rechtsakte – vors. im Sommer 2021 – nicht vorliegen.**
- Anlageninvestitionen in Wasserstoff oder E-Fuels müssen sich über einen Horizont von 15-20 Jahren rechnen können. **Eine strategische Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote über 2030 hinaus ist zwingend erforderlich.** Die Rechtslage zur Inbetriebnahme einer Anlage sollte, wie im EEG, für den gesamten Betriebszeitraum gelten.
- Wir begrüßen die automatische Anhebung der THG-Minderungsquote ab einer gewissen Menge an pro Kalenderjahr verwendetem Ladestrom für Elektrofahrzeuge nach §37h BImSchV. Dennoch besteht das Risiko, dass einzelne Marktteilnehmer nur diese Option nutzen. **Daher sollte die anrechenbare Menge an Ladestrom für ein einzelnes verpflichtetes Unternehmen auf einen bestimmten Prozentsatz seines Kraftstoffumsatzes begrenzt werden können**, so dass jedes Unternehmen, das Kraftstoffe in den Markt bringt, auch in nachhaltige Kraftstoffe investiert und nicht nahezu ausschließlich seine Quote durch Ladestromzertifikate erfüllt. Der pauschale Verbrauch von derzeit 1.943 kWh pro Jahr bei privaten Ladepunkten sollte mit den realen Mengen abgeglichen werden.

---

<sup>3</sup> Wir empfehlen den Zeitpunkt des vollständigen BImSchV-Antrages

- **Um E-Fuels auch als Reinkraftstoff direkt an der Tankstelle den Verbrauchern anzubieten, ist die Aufnahme von paraffinischen Kraftstoffen (EN 15940) in der 10. BImSchV dringend erforderlich.** Da konventionelle Biokraftstoffe limitiert sind und Palmöl richtigerweise aus dem Markt gedrängt wird, spricht nichts gegen eine Aufnahme dieser Kraftstoffrichtlinie in die 10. BImSchV.
- **Die Marktentwicklung wird durch eine Vielzahl an Vorgaben, Ober- und Untergrenzen sowie Mehrfachanrechnungen verzerrt und gehemmt.** Es ist zum Beispiel unverständlich, dass für Wasserstoff und E-Fuels nur zusätzlicher, erneuerbarer Strom genutzt werden darf, während für Ladestrom diese Anforderungen nicht gilt. Darüber hinaus regen wir an zu überprüfen, dass Wasserstoff aus Biomasse zukünftig als Erfüllungsoption genutzt werden kann.
- Wir sind für einen fairen und offenen Wettbewerb zwischen allen Technologien im Straßenverkehr. Können die oben genannte Punkte nicht umgesetzt werden, **sollte eine Mindestquote für Wasserstoff und E-Fuels eingeführt werden, um eine Technologieneutralität zu wahren und eine Wettbewerbsfähigkeit abzusichern.** Die Einführung einer Mindestquote ist rechtlich zulässig. Dies hat eine Prüfung des Instituts für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) ergeben, die wir auf Anfrage gern zur Verfügung stellen. Diese Maßnahme sollte die verfügbare Menge an eKerosin nicht verringern.
- Die ab 2026 steigende PtL-Quote für den Luftverkehr wird zu steigenden Kerosinpreisen in Deutschland führen und damit deutsche Fluggesellschaften höher belasten als ausländische Wettbewerber. **Daher sind PtL-Fördermaßnahmen der Bundesregierung in dem Maße dringend notwendig, um diesen Wettbewerbsnachteil auszugleichen.** Alle in diesem Papier beschriebenen Maßnahmen, die den weiteren E-Fuel Einsatz fördern, helfen auch dem PtL-Markthochlauf im Luftverkehr.

Darüber hinaus weisen die Partner darauf hin, dass der zukünftig anwachsende Bedarf an reinem Wasserstoff direkt im Verkehr eine schnelle und flächendeckende Er-tüchtigung der bestehenden Gasnetz- und Tankstelleninfrastruktur nötig macht. Beim Einsatz von E-Fuels kann die bestehende Infrastruktur genutzt werden.

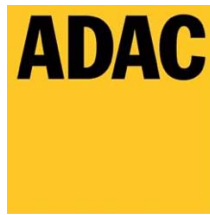
Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung – solange die niedrigen EU-Ziele von 14 % erneuerbarer Energie im Verkehrssektor in 2030 (mit Mehr-fachanrechnungen) erreicht werden – sämtlichen Handlungsspielraum besitzt, Klima-schutztechnologien individuell zu fördern und Rahmenbedingungen zu gestalten.

**Wir bitten Sie im Interesse des Klimaschutzes und des Wirtschaftsstandor-tes Deutschland um eine weitere Überarbeitung des Gesetzes zur Weiterent-wicklung der Treibhausgas-Minderungsquote,** damit zusätzliche Potentiale jetzt gehoben und nachfolgende Generationen später davon profitieren werden. Für Rück-fragen und Diskussionen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Berlin, 19. Februar 2021



Unterzeichnende Verbände und Initiativen:



CNG INDUSTRIEKREIS

