

## **Der Verkehrssektor kann mehr tun für den Klimaschutz**

**Die eFuel Alliance fordert eine weitere Anhebung der Treibhausgasminderungsquote, um die verschärften Klimaschutzziele zu erreichen**

**Berlin, 19.05.2021: Aktuell tagt der Umweltausschuss des Bundestages über die nationale Umsetzung der Vorgaben der EU Erneuerbare Energien Richtlinien (RED II) durch eine höhere Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote). Die Initiative eFuel Alliance mit seinen mehr als 130 Mitgliedsunternehmen entlang der eFuels-Wertschöpfungskette begrüßt die frühere und weitere Anhebung der Zielquote. *„Dass die vorgesehene THG-Minderungsquote von 25% bis 2030 deutlich über der von der EU vorgeschriebenen Mindestquote von 14% liegt, ist ein positives Signal“* sagt Ralf Diemer, der Geschäftsführer der eFuel Alliance. *„Vor dem Hintergrund der gerade verschärften Klimaschutzziele wäre hier aber noch Luft nach oben gewesen. Mit einer höheren THG-Quote könnte Deutschland seine führende Industrieposition bei Wasserstoff sowie flüssigen und gasförmigen synthetischen Kraftstoffen (eFuels) behalten und ausbauen und der Verkehrssektor könnte schon im kommenden Jahrzehnt substantiell zum Klimaschutz beitragen.“***

### **Technologieoffenheit und Investitionssicherheit**

Um die Klimaschutzziele erreichen zu können, muss die Nutzung fossiler Energieträger auf lange Sicht beendet werden. Dies kann nur gelingen, wenn neben dem Ausbau der Elektromobilität auch die Nutzung klimaneutraler Kraftstoffe vorangetrieben wird, wenn sich E-Mobilität und regenerative Kraftstoffe ergänzen.

Aber: Neue Technologien brauchen Investitionssicherheit, das war beim Ausbau der Elektromobilität so und so ist es auch bei synthetischen Kraftstoffen. Für einen Markthochlauf und den Ausbau der Produktionskapazitäten von eFuels braucht es einen verbindlichen Rechtsrahmen. Eine Mindestquote für Wasserstoff und eFuels in allen Verkehrssektoren wäre ein geeignetes Instrument, um einen Markthochlauf dieser entscheidenden Technologie anzureizen. Anlageninvestitionen in Wasserstoff oder eFuels müssen sich über einen Horizont von 15-30 Jahren rechnen können. Es ist bedauerlich, dass sich weder die Bundesregierung, noch die Regierungsfractionen im Deutschen Bundestag zu einer solchen Maßnahme durchringen konnten. Eine strategische Weiterentwicklung der THG-Minderungsquote über 2030 hinaus ist daher zwingend erforderlich.

### **Es wäre mehr möglich**

Die europäische Wasserstoffstrategie spricht von 80 GW installierter Leistung bis 2030. Dass Deutschland als wichtigstes europäisches Industrieland nur 6,5 GW durch die THG-Quote anreizt, ist sehr enttäuschend. Hier wäre deutlich mehr möglich für eine deutsche Wasserstoffwirtschaft.

### **Politische Willkür**

Die Möglichkeit bestimmte Technologien mehrfach auf die THG-Quote anrechnen zu lassen, verzerrt die Wettbewerbsfähigkeit. Ladestrom für Elektroautos wird z.B. dreifach angerechnet und erhält zusätzlich einen Effizienzfaktor von 0,4. Das gilt auch, wenn das Elektroauto mit Kohlestrom geladen wird. Demgegenüber soll zur Produktion von Wasserstoff nur zusätzlicher erneuerbarer Strom genutzt werden dürfen, der nachweislich zeitgleich und in geographischer Nähe generiert werden muss. Es ist unverständlich, warum die Politik in Deutschland Technologien so unterschiedlich behandelt, da die Bedeutung der Effizienz durch Importe von eFuels nachweislich widerlegt ist.

### **Verteilungsdiskussionen sind nicht zielführend**

Für die Produktion von Wasserstoff und eFuels sind große Mengen regenerative Energien notwendig. Einige politische Akteure argumentieren, dass mit dem Ausbau der Wasserstoffindustrie ein Konkurrenzkampf um den kostbaren nationalen, erneuerbaren Strom beginnt. Das weisen die Experten der eFuel Alliance streng zurück. Wasserstoff und eFuels werden vor allem dort produziert, wo erneuerbare Energie günstig und in großen Mengen verfügbar ist. In Südamerika, Nordafrika oder Australien erzeugen Erneuerbare-Energien-Anlagen die drei- bis vierfache Energiemenge im Vergleich zu einer Anlage in Deutschland, da die Sonne hier intensiver scheint und der Wind stärker weht. Dadurch können Wirkungsgradverluste kompensiert und zusätzliche Potentiale Erneuerbarer Energie gewonnen werden. Eine Verteilungsdiskussion ist unnötig und wird nur von denjenigen geführt, die diese Lösung verhindern wollen. Jeder Sektor, der die hohen Kosten des Klimaschutzes am Anfang zahlen kann, sollte in einer ökologischen Marktwirtschaft willkommen sein.

### **Die eFuel Alliance e.V.**

Die eFuel Alliance ist eine Interessensgemeinschaft, die sich für die industrielle Produktion von synthetischen flüssigen Kraft- und Brennstoffen aus erneuerbaren Energien einsetzt. Die eFuel Alliance besteht aktuell aus über 130 Mitgliedsunternehmen entlang der eFuels Wertschöpfungskette. Von innovativen Start-ups wie Synhelion oder Sunfire über den Maschinenbau wie Siemens Energy, der Mineralölindustrie wie ExxonMobil oder Neste bis hin zu Anwendungssektoren wie Mazda oder Iveco. Sie befürwortet die Förderung und den weltweiten Ausbau der Produktionskapazitäten von eFuels und deren breite Anwendung. Ziele der Initiative 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

## PRESSEINFORMATION

das Ziel teilen, eFuels als Beitrag für den Klimaschutz zu etablieren, zu fördern und weltweit zur Anwendung zu verhelfen.

### >>> KONTAKT <<<

eFuel Alliance e.V.

Presseteam: Anja Baer, Claudia Bender

T +49 30 9700 5030

E [presse@efuels-alliance.eu](mailto:presse@efuels-alliance.eu)

[www.efuel-alliance.eu](http://www.efuel-alliance.eu)