

Nutzung erneuerbarer Energien im Straßenverkehr

Klimaschutzpotenzial bei weitem nicht ausgeschöpft

Berlin, 19. Oktober 2020 – Um im Straßenverkehr einen Durchbruch beim Klimaschutz zu erzielen, muss die Bundesregierung bei der Nutzung erneuerbarer Energien nachbessern. Andernfalls können die deutschen Klimaziele nicht erreicht werden. Das stellt der Mineralölwirtschaftsverband (MWV) in seiner Stellungnahme an das Bundesumweltministerium (BMU) fest.

Mit der Renewable Energy Directive II (RED II, Erneuerbare-Energien-Richtlinie) hatte die EU eine umfangreiche Regulierung zur Förderung von erneuerbaren Energien im Verkehr beschlossen. Im Rahmen der nationalen Umsetzung bis spätestens Ende Juni 2021 sieht der MWV eine große Chance, wichtige Impulse für die Markteinführung und Nutzung essenzieller Klimaschutztechnologien zu setzen.

Allerdings bleibt das federführende BMU mit seinem vorgelegten Gesetzentwurf weiter hinter den Zielen zurück. Und auch die von der Bundesregierung kürzlich beschlossenen Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie können so nicht erreicht werden.

MWV-Hauptgeschäftsführer Prof. Christian Küchen: „Mit der Umsetzung der RED II sollte ein signifikanter Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor erbracht werden. In diesem Zusammenhang ist die Mineralölbranche bereit, umfangreiche Investitionen im Bereich klimafreundlicher Kraftstoffe zu tätigen. Dazu braucht sie Investitionssicherheit über das Jahr 2030 hinaus.“

Verbesserungspotenzial zu mehr Klimaschutz sehen der MWV und seine Mitgliedsunternehmen insbesondere bei den folgenden Aspekten des Gesetzentwurfs:

Treibhausgasminderungsquote im Verkehr deutlich erhöhen

Die vom BMU vorgeschlagene Festlegung der Quote zur Verminderung der Treibhausgase im Verkehr (THG-Quote) von 7,25 Prozent und nur bis zum Jahr 2026 ist aus MWV-Sicht unzureichend. „Eine ambitionierte THG-Quote sollte bereits jetzt bis 2030 festgelegt werden. Die Mineralölbranche hält eine THG-Quote im Jahr 2030 in der Größenordnung von 14 Prozent für sinnvoll und auch machbar. Dabei sollte der Anstieg der Quote bis 2025 moderat sein und danach stärker steigen.“ Nur mit einer klaren Zielsetzung mindestens bis 2030 kann eine Basis für die benötigten Investitionen geschaffen werden.

Schlüsseltechnologien wie die Nutzung grünen Wasserstoffs im Raffinerieprozess müssen durch eine mindestens doppelte Anrechnung auf die THG-Quote genauso wie die E-Mobilität gefördert werden. Ein entsprechender Anreiz muss in gleicher Höhe für treibhausgasneutralen Wasserstoff als Kraftstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge und andere strombasierte Kraftstoffe eingeführt werden. Nur so besteht eine realistische Chance, dass die von der Bundesregierung ausgegebenen Ziele der Nationalen Wasserstoffstrategie erreicht werden können.

Aus Rest- und Abfallstoffen hergestellte fortschrittliche Biokraftstoffe der zweiten Generation bedürfen ebenfalls einer entsprechenden Förderung. Zusätzlich müssen auch die Potenziale wiederverwerteter kohlenstoffhaltiger Kraftstoffe auf die Zielerreichung angerechnet werden können.

Das verbleibende THG-Budget bis zum Erreichen der Klimaneutralität ist begrenzt. Daher müssen sämtliche nachhaltigen Möglichkeiten zur Vermeidung von THG-Emissionen im Verkehrssektor voll ausgeschöpft werden.

Die massive, kurzfristige Herabsetzung der Anrechnungsgrenze von konventionellen Biokraftstoffen ab 2022 lehnt der MWV deshalb ab. Denn der Hochlauf der verschiedenen neuen Optionen wird Zeit benötigen und erst nach 2025 substanzielle Beiträge zur THG-Minderung liefern können. Die schrittweise Herabsetzung der aktuellen Anrechnungsgrenze darf deshalb frühestens ab 2024 erfolgen und muss mit dem ansteigenden Mindestanteil von fortschrittlichen Biokraftstoffen harmonisiert werden. Die relativen Anrechnungslimits für Biokraftstoffe können bei einem Rückgang des Gesamtenergiebedarfs im Verkehrssektor entsprechend erhöht werden.

Raffinerien stärker in den Klimaschutz einbinden

Den Raffinerien kommt bei der CO₂Reduzierung im Verkehr durch den Übergang zu alternativen Kraftstoffen eine wichtige Rolle zu. Viele neue Technologien zur Erreichung dieses Ziels erfordern eine Mitverarbeitung (Co-Processing) von Abfall- und Reststoffen, Biomasse sowie mit Ökostrom hergestellten synthetische Komponenten gemeinsam mit konventionellem Rohöl in Raffinerien.

Durch die Einbindung in den Produktionsprozess können die benötigten Qualitätsanforderungen an die Produkte sicher eingehalten werden, so dass Flugzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in gewohnter Weise versorgt werden können. Daher fordert der MWV, dass Co-Processing als generelle Erfüllungsoption zugelassen wird.

„Die Branche braucht für das Erreichen der Klimaziele Investitionssicherheit“

Prof. Küchen abschließend: „Klimaschutz im Verkehr muss ein Mitwirken aller Branchen und Verbraucher beinhalten, es darf kein Gegeneinander sein. Er kann daher nur gelingen, wenn alle Optionen zur schnellen CO₂-Senkung durch intelligente Regulierung gefördert und genutzt werden. Dies schließt insbesondere die Option ein, die bestehende Fahrzeugflotte in die Klimaschutzpläne einzubeziehen, statt so viel wie möglich nur auf die Karte Elektromobilität zu setzen, so wichtig diese auch zum Erreichen der Klimaziele ist. Jetzt kommt es darauf an, dem Hochlauf der Produktion von grünem Wasserstoff sowie von biogenen und nicht-biogenen erneuerbaren Kraftstoffen die notwendige Investitionssicherheit zu geben. An dieser Stelle muss der Gesetzgeber im weiteren Prozess nachbessern.“