

Gesetzespläne zur Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie

Umweltministerium gefährdet Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft

**Wasserstoff und E-Fuels sind ein wichtiger Beitrag zur Klimaschutzstrategie –
Gesetzesentwurf zur nationalen Umsetzung der Erneuerbaren-Energie-Richtlinie (RED II)
ist nicht ambitioniert genug und muss überarbeitet werden.**

Berlin/Frankfurt, 27.10.2020 – Deutschland soll eine global führende Wasserstoffindustrie aufbauen, in der Wasserstoff und wasserstoffbasierte Kraftstoffe eine entscheidende Rolle spielen. Dieses Ziel ist jedoch durch einen aktuellen Gesetzesplan des Bundesumweltministeriums (BMU) ernsthaft gefährdet. Nach Ansicht von vier großen Industrieverbänden führt der Referentenentwurf zur nationalen Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energie-Richtlinie (RED II), in der die EU die Mindestmengen an erneuerbaren Energien für den Verkehrssektor festlegt, in die falsche Richtung und sollte daher gestoppt werden.

Vor dem Hintergrund einer Anhörung zum Thema Wasserstoff im Deutschen Bundestag betonten die vier Verbände in einem gemeinsamen Brief: „Wir fordern, den Referentenentwurf, unter der Berücksichtigung aller möglichen Optionen und einer Anerkennung der Klimaziele 2030, zukunftsweisend vollständig zu überarbeiten und erneut in die Verbändeanhörung und Ressortabstimmung zu geben.“

Der Gesetzesvorschlag schafft weder die Rahmenbedingungen für den Markthochlauf einer deutschen Wasserstoffwirtschaft, noch führt er zu zusätzlichen CO₂-Einsparungen im Verkehr. Somit ignoriert der Entwurf faktisch die Nationale Wasserstoffstrategie, in der die Bundesregierung ambitionierte Ziele im Rahmen der RED II-Umsetzung vorgibt, betonen der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellenverband (DWV), der Mineralölwirtschaftsverband (MWV), der Verband der Automobilindustrie (VDA) und der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) gemeinsam.

Nur mit einer ambitionierten Umsetzung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie und unter Einsatz von synthetischen Kraftstoffen ist eine Verkehrswende und das Erreichen der EU-Klimaziele bis 2030 möglich. Und bei der bestehenden Fahrzeugflotte mit Verbrennungsmotoren kann nur mit Einsatz sogenannter E-Fuels eine schnell wirksame CO₂-Reduzierung erreicht werden. Laut einer aktuellen Studie unter anderem im Auftrag des MWV weisen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit klimaneutralen Kraftstoffen auf Ökostrombasis angetrieben werden, eine ähnlich gute Energie-Gesamtbilanz auf wie batteriegetriebene Fahrzeuge (<https://www.mwv.de/frontier-studie/>).

Die Verbände befürchten zudem, dass das Umweltministerium mit seinem Entwurf hunderttausende Arbeitsplätze ebenso gefährdet wie den geplanten Aufbau einer

Wasserstoffwirtschaft. Bei einer Überarbeitung müssten daher neben den Klimazielen gleichermaßen auch die Anforderungen der beteiligten Industrien sowie die nachhaltige Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft Berücksichtigung finden, betonen sie. Das Schreiben der Verbände wurde an das Bundeskanzleramt, zahlreiche Bundes- und Landesministerien, Abgeordnete sowie Mitglieder des Nationalen Wasserstoffrats versendet.

Werner Diwald, Vorstandsvorsitzender DWV: „Erneuerbare strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) bieten die Möglichkeit, die Emissionen im Fahrzeugbestand mit Verbrennungsmotoren unmittelbar zu reduzieren. Der Einsatz wird in der Übergangsphase bis zur flächendeckenden großskaligen Markteinführung von Null-Emissionsfahrzeugen erforderlich sein, um die Klimaziele zu erreichen. E-Fuels bieten zudem den Vorteil, dass durch den Import der Kraftstoffe aus sonnenreichen Ländern die heimischen erneuerbaren Kapazitäten ergänzt werden können. Daher muss einerseits in der Übergangsphase die Produktion von E-Fuels und aber andererseits der direkte Wasserstoffeinsatz in Brennstoffzellenfahrzeugen gleichberechtigt regulatorisch angereizt werden. Die Chancen einer zukünftigen Wasserstoffwirtschaft und -industrie gilt es jetzt regulatorisch abzusichern.“

Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer MWV: „Klimaschutz im Verkehr kann nur erfolgreich sein, wenn die Regulierung auf europäischer und nationaler Ebene alle Optionen zur CO₂-Minderung einbezieht. Dies erfordert unbedingt, auch die bestehende Fahrzeugflotte beim Klimaschutz zu berücksichtigen. Bei gesamtheitlicher Effizienzbetrachtung mit internationaler Perspektive sind strombasierte Kraftstoffe vergleichbar effizient wie die Elektromobilität. Jetzt kommt es darauf an, dem Hochlauf der Produktion von grünem Wasserstoff sowie von erneuerbaren Kraftstoffen die notwendige Investitionssicherheit zu geben. Dies ist mit dem vorliegenden Referentenentwurf noch nicht gewährleistet.“

Hildegard Müller, Präsidentin VDA: „Die deutsche Automobilindustrie will die Klimaschutzziele und CO₂-Flottenziele der EU erreichen. Wir sind bereit und wollen die dazu notwendigen Beschlüsse auf die Straße bringen. Schon heute können die Kunden unter 70 E-Fahrzeugen deutscher Hersteller wählen. Bis Ende 2023 werden es mehr als 150 sein, das ist eine rasante Entwicklung und hat starke Priorität. Zugleich arbeiten wir an der Marktreife für E-Fuels und Wasserstoff. Auch der moderne Verbrennungsmotor hat Zukunft. Wir brauchen E-Fuels und Wasserstoff aus nachhaltigen Energiequellen, um auch bei den Millionen PKW im Bestand die Klimaziele zu erreichen. Und es wird auch neue, sparsame PKW und LKW mit Verbrennungsmotor geben. Daher ist auch die Forschung und Entwicklung klimafreundlicher Antriebe mit synthetischen Kraftstoffen und Wasserstoff wesentlich. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, gibt es zu dieser Doppelstrategie keine Alternative.“

Karl Haeusgen, Präsident VDMA: „Der Maschinen- und Anlagenbau steht hinter den Klimazielen – unsere Branche bietet die Technologien, die notwendig sind, um diese Mammutaufgabe überhaupt bewältigen zu können. Mit der Power-to-X-Technologie können wir Wasserstoff und wasserstoffbasierte Kraftstoffe herstellen, eine Chance nicht nur für das Klima, sondern für die Industrie gleichermaßen – und sogar für weniger entwickelte Länder etwa in Nordafrika, wenn man sich vor Augen führt, dass die Bedingungen für günstigen Grünstrom außerhalb Deutschlands oft besser sind als bei uns.“