

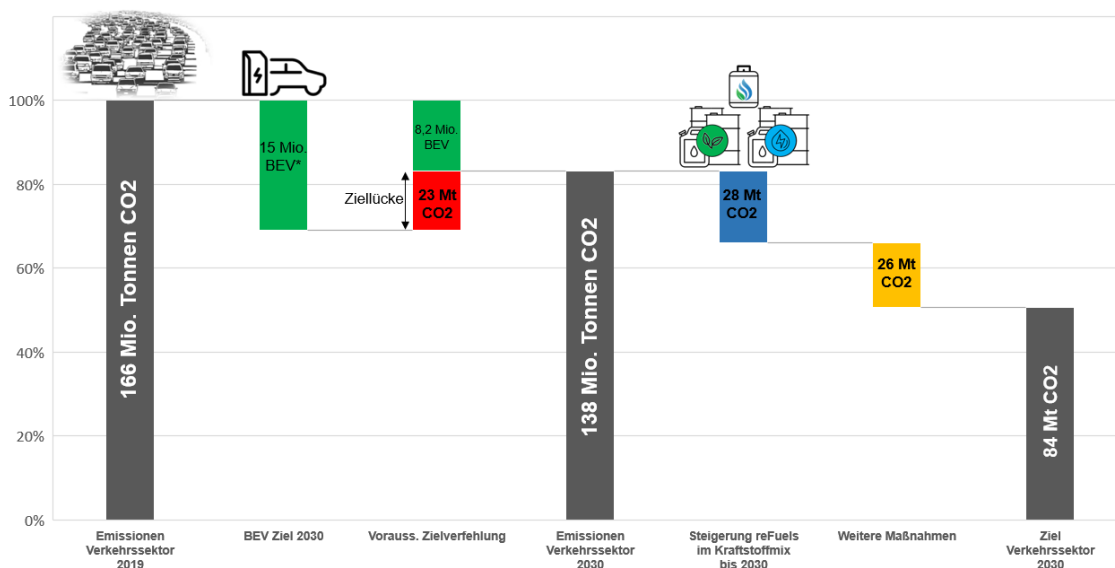
eFuelsNow fordert: 30% alternative Kraftstoffe im Kraftstoffmix bis 2030

Am Montag, den 4. September 2023 haben sich zahlreiche Minister, Wissenschaftler, Forscher und Wirtschaftsvertreter aus der ganzen Welt auf Einladung unseres Verkehrsministers Dr. Volker Wissing (FDP) zu einer E-Fuels-Konferenz in München getroffen. Unser Verein eFuelsNow e.V. nimmt dies zum Anlass, eine Forderung an die Ampelregierung zu übermitteln.

Die derzeitige Politik der Bundesregierung verfehlt die Einhaltung der Klimaziele. Der aktuelle Entwurf des Klimaschutzprogramms reicht laut dem Projektionsbericht 2023 des Expertenrats für Klimafragen^{*1} nicht aus, um die Ziele des Klimaschutzgesetzes zu erreichen. Deutschland drohen somit Strafzahlungen der EU, die zu höheren Steuern und Belastungen führen werden. Außerdem drohen dem Bürger Einschränkungen bei Wärme und Verkehr, wie z. B. Fahrverbote, zusätzliche Investitionen, höhere CO₂-Abgaben und weitere Zwänge (vgl. Klimaschutzgesetz/Klimaschutzbeschluss des Bundesverfassungsgerichtes). Die Vielzahl an beschlossenen und von anderen Umweltverbänden geforderten Maßnahmen führt nachvollziehbar nicht zum Ziel und mindern ohne Not den Lebensstandard und die Freiheit der Bürger. Des Weiteren haben sie das Potential die Spaltung der Gesellschaft weiter voranzutreiben.

Wir fordern daher eine Politik, die nachvollziehbar die Klimaziele einhält und alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzt. Vor allem die Ziele im Verkehrssektor müssen aufgrund der signifikanten Zielverfehlung nachgeschärft werden, zumal selbst die Bundesregierung nach eigenen Prognosen nicht mehr damit rechnet, dass die geplanten Maßnahmen bis 2030 auch nur annähernd umgesetzt werden können.^{*2}

Ursprünglich sollten durch den gesteigerten Absatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) Emissionen aus dem Verkehrssektor in den Stromsektor verlagert werden und 15 Mio. Verbrennerfahrzeuge durch BEV im Fahrzeugbestand ersetzt werden. Laut aktuellen Prognosen ist dies nicht mehr erreichbar und führt zu einer Zielverfehlung von ca. 23 Mio. Tonnen CO₂ eq im Jahr 2030.



*Die Emissionen batterieelektrischer Fahrzeuge werden dem Stromsektor zugeschrieben und daher nicht erneut im Verkehrssektor gewertet.

Die Ziellücke muss durch eine stärkere Beteiligung der Fahrzeugbestandsflotte kompensiert werden. Das gelingt jedoch nur durch die Erhöhung der Menge an alternativen Kraftstoffen (reFuels^{*3}) im Kraftstoffmix.

Wir fordern daher, den Anteil alternativer Kraftstoffe, unabhängig von anderen Erfüllungsoptionen, bis zum Jahr 2030 um mindestens 10 Mio. Tonnen reFuels zu erhöhen, was einer zusätzlichen THG-Einsparung von mindestens 28 Mio. Tonnen CO₂ eq entspricht.*⁴

Zusätzlich muss die Quote auch jetzt schon für die Zeit nach 2030 gemäß den übergeordneten Klimazielen bis hin zur Klimaneutralität des Kraftstoffsektors weiterentwickelt werden.

Durch die Steigerung des Anteils regenerativer Kraftstoffe am Kraftstoffmix kann die vorhandene Bestandsflotte an den anspruchsvollen Klimazielen beteiligt werden und jeder kann einen Beitrag leisten. Zudem schafft diese Quote Anreize für die Kraftstoffhersteller und führt zu privaten Investitionen in Produktionsanlagen für erneuerbare Energien, wodurch mittelfristig auch der Wärmemarkt sowie der Chemie- und Pharmasektor profitieren werden.

Weitere Erläuterungen entnehmen Sie bitte dem folgenden Dokument. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

eFuelsNow e.V.

Dipl.-Ing. (FH) Benedikt Zimmermann

- 1. Vereinsvorsitzender -

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Bauditz

- 2. Vereinsvorsitzender -

Details zu unserer Forderung und Maßnahmenvorschlag

Um die anspruchsvollen Klimaziele schnellstmöglich zu erreichen, muss die vorhandene Fahrzeugbestandsflotte an den Treibhausgasminderungszielen und der CO₂-Einsparung beteiligt werden. Dies gelingt nur über einen höheren Anteil an CO₂-armen Kraftstoffen am Kraftstoffmix. Seit 2007 wurde der Anteil alternativer CO₂-armer Kraftstoffe am gesamten Kraftstoffabsatz durch die Biokraftstoffquote (seit 2015 Treibhausgasquote/THG-Quote) gesteigert.^{*5} Im Jahr 2020 wurden über 4 Mio. Tonnen alternative und CO₂-arme Kraftstoffe in Deutschland abgesetzt, was einer THG-Einsparung von 13,6 Mio. Tonnen CO₂_{eq} entspricht.^{*6}

Mit dem im Mai 2021 beschlossenen Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote wurden weitere Erfüllungsoptionen eingeführt. Außerdem verständigten sich die Regierungsfractionen auf eine lineare Anhebung der THG-Quote auf 25 % bis zum Jahr 2030, was einem theoretischen Anteil^{*7} erneuerbarer Energien im Verkehrssektor von 32 % entspricht.^{*8} Durch die umfangreichen Änderungen und weiteren Erfüllungsoptionen, inkl. Mehrfachanrechnungen von Ladestrom, werden die Kraftstoffinverkehrbringer (trotz höherer THG-Quote) abhängig vom Hochlauf der E-Mobilität unter Umständen davon befreit, den Absatz regenerativer Kraftstoffe weiter zu steigern. Allerdings braucht es für den steigenden Bedarf an regenerativen Kraftstoffen dringend Anreize für die notwendigen Investitionen.

Bis zum Jahr 2017 konnte die Quotenverpflichtung ausschließlich durch das Inverkehrbringen von alternativen, CO₂-armen Kraftstoffen erfüllt werden, die fossile Kraftstoffe ersetzen. Die Kraftstoffinverkehrbringer waren dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken und den Absatz alternativer Kraftstoffe zu steigern.

Wir fordern aufgrund der zusätzlichen Erfüllungsoptionen einen wesentlich stärkeren Anstieg der THG-Quote bis zum Jahr 2030, um den Anteil regenerativer, CO₂-armer Kraftstoffe am gesamten Kraftstoffverbrauch zu steigern. Der Anteil regenerativer Kraftstoffe (reFuels) muss, unabhängig von anderen Erfüllungsoptionen, bis zum Jahr 2030 auf mindestens 10 Mio. Tonnen erhöht werden, was einer zusätzlichen THG-Einsparung von mindestens 28 Mio. Tonnen CO₂ eq entspricht.

Damit kann sichergestellt werden, dass der Großteil der Bestandsflotte einen Beitrag zu THG-Einsparungen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 leistet. Zudem werden durch diese Maßnahme die Klimaziele abgesichert, falls andere und zusätzliche Maßnahmen nicht oder nur teilweise implementiert werden. Ohne einen ambitionierten Hochlauf von reFuels kann Deutschland seine Klimaziele im Verkehr nicht einhalten. Der rechtliche Rahmen hierfür und die Ziele sind bürgernah nur mit einer höheren THG-Quote zu erreichen.

Wer ist eFuelsNow e.V.?

eFuelsNow wurde im Jahr 2019 nach einer Petition für die schnelle Einführung klimafreundlicher Kraftstoffe ins Leben gerufen. Seit Ende 2022 ist eFuelsNow e.V. als gemeinnütziger Verein im Vereinsregister Stuttgart eingetragen. Die Vereinsmitglieder bekennen sich zum Umwelt- und Klimaschutz und wollen erreichen, dass diese möglichst breit, technologieoffen und marktwirtschaftlich erfolgen. Alle Maßnahmen, die einen Beitrag zur Defossilisierung leisten, müssen berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist die Beteiligung der gesamten Gesellschaft ein wichtiger Punkt für die Vereinsmitglieder.

Neben der Elektrifizierung sehen wir die dringende Notwendigkeit der schnellen Einführung von klimaneutralen flüssigen und gasförmigen Energieträgern. Das betrifft neben dem Verkehrssektor auch den Wärmemarkt. Wir wollen eine Plattform zum Wissensaustausch und Netzwerken rund um das Thema alternative Kraftstoffe und der Defossilisierung des Verkehrs- und Wärmesektors bieten.

eFuelsNow ist ein politisch und finanziell unabhängiger, gemeinnütziger Verein. Über die sozialen Netzwerke, wie z. B. LinkedIn oder Facebook, wird in allgemein verständlicher Form und auf Basis anerkannter, wissenschaftlicher oder journalistischer Quellen rund um das Thema reFuels aufgeklärt und informiert. Darüber hinaus werden aktuelle Ergebnisse aus Wissenschaft und Technik veröffentlicht und jährlich eine Informationsveranstaltung zu klimafreundlichen, synthetischen Kraftstoffen mit Fachvorträgen organisiert. Die eFuelsNowMap (<https://efuelsnow.de/tankstellen-karte>) dokumentiert alle bisher bekannten Tankpunkte für regenerative, klimaschonende Kraftstoffe (reFuels) und erläutert die Hintergründe zu Spezifikationen und Klimanutzen.

Quellen

*1: UBA Projektionsbericht 2023 für Deutschland

(www.umweltbundesamt.de/publikationen/projektionsbericht-2023-fuer-deutschland)

*2: Siehe UBA Projektionsbericht 2023; DataForce Prognose 2030 (<https://www.dataforce.de/news/dataforce-bestandsprognose-15-millionen-ziel-der-bundesregierung-wird-verfehlt>); Aussage von Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck vom 18.06.2023 (<https://www.merkur.de/wirtschaft/habeck-klimaziele-ohne-weitere-anstrengungen-unerreichbar-92350135.html>) und FAZ-Artikel mit weiteren Quellangaben (<https://zeitung.faz.net/fas/wirtschaft/2023-07-02/ec00978dba226e039d6cd441bbd63309>).

*3: reFuels:

- Fortschrittliche Biokraftstoffe gemäß RED II Anhang IX Teil A
- Abfall- & reststoffbasierter Biokraftstoffe gemäß RED II Anhang IX Teil B
- Synthetische Kraftstoffe (RFNBO's)

*4: https://www.ufop.de/files/1016/7422/5114/BLE_Evaluationsbericht_2021.pdf

*5: www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Treibhausgasquote-THG-Quote/Allgemeine-Informationen/allgemeine-informationen_node.html

*6: www.ufop.de/presse/aktuelle-pressemitteilungen/biokraftstoffverbaende-duh-verleugnet-positive-klimabilanz-nachhaltiger-biokraftstoffe/

*7: Einige Erfüllungsoptionen wie z. B. Ladestrom (unabhängig seiner Herkunft) oder die Installation von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und regenerativen Energiegewinnungssystemen für deren Betrieb, können mehrfach auf die THG-Quote angerechnet werden und haben daher nur bedingt eine reale THG-Reduktion zur Folge. Des Weiteren wirkt die zusätzliche Erfüllungsoption der Anrechnung von Stromnutzung durch Elektrofahrzeuge der Reduktion fossiler Kraftstoffe entgegen. In Summe werden durch die zusätzlichen, fiktiven Maßnahmen inkl. der Mehrfachanrechnung die quotenverpflichteten Mineralölunternehmen von der Verpflichtung, den Verkauf fossiler Kraftstoffe zu reduzieren und alternative, CO₂-arme Kraftstoffe zur Verfügung zu stellen, entbunden. Bei zunehmendem Anteil batteriebetriebener Fahrzeuge und aufgrund der mehrfachen Anrechnung der in Umlauf gebrachten THG-Quotenzertifikate, könnte in den nächsten Jahren entsprechend mehr fossile Antriebsenergie (Kraftstoffe) abgesetzt werden.

*8: www.bundesrat.de/SharedDocs/TO/1008/erl/6.pdf?__blob=publicationFile&v=1