

Stellungnahme zum

„Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ sowie der „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (38. BImSchV)“

des BMU vom 22.09. bzw. 24.09.2020

Angesichts des anspruchsvollen, aber notwendigen Ziels der Klimaneutralität bis 2050 setzt sich der DWV für einen ambitionierten Markthochlauf für Wasserstoff und daraus abgeleiteten Produkten („Power-to-X“) in allen Verbrauchssektoren ein. **Die EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) ist aktuell das einzige Instrument, um einen industriellen Markthochlauf von strombasierten erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehr nach den Prinzipien einer sozialen Marktwirtschaft anzureizen.**

Der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt (BMU) zur Umsetzung der europäischen Erneuerbaren Energierichtlinie (RED II) ignoriert vollständig die Ziele Bundesregierung in der Nationalen Wasserstoffstrategie sowie die Ziele EU in Bezug auf die Nutzung von Wasserstoff und deren Folgeprodukte im Verkehr. Ebenfalls bietet der Entwurf aufgrund des kurzen Planungshorizontes bis 2026 keine Möglichkeit strategische Entscheidungen für anstehende erforderliche disruptive Investitionen in den Unternehmen treffen zu können.

Der vorliegende Referentenentwurf bietet aufgrund der Stagnation der Zielquote bei 6% THG-Minderung bis 2026 keinen weiteren Anreiz zu einem zusätzlichen Klimaschutz im Verkehrssektor. Die fehlende Zielquote für 2030 oder darüber hinaus erzeugt zudem Planungsunsicherheit und verhindert Investitionen in Klimatechnologien wie grünen Wasserstoff oder E-Fuels.

Das BMU gefährdet damit hunderttausende deutsche Arbeitsplätze, die Wirtschaftschancen einer Wasserstoffwirtschaft und das Erreichen der Klimaziele im Verkehr.

Der Vorschlag des BMU soll die Umsetzung der EU-Vorgaben und die Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“) gewährleisten. Der Vorschlag sollte jedoch darüber hinaus auch die von der EU-Kommission angekündigte Anpassung der Klimaziele auf 55% bis 2030¹ bereits berücksichtigen, um die erforderliche Investitionssicherheit für alle betroffenen Unternehmen zu schaffen.

Der Referentenentwurf des BMU ist aber genau das Gegenteil einer weitsichtigen und damit investitionssicheren regulatorischen Gestaltung. **Er konterkariert vielmehr die von der Bundesregierung (inkl. des BMU) bereits festgelegten Vereinbarungen² der Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS).** Für die

¹ Die EU-Kommission hat am 17.09.2020 das Parlament und den Rat ersucht, dieses 55-Prozent-Ziel als neuen national festgelegten Beitrag der EU im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu bestätigen und es dem UNFCCC-Sekretariat bis Jahresende mitzuteilen.

² Insbesondere die Vereinbarungen in der Maßnahme 5 der NWS

Wasserstoffwirtschaft und Brennstoffzellen- und Elektrolyseindustrie, die durch die Maßnahmen Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) entsprechend angereizt werden sollten.

Das BMU schlägt de facto vor, dass in den kommenden fünf Jahren nahezu nichts bei der Treibhausgasminderung der Antriebsenergie im Verkehr geschehen soll und schließt die weitere Defossilisierung konventioneller Kraftstoffe nahezu vollständig aus. **Der derzeitige Fahrzeugbestand mit fast 53 Millionen Benzin- und Dieselfahrzeugen wird somit praktisch nichts zum Klimaschutz beitragen können.** Damit ist zu befürchten, dass weder die aktuellen Klimaziele und erst recht nicht die kürzlich in Brüssel angekündigten wesentlich ambitionierteren Ziele im Verkehr erreicht werden. Es ist letztendlich davon auszugehen, dass der vorliegende Entwurf des BMUs zu keinen zusätzlichen CO₂-Einsparungen im Verkehr führen wird. **Das BMU bringt mit seinem Entwurf die Unternehmen faktisch in die Situation am Ende ungewollt Strafzahlungen leisten zu müssen.** Es besteht das Risiko, dass der deutsche Bürger und die Industrie somit dreifach geschädigt wird; erstens finanziell durch den notwendigen Zukauf von Emissionsrechten anderer Mitgliedstaaten, zweitens durch die damit verbundenen wettbewerblichen Nachteil gegenüber den verkaufenden Mitgliedstaaten und drittens durch die ausbleibende Entwicklung einer Wasserstoffwirtschaft und der damit verbundenen Stärkung der erneuerbaren Industrien.

Zwischen dem Beschluss der Bundesregierung in der nationalen Wasserstoffstrategie, die RED II ambitioniert umzusetzen und globaler Technologiemarktführer der Wasserstofftechnologien zu werden, und der vom BMU vorgelegten Gesetzentwurf besteht somit ein direkter Widerspruch.

Der Vorschlag steht nach Auffassung des Deutschen Wasserstoff- und Brennstoffzellen Verbandes (DWV) im so großen Widerspruch zu den insbesondere durch die NWS zum Ausdruck gekommenen eigenen Zielen der Bundesregierung, dass er aus unserer Sicht insgesamt so umfassend überarbeitungsbedürftig ist, dass eine detaillierte verbandsseitige Stellungnahme zum Referentenentwurf letztlich kaum Sinn macht und als verfrüht erscheint.

Auch ist eine abschließende Stellungnahme zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, da wesentliche Verordnungen (z.B. 37 BImSchV), auf die sich der Referentenentwurf direkt und indirekte bezieht, nicht vorliegen.

Insgesamt ist ein derartiges Vorgehen in Bezug auf den Klimaschutz und einer nachhaltigen Wirtschafts- und Industriepolitik nicht akzeptabel. Der DWV fordert das BMU deshalb auf, den vorliegenden Referentenentwurf zur nationalen Umsetzung der RED II grundlegend zu überarbeiten und die in Verbindung mit dem Referentenentwurf stehenden Verordnungen in einem neuen Konsultationsprozess den Verbänden zur Stellungnahme vorzulegen. **Der vom BMU vorzulegende Entwurf muss dabei bereits auch den sich abzeichnenden ambitionierteren europäischen Klimazielen 2030 gerecht zu werden.** Ebenso muss der Entwurf den industriellen Marktteilnehmern realistische Möglichkeit eröffnen, die für die Erreichung der Klimaziele erforderlichen Investitionsentscheidungen rechtzeitig treffen zu können. Dieses betrifft insbesondere die frühzeitige Festlegung eines Fahrplans für die Treibhausgasminderungsziele durch den ambitionierten Einsatz von strombasierten erneuerbaren Kraftstoffen im Straßenverkehr sowie die technologieneutrale Einführung von Brennstoffzellen- und batterieelektrischen Fahrzeugen bis 2030. **Die gesetzliche Regelung muss sicherstellen, dass dadurch für grünen Wasserstoff und deren Folgeprodukte, in all**

seinen möglichen Anwendungen im Verkehr, eine marktwirtschaftliche nachhaltige industrielle Nachfrage generiert wird. Nur so wird das BMU der Industrie ausreichende Optionen zur Erreichung der verpflichtenden Klimaziele im Verkehr zur Verfügung stellen.

Nachfolgend gehen wir gleichwohl auf einige konkrete Punkte des Referentenentwurfs ein, die nach unserer Auffassung unbedingt angepasst und korrigiert werden müssen. **Insgesamt empfehlen wir jedoch den Referentenentwurf vollständig, unter der Berücksichtigung aller möglichen Optionen und einer realistischen Anerkennung der Klimaziele 2030, zukunftsweisend neu zu verfassen.** Dabei müssen neben den Klimazielen jedoch ebenso von der Wirtschaft erfüllbare Anforderungen wie auch die nachhaltige wirtschaftliche Stabilität der deutschen Volkswirtschaft Berücksichtigung finden.

Treibhausgasminderungsziel (zu § 37a Absatz 4 bb Satz 2 BImSchG sowie § 1 Absatz 2 38. BImSchV)

Die im Referentenentwurf vorgeschlagenen Treibhausgasminderungsziele (THG-Ziele) stehen nicht im Einklang mit den deutschen und europäischen aktuellen Klimazielen und noch weniger mit den von der EU angekündigten Verschärfungen der Verkehrsklimaziele sowie den in der NWS angekündigten ambitionierteren nationalen Zielen. Das BMU dokumentiert vielmehr in seinem Entwurf zur Änderung der Verordnung unter Ziffer 2., dass bis 2030 gerade mal der von der EU vorgeschriebene Anteil erneuerbarer Energien von 14 Prozent erreicht werden soll. Anschließend wird jedoch eine überprüfbare und verpflichtende Regulierung für die Marktteilnehmer nicht eingeführt. Vielmehr erhofft man sich, dass durch Mehrfachanrechnungen, insbesondere für die batterieelektrischen Fahrzeuge, das Ziel erreicht wird. Wir lehnen diese unzureichende konkrete und wenig ambitionierte Zielsetzung grundsätzlich ab.

Ebenso ist die regulatorische Festlegung der THG-Ziele im Entwurf nur bis 2026 abzulehnen. Der Entwurf sieht bis 2025 überhaupt keine ansteigende verpflichtende Minderung der Treibhausgasemissionen gegenüber 2020 vor. Anschließend ist eine Steigerung von 1,5% Punkten vorgesehen. Diese werden allein durch die in dem Entwurf vorgeschlagenen Mehrfachanrechnungen erfüllt werden können. Damit verbunden sind jedoch keine realen Treibhausgasminderungen, so dass sich Deutschland riskiert, sich immer weiter von den verpflichtenden Klimazielen der EU zu entfernen.

Die Unternehmen sind darauf angewiesen, Investitionsentscheidungen für die nächsten 10 Jahre jetzt einzuleiten. Daher ist es erforderlich, dass das BMU bereits mit diesem Entwurf zur Umsetzung der RED II in nationales Recht einen verbindlichen Fahrplan bis mindestens 2030 vorgibt.

Wir fordern daher das BMU auf, einen Fahrplan bis 2030 vorzulegen, der ein **ambitioniertes Ziel zur Treibhausgasminderung durch erneuerbare Kraftstoffe von mindestens 20 %** in § 37a Abs. 4bb Satz 2 BImSchG sowie in § 1 Abs. 2 38. BImSchV vorgibt, so wie bereits unter Maßnahme 5 der NWS von der Bundesregierung festgelegt wurde.

Mehrfachanrechnung für BEV (zu § 5 Abs. 1 38. BImSchV)

Durch die im Referentenentwurf vorgeschlagenen Anrechnung erneuerbaren Energien mit dem Vierfachen ihres Energiegehaltes bei der Nutzung in batterieelektrischen Fahrzeugen wird der CO₂-Footprint des deutschen Strommix von real 111,39 kg CO₂ eq/GJ auf einen negativen CO₂-Footprint von minus 202,18 kg CO₂ eq/GJ abgesenkt. Damit soll die Markteinführung von BEV und öffentlichen Ladesäulen unterstützt werden.

Für brennstoffzellen-elektrische Fahrzeuge findet sich im Referentenentwurf jedoch keine analoge Unterstützung für den Einsatz von Wasserstoff im Verkehrssektor. Das BMU folgt hier nicht der Linie der Bundesregierung etwa aus der NWS, die insoweit ausdrücklich eine technologieoffene Ausgestaltung der Förderregelungen nahelegt.

Gleichzeitig besteht durch die Mehrfachanrechnung von Strom im BEV die Gefahr, dass es so zu einer verdeckten realen Emissionssteigerung im Verkehr kommt. Diese Emissionssteigerung wird erst offenkundig bei der Ermittlung der im Verkehr verursachten Gesamtemissionen, die dann dem BMVI angelastet werden und zu möglichen Strafzahlungen führen. Durch die vom BMU vorgeschlagenen Mehrfachanrechnung wird die deutsche Volkswirtschaft somit doppelt belastet.

Die vom BMU vorgeschlagenen Mehrfachanrechnungen sind zudem entgegen der Leitlinien der Bundesregierung nicht technologieneutral.

Der Vorschlag der Mehrfachanrechnung ist aus den genannten Gründen vollständig abzulehnen. **Sofern für die Markteinführung von Technologien finanzielle Unterstützungen erforderlich sind, sollten diese transparent und technologieoffen, wie von der Bundesregierung immer wieder betont, zugeteilt werden.**

Mehrfachanrechnung für EE-Strom (zu § 1 Abs. 2 Ziffer 5 und 6 38. BImSchV)

Wie bereits im vorherigen Punkt beschrieben, widerspricht eine Mehrfachanrechnung von erneuerbarem Strom dem Klimazielen Deutschlands und ist daher abzulehnen.

Sollte jedoch eine Mehrfachanrechnung weiterhin für erneuerbare Elektrizität für die Nutzung in Straßenfahrzeugen, Schienenverkehr oder Luft- und Seeverkehr vorgesehen werden, ist der **gleiche Faktor im Sinne der Technologieoffenheit für die indirekte Nutzung der Elektrizität in Brennstoffzellen-Fahrzeugen sowie bei der Mitverarbeitung von Wasserstoff**, der mit erneuerbarem Strom produziert worden ist, oder dessen Folgeprodukte gesetzlich festzulegen, wenn diese Produkte in konventionellen Straßenfahrzeugen, Schienenverkehr oder Luft- und Seeverkehr mitverwendet werden.

Energetische Quote für Flugturbinenkraftstoffe (zu § 37a Abs. 2 und Abs. 4a BImSchG)

Das BMU schlägt im Alleingang eine verpflichtende nationale energetische Quote für strombasierte erneuerbare Flugturbinenkraftstoffe (seFk) von 2 % bis 2030 vor. Dies ist nicht zielführend und generiert auch nicht die notwendige Investitionssicherheit für die potenziellen Investoren. Vielmehr besteht die Gefahr, dass es durch entsprechende Tankstrategien der durch die Corona-Epidemie wirtschaftlich angeschlagenen Luftfahrtunternehmen zu keiner verlässlichen Nachfrage von seFk kommen wird. Dies

hätte dann aber eine Zunahme der Emissionen im Luftverkehr zur Folge.

Zudem besteht die Gefahr, dass deutsche Raffineriestandorte aufgrund der technologisch bedingten zwanghaften Produktion von Kerosin, der aufgrund der möglichen Tankstrategien der Luftfahrtunternehmen nicht mehr abgesetzt werden kann, wirtschaftlich gegenüber Raffinerien in der EU benachteiligt werden.

Es muss daher eine europäische Regulierung im Sinne des Vorschlages des BMU angestrebt und umgesetzt werden, bevor Deutschland im Alleingang eine derartige Regulierung umsetzt.

Aktuell ist es zudem nicht nachvollziehbar, warum das BMU eine zusätzliche Verpflichtung zur RED II einführen möchte, wenn das Erreichen der verpflichtenden europäischen Ziele im Verkehr nicht sichergestellt werden kann. Damit entsteht das volkswirtschaftliche Risiko, dass es zu einer doppelten finanziellen Belastung kommen kann: einerseits durch Strafzahlungen und andererseits durch die zusätzlichen Kosten für die seFk.

Sollte eine verpflichtende Einführung von seFk weiterhin vorgesehen werden, sind die Unternehmen durch entsprechende finanzielle Maßnahmen von den Differenzkosten zu entlasten. Nur so kann eine zuverlässige frühzeitige Markteinführung von seFk erfolgen.

Energetische Quote für Erneuerbare Energien nicht-biogenen Ursprungs (Regelungsvorschlag)

Mit einer Mindestquote für Wasserstoff, der mit erneuerbarem Strom erzeugt wird, und daraus produzierten Kraftstoffen (E-Fuels) werden die erforderlichen Rahmenbedingungen für die notwendige Investitionssicherheit zum Aufbau der erforderlichen Erzeugungsanlagen geschaffen. Gleichzeitig eröffnet sich durch den verpflichtenden Einsatz von E-Fuels im aktuellen Fahrzeugbestand von ca. 53 Millionen Benzin- und Dieselfahrzeugen eine planungssichere Ermittlung der THG-Minderung im Verkehr für das BMVI.

Unsere Forderung von 5% Wasserstoff und E-Fuels im deutschen Kraftstoffmarkt in 2030 wird aus dem Update der BDI Klimapfadstudie³ abgeleitet und befindet sich in der Mitte der Spannweite, die die Experten der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM)⁴ angeben. Die ca. 87 PJ führen umgerechnet zu einer installierten Elektrolyseurleistung von ca. 10 GW⁵.

Nach § 37a Absatz 1 BImSchG soll folgender Absatz 1a eingefügt werden:

„Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuernden Otto- oder Dieselmotorkraftstoffen in Verkehr bringt, hat sicherzustellen, dass für die gesamte im Lauf eines Kalenderjahres (Verpflichtungsjahr) von ihm in Verkehr gebrachte Menge Kraftstoffs die Vorgaben des Absatzes 4b eingehalten werden.“

Zudem soll nach § 37a Absatz 4a BImSchG folgender Absatz 4b eingefügt werden:

„Verpflichtende nach Absatz 1a haben einen Anteil Otto- oder Dieselmotorkraftstoffe

³ BDI (2019) „Analyse Klimapfade Verkehr 2030“

⁴ NPM (2019) „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“

⁵ Bei einem Wirkungsgrad von 60% und 4.000 Volllaststunden

ersetzenden Kraftstoff (gasförmig oder flüssig) aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs sicherzustellen. Die Höhe des in Satz 1 genannten Anteils beträgt mindestens

1. ab dem Jahr 2024 0,5%,
2. ab dem Jahr 2026 2,5%,
3. ab dem Jahr 2028 3,5% sowie
4. ab dem Jahr 2030 5,0%.

Die Mindestanteile von Kraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs beziehen sich jeweils auf den Energiegehalt der Menge zu versteuernden Otto- oder Dieselmotorkraftstoffen zuzüglich des Anteils an Kraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs. Anforderungen an diese Kraftstoffe regelt eine Rechtsverordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1.“

Verweis auf die Verordnungsermächtigung in § 37d Absatz 2 Satz 1 Nr. 13 BImSchG

Im Gegensatz zum bevorzugten Strombezug zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb wird mit dem Referentenentwurf die **Reglung für den Strombezug für die Produktion von Wasserstoff mit Strom** aus erneuerbaren Energiequellen zur Verwendung in nicht elektrischen Fahrzeugen auf zukünftige Regelung verschoben, ohne dabei eine verbindliche zeitliche Indikation noch eine Aussicht auf die zu erwartende Regelung zu benennen. Faktisch wird damit, wie bereits dargestellt, jeglicher mögliche Investitionsanreiz konterkariert.

Wir fordern das BMU nochmals nachdrücklich auf, einen verlässlichen regulatorischen wirtschaftlichen Anreiz für den Strombezug über das öffentliche Stromnetz zur Produktion von Wasserstoff und deren Folgeprodukte für deren Verwendung bei der konventionellen Kraftstoffproduktion oder der Beimischung von Folgeprodukten mit dem überarbeiteten Entwurf vorzulegen. Sofern dieses nach den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen der EU nicht möglich erachtet wird, fordern wir das BMU auf, eine entsprechende Übergangsregelung festzulegen.

Berlin, 14.10.2020



Werner Diwald
Vorstandsvorsitzender

Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V. (www.dwv-info.de)

Der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V. ist die Dachorganisation der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Deutschland. Als Sprachrohr von über 100 Industrie und Forschungseinrichtungen für den Bereich Wasserstoff vertritt der DWV Institutionen mit mehr als 1,5 Mio. Arbeitnehmern seit 1996 erfolgreich in energiepolitischem und energiewirtschaftlichem Kontext.

Der DWV ist der Überzeugung, dass Wasserstoff zum Schlüsselenergieträger für eine versorgungssichere und wirtschaftliche Energiewende ist. Ziel des DWV ist es daher aktive Vorschläge für geeignete regulatorische Rahmenbedingungen für eine zügige Markteinführung und -entwicklung von Wasserstoff als emissionsfreier Energieträger für eine effiziente Sektorenkopplung zu entwickeln und zu vertreten. Der DWV sieht sich bei der Ausarbeitung seiner Vorschläge verpflichtet einen entscheidenden Beitrag für ein emissionsarmes und defossilisiertes Energiesystem zu leisten.