



Mit der Umsetzung der RED II echten Klimaschutz im Verkehrssektor voranbringen

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs stagnieren seit Jahren auf erschreckend hohem Niveau und machen Einsparungen in anderen Sektoren zunichte. Auch im vermeintlich klimafreundlichen vergangenen Jahr ändert sich an der Ausgangslage nichts: fast 90 Prozent der Emissionsreduktion im Verkehrssektor in 2020 ist laut Umweltbundesamt allein auf den Einmaleffekt der Pandemie zurückzuführen und ein deutlicher Wiederanstieg der Emissionen ist bereits absehbar. Eine grundlegende Trendwende ist dringlich: das laufende Jahrzehnt ist laut IPCC entscheidend für die Bewältigung der Klimakrise. Dazu muss auch der Verkehrssektor endlich seinen Beitrag leisten.

Neben dem hohen Verkehrsaufkommen, das durch konsequente Verkehrsvermeidung und -verlagerung reduziert werden muss, haben auch die eingesetzten Kraftstoffe und Antriebstechnologien einen großen Einfluss auf die Klimabilanz des Verkehrssektors.

In diesem Bereich wird derzeit in Deutschland mit der Umsetzung der europäischen Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) der rechtliche Rahmen für die nächsten zehn Jahre geschaffen. Ziel muss es dabei sein, den Anteil von erneuerbarer Energie im Verkehr nachhaltig zu erhöhen, ohne dabei Natur und Biodiversität zu schädigen oder kostbaren Ökostrom ineffizient einzusetzen. Der zentrale Weg hierfür ist die direkte Elektrifizierung.

Der vom Bundeskabinett beschlossene Gesetzentwurf zur Umsetzung der RED II weist gravierende Schwachstellen und Fehlanreize auf, die den Weg zu klimafreundlichem Straßenverkehr in den nächsten zehn Jahren massiv behindern könnten.

Folgende Verbesserungen sind dringend notwendig:

- 1. Treibhausgasminderungsquote absenken und Paragraph 37h streichen:** Die vorgesehene Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) von 22 Prozent in 2030 ist extrem hoch. Zwar ist ein höherer Anteil an erneuerbarer Energie im Verkehr dringend nötig, aufgrund der Herangehensweise der RED II wird diese sehr hohe Quote jedoch unweigerlich kontraproduktive Effekte nach sich ziehen, indem sie starke Anreize auch für klima- und umweltschädliche bzw. ineffiziente Kraftstoffe setzt und Fehlentwicklungen ankurbelt, die später kaum noch korrigiert werden können. Zusätzlich sieht der Paragraph 37h vor, dass die THG-Quote automatisch noch weiter angehoben wird, wenn die eingesetzte Menge an Strom für Elektrofahrzeuge bestimmte Schwellenwerte überschreitet. Diese Regelung entspringt klar der Feder der Kraftstofflobby und dient ausschließlich dazu, etablierte Märkte für Agrosprit langfristig zu erhalten und einen Markthochlauf für synthetische Kraftstoffe im Straßenverkehr zu generieren – obwohl Agrosprit und E-Fuels im Pkw-Verkehr dem Klimaschutz abträglich (s. Punkt 3) und zusätzlich deutlich teurer sind als der direkte Stromeinsatz. Eine hohe THG-Quote, die Scheinlösungen fördert, dient dem Klimaschutz nur auf dem Papier. **Sinnvoll ist eine moderate Anhebung der derzeitigen**

THG-Quote zunächst bis zum Jahr 2026, um sie dann auf Basis der tatsächlichen Marktentwicklung der Elektromobilität bis 2030 fortzuschreiben – so wie ursprünglich vom Umweltministerium vorgesehen. Paragraf 37h muss ersatzlos gestrichen werden.

- 2. Den Anrechnungsfaktor für Strom auf vier anheben:** Der verstärkte direkte Einsatz von Strom im Verkehr ist die mit großem Abstand energie- und flächeneffizienteste sowie kostengünstigste und damit einzige skalierbare Antriebsoption für den Straßenverkehr. Sie muss entsprechend priorisiert und gefördert werden. Die Erzeugung von Solarstrom für ein E-Auto benötigt nur einen Bruchteil der Fläche, die zur Produktion von Agrosprit für den Antrieb eines vergleichbaren Fahrzeuges nötig ist. Gegenüber einem mit erneuerbarem Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellenfahrzeug ist das E-Auto dreimal energieeffizienter, gegenüber einem mit E-Fuel betriebenen Verbrenner mehr als sechsmal. Sowohl Agrarfläche als auch Ökostrom sind kostbare und knappe Ressourcen, die wir nicht verschwenderisch nutzen dürfen. Um die Elektromobilität und den Ladeinfrastrukturausbau zu fördern, ist es sinnvoll, den Einsatz von Strom in der gegenwärtigen Anlaufphase der E-Mobilität mit einem hohen Anrechnungsfaktor zu unterstützen. **Der Multiplikator für Strom sollte daher von drei auf vier – wie ursprünglich vom Umweltministerium vorgesehen – angehoben werden. Die Mehrfachanrechnung dient dazu, den Markthochlauf der Elektromobilität zu unterstützen, und muss danach schrittweise zurückgefahren werden.**

- 3. Den Einsatz von Agrosprit aus Anbaubiomasse vollständig beenden:** Konventionelle Agrokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sind ein Desaster für Klima und Biodiversität. Sie heizen den weltweiten Flächenfraß an und befeuern Entwaldung und Artensterben. Sie tragen nur auf dem Papier zur Treibhausgasreduktion bei – unter Einbezug von Landnutzungsänderungen ist die Klimabilanz insbesondere von Agrodiesel noch schlechter als die fossiler Kraftstoffe. Die EU hat diese Problematik bereits vor Jahren erkannt und lässt den Mitgliedstaaten explizit die Freiheit, vollständig aus der Nutzung von Agrosprit auszusteigen. **Der Bundestag muss einen schnellstmöglichen Ausstieg für alle Agrokraftstoffe aus Anbaubiomasse festlegen. Der Ausstieg aus palmöl- und sojabasiertem Agrodiesel, der besonders verheerende Konsequenzen für Natur und Klima hat, muss noch 2021 erfolgen.**

- 4. Nachhaltige „fortschrittliche“ Biokraftstoffe mit Augenmaß fördern:** Biokraftstoffe auf Abfall- und Reststoffbasis benötigen keine zusätzlichen Agrarflächen, bergen aber dennoch hohe ökologische Risiken. Viele der in Anhang IX der RED II gelisteten Rohstoffe werden bereits stofflich genutzt – ihre Umleitung zur Kraftstoffproduktion würde die Abfallhierarchie unterlaufen und über Verlagerungseffekte potenziell hohe indirekte Emissionen verursachen. Vermeintliche „Abfälle“ wie Waldrestholz und Ernterückstände spielen zudem eine enorm wichtige Rolle für

gesunde Ökosysteme und tragen bei Verbleib in den Ökosystemen maßgeblich zur Kohlenstoffbindung sowie zur Erhaltung von Bodenfruchtbarkeit und zur Biodiversität bei. Der Einsatz von Altspeseöl birgt Betrugsrisiken und droht indirekt Märkte für hochproblematische Rohstoffe wie Palmöl zusätzlich zu stimulieren. Insgesamt sind die nachhaltig verfügbaren Mengen echter Abfall- und Reststoffe extrem begrenzt und die Nutzungskonkurrenzen hoch – bei gleichzeitig fehlenden, lückenhaften oder wirkungslosen Nachhaltigkeitsanforderungen. Die vorgesehene hohe Mindestquote von 2,6 Prozent in 2030 und unbegrenzte Doppelanrechnung in dieser Kategorie droht daher den Einsatz nicht-nachhaltiger Rohstoffe und den Hochlauf umweltschädlicher Praktiken zu befördern. **Die Quote für „fortschrittliche“ Biokraftstoffe muss daher auf die Mindestanforderungen der RED II (1,75 Prozent in 2030) abgesenkt werden – ohne darüber hinausgehende Doppelanrechnung. Forst-Biomasse darf nicht zum Einsatz kommen und bei allen Rohstoffen ist eine gründliche Folgenabschätzung unter Beachtung von Nutzungskonkurrenzen und Verlagerungseffekten erforderlich. Eine Anrechnung von Altspeseölen und tierischen Fetten darf nur dann erfolgen, wenn ein robustes Zertifizierungssystem implementiert ist.**

- 5. Wasserstoff und E-Fuels nur nachhaltig herstellen und nicht im Straßenverkehr verschwenden:** Wasserstoff und E-Fuels sind keineswegs automatisch klimafreundlich. Ihre Herstellung ist enorm energieintensiv und muss im In- wie Ausland von Beginn an stringenten Nachhaltigkeitsstandards unterliegen. Es darf ausschließlich Strom aus zusätzlich installierten erneuerbare Energie-Kapazitäten zum Einsatz kommen und das CO₂ für die Produktion von E-Fuels muss der Atmosphäre entnommen werden. Führt der hohe Strombedarf der Wasserstoffproduktion an anderer Stelle zu vermehrter fossiler Stromnutzung, entstehen insgesamt hohe Mehremissionen – das muss verhindert werden. **Eine Anrechnung von E-Fuels und Wasserstoff ohne stringente Nachhaltigkeitskriterien ist daher strikt abzulehnen, auch für eine vermeintliche Übergangsperiode. Die EU Kommission wird hierzu in Kürze einen Rechtsakt verabschieden.**

In den nächsten zehn Jahren werden kaum relevante Mengen dieser synthetischen Energieträger verfügbar sein, auch langfristig wird die Verfügbarkeit sehr limitiert bleiben. Gleichzeitig ist insbesondere die Schwerindustrie für die Dekarbonisierung mangels Alternativen auf grünen Wasserstoff angewiesen und es zeichnet sich eine hohe globale Nachfrage nach dieser kostbaren Ressource ab. Im Verkehr muss der Einsatz synthetischer Kraftstoffe daher zwingend auf die nicht elektrifizierbaren Verkehrsträger, insbesondere den Langstreckenluftverkehr, begrenzt werden. **Die vorgesehene doppelte Anrechnung von synthetischen Kraftstoffen im Straßenverkehr läuft dem zuwider und muss gestrichen werden. Aus demselben Grund sind jegliche Unterquoten für synthetische Kraftstoffe im Straßenverkehr strikt abzulehnen.**

Das vorrangige Ziel der nationalen Umsetzung sollte sein, die RED II als ein Instrument zur Förderung der Elektromobilität zu nutzen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und

einen verstärkten Einsatz von erneuerbarem Strom im Straßenverkehr zu ermöglichen. Pseudolösungen wie Agrosprit und synthetischen Kraftstoffen ist eine Absage zu erteilen. Sie sind letztlich nur eine künstliche Lebensverlängerung für den bereits todgeweihten Verbrennungsmotor und an ihn gekoppelte klimaschädliche Geschäftsmodelle. Zur CO₂-Minderung der Pkw-Bestandsflotte stehen wesentlich sinnvollere Instrumente wie ein Tempolimit und eine flächendeckende Maut zur Verfügung. Zudem ist ein Zulassungsstopp für Pkw mit Verbrennungsmotoren spätestens zum 01.01.2025 in Deutschland erforderlich, um künftige Altlasten durch eine große Verbrenner-Bestandsflotte zu minimieren.

Für eine ganzheitliche Mobilitätswende braucht es außerdem primär eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs mit einer Halbierung der Pkw-Zahlen bis 2030, den Ausbau von Rad- und Fußverkehr, eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und die weitgehende Verlagerung von Flug- und Schwerlastverkehr auf die Schiene.