



Deutsche Umwelthilfe



GREENPEACE



TRANSPORT &  
ENVIRONMENT



An den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit  
An den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
An den Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Berlin, den 19. April 2021

## Offener Brief

### Nationale Umsetzung der RED II muss dem Klimaschutz im Verkehr dienen

Sehr geehrte Damen und Herren,

diesen Mittwoch, den 21. April 2021, findet die Anhörung zum Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote im Bundestag statt. Mit dem Gesetz wird die Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU (RED II) im Verkehr national umgesetzt. Damit der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele für 2030 leisten kann, muss sich die Ausgestaltung an den Leitplanken Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Effizienz orientieren. Leider weist der aktuelle Gesetzentwurf der Bundesregierung erhebliche Schwachstellen auf und muss vom Bundestag nachgebessert werden.

Wir appellieren an Sie, folgende Änderungen in das parlamentarische Verfahren einzubringen:

- **Höhe und Anstieg der Quote bis 2030:** Eine hohe Treibhausgasminderungsquote bedeutet nicht automatisch mehr Klima- und Naturschutz. Ein ambitioniertes Ziel ist nur dann sinnvoll, wenn gleichzeitig genügend Anreize für den weiteren Markthochlauf von Elektromobilität und für die Reduktion des Gesamtenergiebedarfs des Verkehrssektors vorhanden sind. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist die vorgesehene THG-Quote von 22 Prozent im Jahr 2030 zu hoch. Sie kann kontraproduktive Effekte nach sich ziehen, indem sie Anreize auch für den Einsatz klima- und umweltschädlicher bzw. ineffizienter biogener und synthetischer Kraftstoffe setzt. Die in Paragraph 37h vorgesehene zusätzliche Anhebung der THG-Quote bei Überschreitung der eingesetzten Menge an Strom für Elektrofahrzeuge verstärkt diesen Effekt. Die derzeitige THG-Quote sollte deshalb zunächst bis zum Jahr 2026 moderat angehoben und dann auf Basis der tatsächlichen Marktentwicklung der Elektromobilität bis 2030 fortgeschrieben werden. Dafür bedarf es eines Review-Prozesses im Jahr 2026. Paragraph 37h muss ersatzlos gestrichen werden.
- **Anhebung des Anrechnungsfaktors für Strom auf vier:** 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. Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu unterstützen, 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 angehoben werden. Sobald die Elektromobilität einen signifikanten Marktanteil erreicht hat, sollte die Mehrfachanrechnung schrittweise zurückgefahren werden.

- **Vollständiger Ausstieg aus Anbaubiomasse als Kraftstoff:** Durch den Anbau von Biomasse für die energetische Nutzung entsteht eine Flächennutzungskonkurrenz mit der Produktion von Nahrungs- und Futtermitteln, welche die Ernährungssicherheit gefährdet und die Vernichtung artenreicher Ökosysteme vorantreibt. Sie verursacht so auch hohe zusätzliche Treibhausgasemissionen durch direkte und indirekte Landnutzungsänderungen. Die REDII lässt den Mitgliedstaaten explizit die Freiheit, vollständig aus der Nutzung von Anbaubiomasse auszusteigen. Der Bundestag muss einen schnellstmöglichen Ausstieg für alle Kraftstoffe aus Anbaubiomasse festlegen. Der Ausstieg aus palmöl- und sojabasiertem Diesel, der besonders verheerende Konsequenzen für Natur und Klima hat, muss noch 2021 erfolgen.
- **Moderate Förderung nachhaltiger „fortschrittliche“ Biokraftstoffe:** So genannte fortschrittliche biogene Kraftstoffe aus organischen Abfall- und Reststoffen stehen nur in äußerst begrenzter Menge zur Verfügung. Die vorgesehene hohe Mindestquote von 2,6 Prozent im Jahr 2030 und die unbegrenzte Doppelanrechnung von Abfall- und Reststoffen droht den Einsatz nicht-nachhaltiger Rohstoffe zu befördern. Die Quote für „fortschrittliche“ Biokraftstoffe muss daher auf die Mindestanforderungen der RED II (1,75 Prozent in 2030) abgesenkt werden. Forst-Biomasse muss ausgeschlossen und bei allen Rohstoffen eine gründliche Folgenabschätzung vorgenommen werden. Eine Anrechnung von Altspeseölen und tierischen Fetten darf nur dann erfolgen, wenn ein robustes Zertifizierungssystem implementiert ist.
- **Keine zusätzliche Förderung von grünem Wasserstoff und E-Fuels im Straßenverkehr:** Klimafreundlich hergestellter Wasserstoff und E-Fuels sind knappe und teure Energieträger, welche mit hohen Umwandlungsverlusten bei der Erzeugung einhergehen. Im Verkehrssektor muss ihre Förderung auf die schwer zu dekarbonisierenden Anwendungen begrenzt werden. Die vorgesehene doppelte Anrechnung im Straßenverkehr muss deshalb gestrichen werden. Die von einigen Akteuren ins Spiel gebrachten Unterquoten für E-Fuels im Straßenverkehr dürfen keinen Eingang in das Gesetz finden.
- **Nachhaltige Herstellung von Wasserstoff und E-Fuels:** Wir begrüßen die Einführung einer Mindestquote für den Einsatz von Power-to-Liquid im Flugverkehr, um den Hochlauf von Alternativen zum fossilen Kerosin voranzutreiben. Dringend nötig sind jedoch stringente Nachhaltigkeitsstandards für die klimafreundliche Produktion von E-Fuels auf Basis von 100 Prozent zusätzlichem erneuerbarem Strom. Als CO<sub>2</sub>-Quelle ist letztlich nur die Entnahme aus der Luft nachhaltig. Die Erfahrungen mit biogenen Kraftstoffen haben deutlich gezeigt, dass Nachhaltigkeitskriterien bereits vor Festlegung quantitativer Ziele feststehen müssen. Die EU-Kommission wird hierzu in Kürze einen Rechtsakt verabschieden.

Sehr geehrte Damen und Herren, die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors müssen bis 2030 stark reduziert werden. Biogene Kraftstoffe und E-Fuels stellen allerdings nur eine Scheinlösung dar. Die THG-Quote ist daher nur ein Baustein in einem breiten Instrumenten-Mix, der zur Erreichung der 2030 Klimaziele erforderlich sein wird, und keineswegs das Allheilmittel für den Klimaschutz im Verkehr.

Zu diesem Instrumenten-Mix gehören neben ambitionierten Europäischen Flottengrenzwerten für Pkw und Lkw, einer effektiven Dienstwagenbesteuerung und einer Pkw-Maut auch eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs inkl. eines Rückgangs der Pkw-Flotte im Sinne einer echten Mobilitätswende. Durch eine weitgehende Verlagerung von Flug- und Schwerlastverkehr auf die Schiene, den Infrastrukturausbau für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr, Einführung emissionsfreier Zonen und Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote können nicht nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden, sondern eine bessere Mobilität für alle erzielt werden. Hierfür bedarf es zugleich eines modernen rechtlichen Rahmens, der künftig durch ein Bundesmobilitätsgesetz gewährleistet werden soll.

Wir fordern Sie auf, sich dafür einzusetzen, dass die nationale Umsetzung der RED II eine echte Antriebswende unterstützt und nicht durch falsche Anreize den Abschied vom Verbrennungsmotor und den längst überfälligen Umbau des Verkehrssektors weiter verzögert.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Kai Niebert  
Präsident  
**DNR**



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer  
**DUH**



Christoph Bals  
Politischer Geschäftsführer  
**Germanwatch**



Martin Kaiser  
Geschäftsführender Vorstand  
**Greenpeace**



Leif Miller  
Bundesgeschäftsführer  
**NABU**



Stef Cornelis  
Direktor Deutschland  
**T&E**



Kerstin Haarmann  
Vorsitzende  
**VCD**



Christoph Heinrich  
Vorstand Naturschutz  
**WWF**