

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lukas Köhler, Frank Sitta, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Till Mansmann, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Verfehlung der Klimaschutzziele durch die Treibhausgasminderungs-Quote

Technische Innovationen haben den CO₂-Ausstoß pro Kilometer im Verkehr seit dem Jahr 2000 um 38 Prozent verringert, aber aufgrund der gleichzeitig deutlich gewachsenen Verkehrsleistung nicht zu einer spürbaren Verringerung der Gesamtemissionen geführt. Im Jahr 2018 waren die CO₂-Emissionen im Verkehr in Deutschland mit 162 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten nahezu so hoch wie 1990. Mit einem Anteil von 60,6 Prozent sind Pkw die mit Abstand größte Emissionsquelle im Verkehr, es folgen mit 35,6 Prozent die Straßen-Nutzfahrzeuge inklusive Busse (vgl. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutz_zahlen_2019_fs_verkehr_de_bf.pdf). Dieser Anteil von 96,2 Prozent der Emissionen macht den Straßenverkehr zum vorrangigen Problem gegenüber dem nationalen Luftverkehr, der Binnenschifffahrt und dem Schienenverkehr. Laut Bundes-Klimaschutzgesetz dürfen 2026 im Verkehr noch 117 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente, im Jahr 2030 noch 95 Millionen Tonnen ausgestoßen werden. Das entspricht einer Minderung gegenüber 2018 um rund 28 Prozent bis 2026, bzw. 41 Prozent bis 2030.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, gibt es drei Ansatzpunkte: Entweder die Verkehrsnachfrage wird reduziert, das Verkehrsaufkommen wird auf emissionsärmere Alternativen verlagert, oder die Antriebsenergie wird defossilisiert. Die Verkehrsverflechtungsprognose konstatiert, dass sowohl Verkehrsaufkommen als auch -leistung bis 2030 weiter zunehmen. Aus der bisherigen Erfahrung der Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre ergibt sich nach Auffassung der Fragesteller weder ein Grund zur Annahme, dass eine grundsätzliche Verhaltensänderung im Individualverkehr stattfindet noch sind ideologiegetriebene Vorgaben darüber, wie individuelle Mobilität vonstatten zu gehen habe, wünschenswert (vgl. <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/der-bmu-entwurf-zur-red-ii-ist-klimaschutzfeindlich>).

Damit Klimaschutz im Einklang mit dem hohen Gut individueller Mobilität in allen Teilen Deutschlands gelingen kann, ist der richtige Ansatzpunkt nach Ansicht der Fragesteller daher die Defossilisierung der Antriebsenergie. Das beste Instrument hierfür wäre die Einbeziehung des Verkehrs in den EU-Emissionshandel, der zuverlässig zur Klimaneutralität in allen einbezogenen Sektoren führt. Alle Neugestaltungen von Regulierungen sollten die Anschluss-

fähigkeit zum EU-Emissionshandel als Ziel im Blick haben und geeignete Übergangspfade aufzeigen. Bisher zentrales Instrument der deutschen Klimapolitik ist die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote), die im Jahr 2015 die Biokraftstoffquote abgelöst hat. Wenn diese so ausgestaltet würde, dass sie den Startschuss für den technologieneutralen Wettlauf um die Zukunft gibt und dafür sorgt, dass der notwendige Markthochlauf der zukunftsweisenden Antriebstechnologien nicht länger verschleppt wird, wäre sie aus Sicht der Fragesteller zu begrüßen. Mit dem am 22. September 2020 vorgelegten Referentenentwurf zur Weiterentwicklung der THG-Quote und einer zugehörigen Verordnung, werden diese Aussichten aus Sicht der Fragesteller jedoch zunichte gemacht. Durch die THG-Quote sind die Inverkehrbringer verpflichtet, die durchschnittlich bei der Verbrennung eines Liters Kraftstoff freigesetzte CO₂-Menge zu verringern. Die Weiterentwicklung der THG-Quote dient dabei der Umsetzung der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II), durch welche die Verpflichtung der Mitgliedstaaten auf einen Mindestanteil erneuerbarer Energien im Verkehr von bisher 10 Prozent im Jahr 2020 auf 14 Prozent im Jahr 2030 angehoben wird.

Der nach langem Hin und Her im Dezember nachgebesserte Gesetzesentwurf sieht nun vor, die THG-Quote bis 2026 auf 10 Prozent und bis 2030 auf 22 Prozent zu erhöhen. Damit ist die Ambitionssteigerung nach Ansicht der Fragesteller unvereinbar mit den Zielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes und des Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan. Der Entwurf ergreift zudem die in der RED II vorgesehene Möglichkeit, unterschiedliche Technologien mit verschiedenen Faktoren auf die Mindestanteile erneuerbarer Energie anzurechnen. So entsteht einerseits eine explizite Förderhierarchie, in der bestimmte Technologien bevorzugt, andere benachteiligt werden. Andererseits erfolgt in Konsequenz dieser Förderhierarchie eine um denselben Faktor verminderte tatsächliche Treibhausgas-Minderung durch die jeweilige Technologie. Die Möglichkeit einer für unterschiedliche Technologien verschiedenen Mehrfachanrechnung ist zwar in der RED II angelegt, ihre konkrete Anwendung und Ausgestaltung in nationaler Gesetzgebung aus Sicht der Fragesteller aber zumindest fragwürdig.

Neben den Eingangs dargestellten Zielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes wird im Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan ein indikativer sektoraler Zielpfad für den Verkehr über den Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch für den Verkehrssektor angegeben. Hierin wird bis 2025 bereits ein Anteil von 13 Prozent und bis 2030 von 27 Prozent anvisiert. Die Antragsteller haben erhebliche Zweifel, dass die Ziele aus Bundes-Klimaschutzgesetz und Integriertem Nationalen Energie- und Klimaplan mit dem vorliegenden Referentenentwurf erreichbar wären. Verschärft wird der dargestellte Zusammenhang dadurch, dass das EU-Klimaschutzziels auf 55 Prozent THG-Minderung gegenüber dem Jahr 1990 angehoben wurde. Entsprechend sieht das Legislativpaket „Fit für 55“ im Rahmen des Green Deal für Juni 2021 eine Neufassung der RED II vor, um dem neuen Klimaziel Rechnung zu tragen. Damit wird das Gesetz zur Weiterentwicklung der THG-Quote auch hinsichtlich seiner EU-Konformität bereits in Kürze veraltet und reformbedürftig sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die im Bundes-Klimaschutzgesetz zugelassene Jahresemissionsmenge von 117 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Verkehr im Jahr 2026 nicht überschritten wird?

- a) Welchen jährlichen Anteil trägt nach Auffassung der Bundesregierung welches Instrument zur Zielerreichung des Bundes-Klimaschutzgesetzes bei?
- b) Welchen jährlichen Anteil trägt nach Auffassung der Bundesregierung die Weiterentwicklung der THG-Quote zur Zielerreichung des Bundes-Klimaschutzgesetzes bei?
2. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass der im Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan anvisierte indikative sektorale Zielpfad von 27 Prozent Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch für den Verkehrssektor im Jahr 2030 eingehalten wird?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine umfassende Elektrifizierung aller Verkehrssektoren kaum möglich sein wird und deshalb auch langfristig die Notwendigkeit nachhaltiger Kraftstoffe besteht?
4. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung für einen Anteil von 10 Prozent erneuerbare Energie im Verkehr im Jahr 2026 und 22 Prozent im Jahr 2030 entschieden, statt eines Branchen- und Verbandsseitig geforderten ambitionierten Zieles von beispielsweise 23 Prozent ohne Mehrfachanrechnung im Jahr 2030 oder bei Einbeziehung der Mehrfachanrechnung von 30 bis 40 Prozent oder mehr im Jahr 2030?
5. Hat die Bundesregierung eine Prognose, welchen tatsächlichen Gesamtbeitrag jede Technologie zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen im Hinblick auf die Zielvorgaben der RED II für den Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor im Jahr 2020, im Jahr 2026 und im Jahr 2030 haben wird?
 - a) Wie vielen vermiedenen Tonnen CO₂ entspricht der erwartete tatsächliche Gesamtbeitrag jeder Technologie?
 - b) Welchen prozentualen Anteilen erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch im Verkehr entspricht der tatsächliche Gesamtbeitrag ohne Mehrfachanrechnung?
 - c) Welchen prozentualen Anteilen erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch im Verkehr entspricht der tatsächliche Gesamtbeitrag mit Mehrfachanrechnung?
6. Welchen zusätzlichen Strombedarf erwartet die Bundesregierung durch jede Technologie zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen im Verkehrssektor im Jahr 2026 und im Jahr 2030?
7. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die erwarteten zusätzlichen Strombedarfe im Jahr 2026 und im Jahr 2030 zu decken?
8. Welchen Anteil zur Deckung zusätzlicher Strombedarfe im Jahr 2026 und im Jahr 2030 haben dabei Stromimporte?

Auf welche Art und Weise erwartet die Bundesregierung im Jahr 2026 und 2030 Strom zu importieren?
9. Die Installation von wie viel zusätzlicher Leistung erneuerbarer Energie, d. h. über die Ziele des Gesetzesentwurfs zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften hinausgehende Leistung, wird nach Erwartung der Bundesregierung durch die Weiterentwicklung der THG-Quote induziert?
10. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass der steigende Strombedarf im Verkehrssektor zu zusätzlichen Emissionsminderungen führt, die über die bereits bestehenden Ziele des Gesetzesentwurfs zur An-

derung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften hinausgehen?

11. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung für eine Mehrfachanrechnung um den Faktor 3 für die Nutzung von erneuerbarer Energie in batterieelektrischen Fahrzeugen entschieden?
12. Aus welchen Gründen strebt die Bundesregierung die Mehrfachanrechnung um den Faktor 2 auf die Treibhausgasminderungs-Quote von grünem Wasserstoff an, der in Raffinerien zur Produktion konventioneller Kraftstoffe eingesetzt wird, statt einer Anrechnung in vollem Umfang als erneuerbare Elektrizität, wie in RED II Artikel 27, Absatz 3, Unterabsätze 5 und 6 angelegt?
13. Wie beabsichtigt die Bundesregierung die im Gesetzentwurf angestrebte Mehrfachanrechnung um den Faktor 2 auf die THG-Quote von grünem Wasserstoff, der in Raffinerien zur Produktion konventioneller Kraftstoffe eingesetzt wird, umzusetzen?
14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Leistung von Energie aus biogenen Quellen ein, absolut und anteilig an der Gesamtleistung aus Bioenergie im Jahr 2021, im Jahr 2026 und im Jahr 2030, die nicht mehr aus dem EEG gefördert werden?
Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Leistung von Energie aus biogenen Quellen ein, die von dem Vertriebsweg Wasserstoff gebrauch machen würden?
15. Aus welchen Gründen vertritt die Bundesregierung die Ansicht, dass Wasserstoff aus biogenen Quellen den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft gefährden würde?
Aus welchen Gründen vertritt die Bundesregierung die Ansicht, dass ausschließlich Elektrolysekapazitäten, mit denen aus Strom nicht biogenen Ursprungs Wasserstoff gewonnen wird, dem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft dienlich seien?
16. Werden Strommengen, die nicht gemäß 38. BImSchV von Dritten gemeldet werden und von der Bundesregierung durch Auktionierung dem Quotenhandel zugeführt werden, in der Menge der Treibhausgasminderung durch Strom nach § 37h einbezogen?
Wenn nein: warum nicht?
17. Wie beabsichtigt die Bundesregierung eine Verlagerung des Flugverkehrs und der damit verbundenen Emissionen aufgrund der Kostenwirkung einer nationalen PtL-Beimischungsquote für den Luftverkehr zu verhindern?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die zusätzlichen Kosten, die aufgrund der notwendigen Vermarktung von synthetischen Komponenten für Benzin- und Dieselmotoren als Kuppelprodukt von PtL-Kerosin entstehen?
19. Aus welchen Gründen strebt die Bundesregierung an, den Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe 2,6 Prozent ab 2030 festzulegen, statt auf die in der RED II vorgeschlagenen 3,5 Prozent bis 2030?
20. Welche Auswirkung erwartet die Bundesregierung durch die Festlegung der energetischen Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futter-

mitteln auf 4,4 Prozent und für Biokraftstoffe aus Altspeiseölen und tierische Fette auf 1,9 Prozent auf den Absatz fossiler Kraftstoffe?

Berlin, den 17. März 2021

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.