



Deutsche Umwelthilfe

GREENPEACE



ROBINWOOD

TE TRANSPORT & ENVIRONMENT

VCD Mobilität für Menschen.



Herrn Prof. Dr. Helge Braun, Bundesminister für besondere Aufgaben und Chef des Bundeskanzleramtes

Frau Svenja Schulze, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Frau Julia Klöckner, Bundesministerin für Ernährung und Landwirtschaft

Herrn Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Herrn Peter Altmaier, Bundesminister für Wirtschaft und Energie

Berlin, den 16. Dezember 2020

Offener Brief

Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie II im Verkehr

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,
Sehr geehrter Herr Bundesminister,

die Bundesregierung berät aktuell über die nationale Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU (RED II) im Verkehr. 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. Vor diesem Hintergrund erfüllt uns die aktuelle Forderung nach einer weitergehenden Erhöhung der Treibhausgasreduzierungsquote, die von vielen Industrie-Stakeholdern sowie von Teilen der Bundesregierung und des Bundestags erhoben wird, mit großer Sorge. Eine starke Erhöhung der Treibhausgasreduzierungsquote riskiert, dass auch umweltschädliche biogene Kraftstoffe und ineffiziente synthetische Kraftstoffe verstärkt in den Markt kommen bzw. im Markt gehalten werden. Diese Kraftstoffe sind aus unserer Sicht nicht dazu geeignet, die hohen Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs zu reduzieren.

Den Einsatz von Anbaubiomasse als Kraftstoff lehnen wir grundsätzlich ab. 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. Anbaubiomasse verursacht so auch hohe zusätzliche Treibhausgasemissionen durch direkte und indirekte Landnutzungsänderungen. Insbesondere fordern wir die Bundesregierung auf, sich im Rahmen der Umsetzung der RED II auf ein schnellstmögliches Ende der Nutzung von Palmöl als Biokraftstoff zu verständigen. Der Einsatz anderer Energieträger mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, wie Soja und Zuckerrohr, muss ebenfalls so schnell wie möglich auslaufen. Um einen gleichzeitigen Anstieg der Nutzung anderer Rohstoffe wie Raps zu verhindern, ist eine absinkende Deckelung von Kraftstoffen aus Anbaubiomasse essentiell. Bei einer Anhebung der Treibhausgasreduzierungsquote muss die Deckelung dafür sorgen, dass der absolute Anteil dieser Kraftstoffe trotzdem weiter schrittweise auf null gesenkt wird.

So genannte fortschrittliche biogene Kraftstoffe aus organischen Abfall- und Reststoffen stehen nur in äußerst begrenzter Menge zur Verfügung und stellen keine skalierbare Klimaschutzoption für den Verkehr dar. Hier müssen die stoffliche Nutzung in anderen Bereichen und die Ziele des Natur- und Umweltschutzes vollumfänglich betrachtet werden. Deshalb sehen wir es kritisch, dass der aktuelle Umsetzungsentwurf für die RED II eine deutlich stärkere Förderung für fortschrittliche biogene Kraftstoffe und eine Ausweitung der Nutzung von Forst-Biomasse im Verkehr vorsieht. Wir appellieren an die Bundesregierung, den Einsatz strikt auf die vom Umweltbundesamt ermittelten, nachhaltig verfügbaren Mengen zu beschränken.

Grüner Wasserstoff und seine Folgeprodukte sind knappe und teure Energieträger, welche mit hohen Umwandlungsverlusten bei der Erzeugung einhergehen. Ihre Nutzung sollte daher auf die Anwendungen begrenzt werden, in denen eine direkte Elektrifizierung zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Der Einsatz von E-Fuels im Straßenverkehr ist daher nicht sinnvoll. Laut RED II-Richtlinie können strombasierte Kraftstoffe, die im Straßenverkehr zum Einsatz kommen, auf die Treibhausgasemissionsquote angerechnet werden. Eine darüberhinausgehende Förderung via Mehrfachanrechnung oder Mindestquote lehnen wir strikt ab.

Im Verkehrssektor sollten Wasserstoff und seine Derivate dem Langstrecken-Flug- und Schiffsverkehr vorbehalten bleiben. Zentral ist dabei, dass Effizienz- und Suffizienzpotenziale voll ausgeschöpft werden und synthetische Kraftstoffe nicht einfach den aktuellen Energieverbrauch substituieren. Wir begrüßen daher die Einführung einer Mindestquote für den Einsatz von Power-to-Liquid im Flugverkehr, um den Hochlauf von Alternativen zum fossilen Kerosin voranzutreiben. Die Finanzmittel für den Aufbau dieser Kapazitäten müssen im Flugbereich generiert werden. Dringend nötig sind jedoch stringente Nachhaltigkeitsstandards für die klimafreundliche Produktion von E-Fuels auf Basis von 100 % zusätzlichem erneuerbarem Strom und CO₂ aus der Luft. Die Erfahrungen mit biogenen Kraftstoffen haben deutlich gezeigt, dass Nachhaltigkeitskriterien bereits vor Festlegung quantitativer Ziele feststehen müssen.

Mit der batteriebetriebenen Elektromobilität steht uns eine im Vergleich zum Verbrennungsmotor effiziente Antriebsform für den Straßenverkehr zu Verfügung. Darum sollten Fahrzeuge künftig soweit wie möglich direkt elektrifiziert werden, wobei eine generelle Reduktion der Fahrzeugflotte und eine Verlagerung des Personenverkehrs auf den Umweltverbund absolute Priorität haben müssen. In Anbetracht derzeitiger sozial-ökologischer Folgen der Rohstoffgewinnung für die Produktion von Batterien braucht es allerdings auch hier verbindliche Standards und transparente Lieferketten. Außerdem sollten künftig ausschließlich erneuerbare Energie für batteriebetriebene Fahrzeuge genutzt werden. Wir begrüßen es, dass der vorliegende Umsetzungsentwurf den Fokus auf den Ausbau der batterieelektrischen Antriebstechnologie legt, indem erneuerbarer Strom im Straßenverkehr besser angerechnet und der Ausbau der Ladeinfrastruktur angereizt wird.

Sehr geehrte Frau Bundesministerin, sehr geehrter Herr Bundesminister, die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors müssen schnell und drastisch reduziert werden. Dies kann nur im Rahmen einer ganzheitlichen Mobilitätswende gelingen. Dazu gehören eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, der Ausbau von Rad- und Fußverkehr, eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, die weitgehende Verlagerung von Flug- und Schwerlastverkehr auf die Schiene, ein zeitnaher Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren bei Pkw und der Infrastrukturausbau für die batteriebetriebene Elektromobilität. Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass die nationale Umsetzung der RED II dieser Transformation den Weg ebnet und nicht durch einen falschen Fokus auf biogene Kraftstoffe und E-Fuels den längst überfälligen Umbau des Verkehrssektors weiter verzögert.

Für weiterführende Gespräche stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Kai Niebert
Präsident
DNR



Olaf Bandt
Vorsitzender
BUND



Sascha Müller-Kraenner
Bundesgeschäftsführer
DUH



Martin Kaiser
Geschäftsführender Vorstand
Greenpeace



Leif Miller
Bundesgeschäftsführer
NABU



Jonathan Schultz
Vorstandssprecher
Robin Wood



Stef Cornelis
Direktor Deutschland
T&E



Kerstin Haarmann
Vorsitzende
VCD



Christoph Heinrich
Vorstand Naturschutz
WWF