



# Durch Erzeugung und Nutzung regenerativer Kraftstoffe den Klimaschutz stärken

Positionspapier der  
CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag

Beschluss vom 23. März 2021

Bis 2030 will Deutschland seine Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 55 Prozent verringern. Im Verkehrssektor nehmen sie aktuell mit 146 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten den drittgrößten Anteil an Treibhausgasemissionen ein. Das Niveau hat sich in den letzten dreißig Jahren fast nicht verändert und muss bis Ende des Jahrzehnts auf 95 Mio. t herabgesetzt werden. Wachsendes Verkehrsaufkommen und höhere Verkehrsleistung haben die erreichten Effizienzgewinne neutralisiert. Aufgrund des gleichzeitigen Rückgangs der THG-Emissionen in anderen Sektoren (v. a. Energiewirtschaft und Industrie) ist der Anteil des Verkehrs an den gesamten THG-Emissionen zwischen 1990 und 2020 von 13,1 Prozent auf 19,7 Prozent gestiegen. Für 2020 unterschreitet der Verkehrssektor zwar die zulässigen Jahresemissionsmengen von 150 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG), jedoch ist diese Minderung lediglich auf die Folgen der Corona-Pandemie zurückzuführen. Die einzelnen Jahresemissionsmengen orientieren sich an den jährlichen Emissionszuweisungen, die die Bundesrepublik Deutschland aufgrund der EU-Lastenteilungsverordnung (Effort Sharing Regulation) zu erfüllen hat. Zugleich weist der Verkehrssektor mit 5,5 Prozent den geringsten Anteil an erneuerbaren Energien auf. Deshalb kann die heutige Emissionsbilanz nicht zufriedenstellend sein.

Werden sektorale Emissionssenkungen verfehlt, ist die Bundesregierung auf Grundlage des KSG verpflichtet, im Rahmen der EU-Rechtsvorschriften zur Lastenteilung nicht nur ein nationales Sofortprogramm aufzulegen, sondern auch verschiedene Flexibilisierungsoptionen zu ergreifen (z. B. Übertragung von Übererfüllungen aus Vorjahren). Da Überschüsse aus CO<sub>2</sub>-Einsparungen aus den Vorjahren weitgehend aufgebraucht sind, ist der Ankauf von Emissionsberechtigungen anderer EU-Mitgliedstaaten die einzig verbleibende Option, sofern diese durch Übererfüllung dieser Mitgliedstaaten überhaupt verfügbar sind. Dies würde im Bundeshaushalt größere Beträge notwendig machen. Somit erfordert die Abkehr von fossilen Energieträgern (Dekarbonisierung) im Verkehrssektor entsprechende Kraftanstrengungen, da das Aufschieben oder das Zurücknehmen von Klimaschutzmaßnahmen aufgrund der ehrgeizigen Klimaziele nicht zur Debatte steht.

Für Deutschland bleibt ein funktionierendes, leistungsfähiges Verkehrssystem mit umweltfreundlichen und emissionsmindernden Lösungen unerlässlich. Um die aktuelle Menge an THG-Emissionen zu verringern, sind übergreifende Maßnahmen sowie beträchtliche Investitionen für die Förderung von alternativen sowie innovativen Technologien notwendig. Die einzelnen Verkehrssektoren – Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr – müssen ihren Beitrag zur Reduktion der Emissionen leisten.

Insgesamt geht es darum, mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraßen zu verlagern und zugleich schrittweise die Energieabhängigkeit von fossilen Rohstoffen zu verringern, die im Jahr 2019 bei nahezu 95 Prozent lag. Daher muss der Anteil an erneuerbaren Energien entschlossen vorangebracht werden.

Aus diesem Grund unterstützt die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag einen technologieoffenen Ansatz, der zusätzlich zur Elektromobilität die Weiterentwicklung und Erzeugung von flüssigen und gasförmigen regenerativen Kraftstoffen als einen wesentlichen Beitrag für eine moderne und nachhaltige Mobilität erachtet. Sei es die Förderung von Kraftstoffen, die aus Biomasse gewonnen wurden, oder der Einsatz von strombasierten Kraftstoffen (wie Wasserstoff-Folgeprodukten in Form flüssiger Kraftstoffe (Power-to-Liquid, PtL) und gasförmiger Kraftstoffe (Power-to-Gas, PtG)). Durch die Entscheidung der Europäischen Union, ebenfalls industriepolitische sowie sektorenübergreifende Rahmenbedingungen zur Dekarbonisierung zu schaffen und einen koordinierten europäischen Ansatz für eine Wasserstoffpolitik unterstützen zu wollen, erhält die Erschließung neuer Märkte für eine leistungsfähige E-Fuel-Produktion zusätzlichen Aufwind. Auch deshalb ist es wichtig, dass wir heute schon in eine leistungsfähige Anlande-Infrastruktur investieren. Die Flüssiggas-Infrastruktur von morgen ist die E-Fuel-Infrastruktur von übermorgen. Zur Anlandung und Verteilung strombasierter Kraftstoffe können die gleichen Häfen, Knotenpunkte und Verteilnetze genutzt werden. Klimaschutz kann im Verkehrssektor nur gelingen, wenn grüner Wasserstoff sowie strombasierte Kraftstoffe (E-Fuels) zeitnah aus der Pilotphase in eine Phase der praktischen Anwendung überführt werden und Investitionen in alle Erfüllungsoptionen angeregt werden. Zu diesem Zweck sind die bisherigen Systematiken der Treibhausgasreduktion zu vereinheitlichen und bestehende Regulierungssysteme sinnvoll anzupassen und miteinander zu verknüpfen. Hierbei kann die Normung einen Beitrag leisten, indem auf bestehende Normen und Standards verwiesen wird und weiterer Standardisierungsbedarf durch die Erarbeitung einer Normungsroadmap identifiziert wird. Es müssen die Potenziale aller zur Verfügung stehenden Antriebstechnologien vollständig ausgeschöpft und ein komplementäres Miteinander der Technologien vorangetrieben werden, damit Deutschland seine gesetzten Klimaziele erreichen kann.

#### **I. Die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag begrüßt**

- die von der Bundesregierung vorgelegte Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) und die in dem Corona-Konjunkturpaket enthaltenden Förderungen, die zur Marktetablierung strombasierter Kraftstoffe maßgeblich beitragen werden. Die Bundesregierung sollte sich aus Sicht der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag weiterhin dafür einsetzen, bei der konkreten Strategieumsetzung ein Marktanreizprogramm für neue Anlagen zur Produktion strombasierter Kraftstoffe zu entwickeln, mit dem das Ziel, bis zum Jahr 2030 5 GW Gesamtleistung zu produzieren, erreicht werden kann;
- die Erarbeitung von wissenschaftlich anerkannten und regulatorisch verankerten Messmethoden und Bewertungskriterien sowie internationalen Normen und Standards zur erfolgreichen Umsetzung der NWS. Durch eine frühzeitige Standard- und Rahmensetzung kann sich die deutsche Wirtschaft europäisch und international erfolgreich platzieren und so wesentliche Inhalte der NWS auch in die europäische Wasserstoffstrategie mit einfließen lassen;

- das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), das Ende 2019 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde und mit dem durch die Bepreisung von fossilen Brennstoffen im Wärme- und Verkehrsbereich sowohl sektorspezifische als auch sektorübergreifende Maßnahmen in denjenigen Sektoren ergriffen werden, die bislang nicht im Emissionshandelssystem der EU erfasst sind, wie Verkehr (außer Luftverkehr), Gebäude, Teile der Industrie sowie Land- und Kreislaufwirtschaft. Auf diese Weise können die Anpassungsstärken der einzelnen Sektoren und die Chancen der Sektorenkopplung genutzt werden, um die im Bundes-Klimaschutzgesetz festgeschriebenen Sektorziele zu erreichen;
- die von der Bundesregierung anhand ihres Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP) getroffene Feststellung, dass die bisherige Mindestquote für erneuerbare Energien in Höhe von 14 Prozent (einschließlich Mehrfachanrechnungen) für den Verkehr bis 2030 nicht ausreichend ist. Daher unterstützt die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag einen ambitionierten Ansatz zur nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie zu den erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich (RED II) mit dem Ziel realer und ambitionierter CO<sub>2</sub>-Emissionseinsparungen;
- die Planungen der Bundesregierung, das Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie die dazugehörigen Verordnungen zu novellieren, um die erforderlichen Strombezugskriterien für strombasierte Kraftstoffe und Wasserstoff aufnehmen zu können, die den Markthochlauf unterstützen werden;
- die bisherigen THG-Einsparungen von konventionellen Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse und unterstützt den stärkeren Fokus auf nachhaltige Anbaubiomasse, um indirekte Landnutzungsänderung zu vermeiden, sowie den dringend benötigten Markthochlauf von fortschrittlichen Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen sowie die Strategie, diese mit E-Fuels zu ergänzen, die aus grünem Wasserstoff gewonnen wurden;
- die Nutzung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) als gezieltes Steuerungsinstrument, mit dem der Einsatz von treibhausgas-effizienten und nachhaltigen Kraftstoffen sowie der Markthochlauf der Elektromobilität forciert wird, die insbesondere zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor beitragen werden

## **II. Die CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag setzt sich dafür ein**

bei der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie II (RED II) ambitioniertere Ziele für 2030 anzugehen, für einen schnelleren Aufwuchs der THG-Quote bis 2026 zu sorgen und einen Investitionsanreiz für regenerative Kraftstoffe zu setzen. So sollte die Verwendung von regenerativen Kraftstoffen wie verflüssigtem Bio-Methan bei der Umsetzung der RED II berücksichtigt werden. Für eine ambitionierte Anwendungsmöglichkeit regenerativer Kraftstoffe muss der Anteil

erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehr auf mindestens 20 Prozent erhöht werden. Deshalb gilt es, das Gesetzesverfahren noch vor Ablauf der Parlamentssitzungen abzuschließen und die Anpassung der dazugehörigen Verordnungen (36. bis 38. BImSchV) zeitnah auf den Weg zu bringen. Dies muss rasch mit wirksamen Instrumenten, insbesondere der THG-Quote als Mittel zur Dekarbonisierung, unterlegt werden. Dabei ist eine Unterquote für strombasierte Kraftstoffe in Höhe von 5 Prozent zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass diese Unterquote nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen verschiedenen Unternehmen bzw. Standorten führen darf. Um den technologischen Effizienzwettbewerb auszulösen, sollte die derzeitige Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe bis 2030 schrittweise auf 3,5 Prozent angehoben werden. Derzeit liegt die Zielquote der Bundesregierung bei 2,6 Prozent. Zudem ist eine – auf maximal zwei Jahre – befristete Verlängerung der THG-Minderung für komprimiertes Erdgas (Compressed Natural Gas, CNG) und Flüssiggas (Liquefied Natural Gas, LNG) zu prüfen, die eine zeitliche Überbrückung für den Hochlauf von Bio-LNG und den Aufbau einer leistungsstarken Grün-gas-Infrastruktur unterstützen würde.

Benötigt werden dafür eine kurzfristige Umsetzung der RED II und die Möglichkeit, strombasierte Kraftstoffe in Anlagen zu produzieren, die mit dem Stromnetz verbunden sind und Aspekte wie Regionalität und Zeitgleichheit erfüllen. Diese Kriterien sollte die Bundesregierung schnellstmöglich definieren und der EU-Kommission als Vorschlag für den delegierten Rechtsakt (Artikel 27 RED II) unterbreiten, um eine notwendige Planungssicherheit für neue Anlagen herbeizuführen. Damit eröffnen sich auch neue Geschäftsmodelle für Erneuerbare-Energien-Anlagen, die demnächst aus der EEG-Förderung fallen werden;

- eine breite Anwendung biogener sowie regenerativer Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs im Sinne der Technologieoffenheit anzustreben und dabei jedem Verkehrsträger die Möglichkeit zu geben, alternative Kraftstoffe zu nutzen. Hierbei ist darauf zu achten, dass neben der Batteriespeicherung und der Wasserstoffnutzung auch die Herstellung und Nutzung von Kohlenwasserstoffverbindungen als Energieträger zu berücksichtigen sind. Grundsätzlich sollte eine marktwirtschaftliche Nachfrage nach regenerativen Kraftstoffen in allen Sektoren erlaubt werden, um einen möglichst kostengünstigen Technologiehochlauf zu erreichen. Dazu gehören strombasierte Kraftstoffe, aber auch die Mitverarbeitung nachhaltiger biogener Öle in Raffinerien. Darüber hinaus sind Biokraftstoffe eine unverzichtbare Brückenlösung;
- die Verarbeitung von Palmöl zu Biokraftstoffen im Sinne vollumfassender Nachhaltigkeit im Bundes-Immissionsschutzgesetz und den dazugehörigen Verordnungen so schnell wie möglich zu beenden und Nachbesserungen bei der Anrechnung von Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen der Palmölproduktion (Abwässer aus Palmölmühlen (POME) und leere Palmfruchtbündel) auf die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe anzustreben (Anhang IX Teil A RED II), indem die Förderung

auf das europarechtlich vorgegebene Mindestmaß begrenzt wird. Folgeprodukte bzw. Rest- und Abfallstoffe von Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderung („high iLUC-Rohstoffe“) sollten generell von der Doppelanrechnung auf die THG-Quote ausgenommen werden;

- die bestehenden Bundesförderungen für die Erforschung und Erprobung von Erzeugungspfaden für strombasierte Kraftstoffe im industriellen Maßstab, die Erprobung dieser Kraftstoffe in Feldversuchen und den testweisen Aufbau einer Energieinfrastruktur auszuweiten. Die Förderung sollte auch stromseitige Abgaben von Pilotanlagen ausgleichen. Dies sollte neben der strombasierten Herstellung auch auf weitere nicht-strombasierte, CO<sub>2</sub>-neutrale Erzeugungspfade ausgeweitet werden;
- bestehende Normen und Standards bei allen Förderprojekten der NWS konsequent mitzudenken und über eine Normenrecherche zu Beginn eines Projektes einzubeziehen. Mit einer systematischen Überprüfung des Normungspotenzials und bei Bedarf Weiterentwicklung wird auf bestehendem Wissen und dem Stand der Technik aufgebaut. Dies fördert die Entwicklung marktfähiger, sicherer und international wettbewerbsfähiger Produkte, Verfahren und Dienstleistungen;
- die Erarbeitung einer Normungsroadmap zum Thema Wasserstoff anzustoßen und zu finanzieren. Diese soll unter Einbindung aller relevanten Stakeholder einen abgestimmten Fahrplan zu notwendigen Normungs- und Standardisierungsaktivitäten entwerfen und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung geben. Die Roadmap soll dazu beitragen, die deutsche Wirtschaft und Wissenschaft im internationalen Wettbewerb zu stärken und innovationsfreundliche Bedingungen für die Wasserstofftechnologie zu schaffen. Als bestmögliche Methode dient die auf dem Digital-Gipfel 2020 präsentierte „Normungsroadmap Künstliche Intelligenz“, die von 300 Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlicher Hand und Zivilgesellschaft gemeinsam entwickelt wurde. Analog sollte auch für eine „Normungsroadmap Wasserstoff“ eine hochrangige Steuerungsgruppe als begleitendes Gremium eingesetzt werden;
- das Anreizinstrument der Mehrfachanrechnungen, wie zum Beispiel bei der Umsetzung der RED II, durch zusätzliche Emissionszertifikate je Tonne CO<sub>2</sub>-Einsparung im nationalen Emissionshandel für strombasierte Kraftstoffe so zu nutzen, dass weiterhin Technologieoffenheit gewährleistet wird und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Eine Verdrängung von Biokraftstoffen, die eine wertvolle Brückentechnologie darstellen, ist zu vermeiden;
- wie im Brennstoffemissionshandelsgesetz festgelegt, zu prüfen, inwieweit synthetische Kraftstoffe insgesamt von der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ausgenommen werden können; die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zeitnah so anzupassen, dass der freie Kraftstoffmarkt für strombasierte Energieträger geöffnet und der Vertrieb

dieser Kraftstoffe auch in Reinform ermöglicht wird, und zur dauerhaften Stabilisierung der Marktentwicklung zusätzlich eine Verringerung der Energiesteuer für regenerative Kraftstoffe auf europäischer Ebene zu beantragen. Im Rahmen des „European Green Deal“ wird die Energiesteuerrichtlinie bis zum Juni 2021 überarbeitet werden. Es ist zu prüfen, ob dann die Anzahl der eventuell eingeführten zusätzlichen Emissionszertifikate für die Mehrfachanrechnung im nationalen Emissionshandel zu einem geeigneten Zeitpunkt verringert werden kann;

- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Möglichkeit, nachhaltig zertifizierte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe und strombasierte regenerative Kraftstoffe anzuwenden, bei zukünftigen Regelungsvorhaben der Europäischen Kommission frühestmöglich berücksichtigt wird und die Potenziale dieser Kraftstoffe als Ergänzung zur Elektromobilität anerkannt werden. Dies wäre beispielsweise im Review-Verfahren der EU zur CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung für Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge der Fall;
- klar zu definieren, dass Elektrolyseure keine Letztverbraucher sind und somit die Doppelt- bzw. Mehrfachbelastung beim Übergang von elektrischer zu gasförmiger Energie durch Abgaben, Umlagen und Steuern aufgehoben wird;
- die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen nach Artikel 27 RED II herbeizuführen, um nicht-netzrelevanten Produktionsstrom aus Offshore-Windenergie bei der Erzeugung von regenerativen Kraftstoffen in Anlagen an Land zu ermöglichen;
- den Import von regenerativen Energieträgern, die auf der Basis von erneuerbaren Energien hergestellt wurden, u. a. durch den Bau von Anlande-Infrastruktur zu forcieren, um den Verkehrs- und Industriebereich mittelfristig mit ausreichend Kraft- und Grundstoffen zu versorgen. Dabei dürfen importierte Energieträger mit einem besonders hohen Risiko, indirekte Landnutzungsänderung auszulösen, nicht mehr auf die Erfüllung der Treibhausgasreduzierung angerechnet werden können.

Diese Veröffentlichung der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.

Herausgeber: CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag  
Michael Grosse-Brömer MdB  
Stefan Müller MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin