

Fraktionsbeschluss vom 06.10.2020

» Grüne Kraftstoffstrategie

1. Einführung: Welche Kraftstoffe ergänzen die Elektromobilität?

Damit der Verkehrsbereich seine Klimaziele einhalten kann, brauchen wir eine Verkehrswende. Sie setzt neue verkehrspolitische Prioritäten und modernisiert das Verkehrsnetz für das 21. Jahrhundert, verlagert Auto- und Lkw-Verkehre auf umweltfreundliche Busse und Bahnen und weitert den Fuß- und Radverkehr deutlich aus. Sie bewirkt Verkehrsvermeidung – etwa durch eine Stadtplanung, die kurze Wege zur Arbeit oder für den Einkauf ermöglicht. Der Trend, dass Effizienzgewinne durch immer größere und schwerere Fahrzeuge aufgefressen werden, wird gestoppt. Verkehrswende heißt: Mehr Mobilität zu bezahlbaren Preisen bei weniger Fahrzeugen auf unseren Straßen. Um Menschen zu verbinden und Güter zu transportieren, dürfen Klima und natürliche Lebensgrundlage nicht länger zerstört werden, sondern werden neue Märkte und Geschäftsmodelle entstehen.

Selbst wenn künftig weniger Fahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs sind, werden Autos, Lkw und andere Verkehrsträger Bestandteile des Verkehrssystems bleiben und Kraftstoffe benötigen. Doch künftig müssen sie an der Energiewende teilnehmen und deshalb schneller von fossilen Kraftstoffen loskommen, sich auf erneuerbare Energien umstellen und deutlich effizienter werden. Wir wollen deshalb, dass diese Fahrzeuge künftig mit sauberen Kraftstoffen unterwegs sind: Nur wenn Ökostrom, grüner Wasserstoff, nachhaltige biogene Kraftstoffe und klimaneutraler synthetischer Sprit die fossilen Energieträger vollständig ersetzen, wird auch der Verkehr endlich seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Derzeit sind die klimaschädlichen Emissionen im Verkehr noch genauso hoch wie im Jahr 1990, obwohl die Emissionen in den nächsten zehn Jahren um mindestens 40 Prozent sinken und deutlich vor der Mitte des Jahrhunderts praktisch bei null liegen müssen. Zwar sind die Emissionen während der Corona-Pandemie zeitweise zurückgegangen, doch dauerhafter Klimaschutz im Verkehr kann ohne Alternativen zu fossilen Kraftstoffen nicht erreicht werden.

Jeder fossile Verbrennungsmotor, der eingespart wird, bringt uns den Klimazielen näher. Dort, wo Fahrzeuge weiterhin notwendig sind, hilft jeder emissionsfreie Antrieb beim Klimaschutz. Und doch zeigen die Entwicklungen in der Industrie, dass sich zumindest im Pkw-Bereich nicht alle Alternativen gleichermaßen durchsetzen werden, sondern der Schwerpunkt auf batterieelektrischen Antrieben liegen wird. Immer mehr Hersteller bringen elektrische Modelle auf den Markt und verschiedene Autobauer haben angekündigt, die Entwicklung von Verbrennungsmotoren einzustellen. Eine solche Ausrichtung ist sinnvoll, denn batterieelektrische Antriebe sind unter allen Optionen am effizientesten: Vom Windrad oder der PV-Anlage bis zum Reifen geht wenig Energie verloren. Gleichwohl müssen Unternehmen und Wissenschaft weiter daran arbeiten, den Bedarf an Rohstoffen wie Lithium oder Kobalt zu senken, deren Abbau oft zu Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden führt, um neben einer hohen Energieeffizienz auch eine gute Rohstoffbilanz der Elektromobilität sicherzustellen.

In anderen Bereichen, etwa bei Bussen oder Lkw, aber auch in der Schifffahrt oder im Luftverkehr, ist eine solch eindeutige technologische Entwicklung wie im Pkw-Bereich nicht absehbar. In Flugzeugen werden flüssige Kraftstoffe auf absehbare Zeit unverzichtbar sein. Für schwere Straßengütertransporte sind Batterien derzeit nur auf kürzeren Strecken geeignet, z.B. im städtischen und regionalen Verteilerverkehr. Auf langen Strecken hingegen sind sie derzeit meistens zu schwer und verringern damit die möglichen Transportmengen und -strecken deutlich. Der Aufbau von Oberleitungen für Lkw und die Elektrifizierung des Autobahnkernnetzes – vorrangig in den großen Industrieregionen Deutschlands – erfordert große Investitionen und wird derzeit in Testversuchen erprobt. Es bleibt abzuwarten, ob diese Technologieoption für den Straßengüterverkehr technologisch und wirtschaftlich tauglich ist. Wo elektrische Antriebe also zunächst keine Option sind, um

klimaschädliche Treibhausgasemissionen zu senken, werden neben Verkehrsvermeidung und -verlagerung die anderen zuvor genannten Alternativen zu fossilen Kraftstoffen benötigt. Nur so gelingt es, dass auch diese Verkehrsträger weniger klimaschädliches CO₂ ausstoßen.

Es ist absehbar, dass keiner dieser alternativen Kraftstoffe alleine ausreichen wird: Hohe Erwartungen an die Nachhaltigkeit der Kraftstoffe sowie deren Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit führen dazu, dass jeder Kraftstoff seine eigene Rolle spielen wird, um batterieelektrische Antriebe zu ergänzen. Für den Klimaschutz im Verkehr brauchen wir deswegen eine grüne Kraftstoffstrategie, damit die Kraftstoffe gezielt dort eingesetzt werden, wo sie die beste Wirkung entfalten und besonders effizient genutzt werden können. Letzteres ist auch die Voraussetzung dafür, dass die Mobilität für die Bürger*innen und Unternehmen nicht zu unnötig hohen Kosten führt.

2. Alternative Kraftstoffe: Potenziale und Leitlinien für ihren Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr

2.1. Wasserstoff: Neustart mit Fokus auf schweren Nutzfahrzeugen

Wasserstoff wird bislang weder vorrangig aus erneuerbaren Energien gewonnen, noch in einer relevanten Größenordnung im Verkehr genutzt. Nur bei grünem Wasserstoff ist sichergestellt, dass unter dem Strich keine klimaschädlichen Emissionen entstehen. Wasserstoff ist dann grün, wenn er durch Elektrolyse erzeugt wird, bei der Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Energien genutzt wird. Doch nur sieben Prozent des in Deutschland verbrauchten Wasserstoffs werden derzeit überhaupt durch Elektrolyse erzeugt, davon keine relevanten Mengen auf Basis zusätzlichen Ökostroms. Der Großteil des Wasserstoffs wird hingegen aus Erdgas gewonnen und zählt damit je nach Definition als grauer oder blauer Wasserstoff. Dieser so produzierte Wasserstoff ist ganz und gar nicht klimafreundlich, da nicht nur in der Produktion viel CO₂ anfällt, sondern die zusätzlichen Emissionen der Vorkette jeglichen Klimanutzen zunichtemachen.

Auch die saubere Elektrolyse mit Ökostrom hat Nachteile, denn sie ist sehr energieintensiv. Fast drei Viertel der eingesetzten Energie gehen bis zur Nutzung im Fahrzeug ungenutzt verloren. Im batterieelektrischen Auto, das Strom ohne vorherige Umwandlung nutzen kann, ist es dagegen noch nicht einmal ein Drittel. Anders ausgedrückt: Ein Elektroauto kann mit derselben Strommenge zwei bis drei Mal so weit fahren wie ein Wasserstoffauto. Das erklärt auch die hohen Betriebskosten: Vergleichsrechnungen zeigen, dass für 100 Kilometer in einem Wasserstoffauto doppelt so hohe Kraftstoffkosten wie mit einem Elektroauto entstehen können. Hinzu kommt: Eine breite Nutzung von grünem Wasserstoff im Verkehr führt dazu, dass er in anderen Bereichen fehlt, etwa in der Chemieindustrie, wo er künftig als Grundbaustein genutzt werden soll, oder der Stahlindustrie, die ihre Produktion mit Hilfe von Wasserstoff treibhausgasneutral gestalten kann. Für die sozial-ökologische Transformation sind solche Nutzungskonkurrenzen eine zusätzliche Herausforderung, die genau analysiert werden müssen, um falsche politische Weichenstellungen zu vermeiden. Wasserstoff ist ein kostbares Gut. Der Gesetzgeber muss hier klar stellen, in welchen Sektoren und Prozessen grüner Wasserstoff prioritär eingesetzt werden soll.

Wer auf die Wasserstoffmobilität umsteigen will, steht zudem vor ganz praktischen Problemen: Bislang sind nur wenige Fahrzeugmodelle verfügbar – die allermeisten davon im hochpreisigen Segment. Obwohl vor 25 Jahren nahezu alle relevanten Automobilhersteller Forschungszentren für die Brennstoffzellentechnologie betrieben haben, war bei den deutschen Herstellern zuletzt nur ein einziges Fahrzeugmodell verfügbar, und dieses wurde lediglich in Kleinserie produziert. Die Folge: Aktuell sind nur ein paar Hundert wasserstoffbetriebene Fahrzeuge registriert. Das klingt ganz anders als die Prognosen auf der Expo 2000 in Hannover, als das Wasserstoff-Zeitalter für das Auto ausgerufen wurde und der Vorstand eines Mineralölkonzerns prophezeite, dass die Hälfte aller Neufahrzeuge im Jahr 2020 mit Wasserstoff fahren würde. Wer ein Wasserstoffauto besitzt, steht vor

weiteren Herausforderungen: Trotz jahrelanger Förderung stehen bislang noch nicht einmal hundert öffentliche Wasserstofftankstellen in Deutschland bereit. Selbst in Ballungsräumen ist die Abhängigkeit von der oft einzigen Tankmöglichkeit deshalb groß. Für schwere Nutzfahrzeuge gibt es noch nicht einmal eine einzige öffentlich zugängliche Tankstelle. Hinzu kommt, dass die Lebensdauer der Brennstoffzellen vielfach noch unzureichend ist.

An mangelnder finanzieller Unterstützung durch die Bundesregierung kann dieser Misserfolg nicht liegen: Mit dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie hat die Bundesregierung bislang rund eine Milliarde Euro für Forschung und Anwendung bereitgestellt. Die Kaufprämie für Elektroautos, Steuervergünstigungen für elektrische Dienstwagen und weitere Förderinstrumente stehen auch für Wasserstofffahrzeuge zur Verfügung. Trotzdem ist die Wasserstoff-Mobilität bisher nicht in Fahrt gekommen.

Hoffnung macht, dass sich der Markt derzeit neu sortiert: Die deutschen Automobilhersteller haben zumindest im Pkw-Segment ihre Prioritäten hin zur batterieelektrischen Mobilität verschoben und konzentrieren ihre Arbeit im Bereich der Wasserstofftechnologie heute auf den schweren Nutzfahrzeughereich. Auch dort müssen zwar batterieelektrische Antriebe priorisiert werden, doch gleichzeitig eignet sich die gute Speicherbarkeit und hohe Energiedichte von Wasserstoff für besonders lange Strecken mit schweren Fahrzeugen. Erst jüngst hat ein weiteres deutsches Unternehmen die Entwicklung von Brennstoffzellentechnik für die Pkw-Sparte eingestellt, da sie auf absehbare Zeit nicht so günstig sein kann wie ein batterieelektrischer Antrieb. Stattdessen werden dort nun alle Kräfte in den Nutzfahrzeughereich gesteckt. Eine solche klare Strategie hat die Bundesregierung in ihrer Nationalen Wasserstoffstrategie hingegen nicht gewählt: Auch in bestimmten Bereichen des Pkw-Verkehrs hält sie den Einsatz von Wasserstoff nach wie vor für eine kluge Alternative. Damit ignoriert sie nicht nur die Realität in der Automobilwirtschaft, sondern auch die enorme Ineffizienz wasserstoffbasierter Antriebe.

Für uns steht fest:

- » **Für den Klimaschutz im Verkehr eignet sich ausschließlich grüner Wasserstoff:** Für die Wasserstoffproduktion darf ausschließlich zusätzlicher erneuerbarer Strom eingesetzt werden, um die langfristige Klimaneutralität des Verkehrs und eine sektorübergreifende Dekarbonisierung sicherzustellen. Er muss aus Anlagen stammen, die entweder über den Bedarf für die Umsetzung des Kohle- und Atomausstiegs hinaus installiert werden, oder sogenannter Überschussstrom sein, der wegen Netzengpässen oder mangelnder Nachfrage ansonsten gar nicht genutzt worden wäre.
- » **Wasserstoffimporte dürfen keine Standards aushöhlen:** Auch in optimalen Szenarien wird der Import von Wasserstoff nötig sein, der in wind- und sonnenreichen Ländern hergestellt wird. Dafür müssen verbindliche Anforderungen entwickelt und definiert werden, um auch in diesen Fällen Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, wechselseitige Abhängigkeiten zu minimieren und sicherzustellen, dass die lokale Bevölkerung in den Herstellungsländern profitiert. Dazu gehört unter anderem, den lokalen Bedarf an Energie und Wasser vorrangig sicherzustellen, vor Ort Arbeitsplätze zu schaffen, die Zivilgesellschaft in die Planungen einzubeziehen und Landnutzungsrechte zu beachten. Dabei können gezielte Kooperationen auf Augenhöhe helfen. So kann es gelingen, in den Herstellungsländern des globalen Südens Wertschöpfung zu schaffen, indem die Energiewende vor Ort vorangetrieben und Kapazitäten für den Export aufgebaut werden, und in der Folge auch einen Beitrag zu leisten, um Fluchtursachen zu bekämpfen.
- » **Wir unterstützen den Neustart der Wasserstofftechnologie im Nutzfahrzeughereich:** Deutsche Unternehmen der Automobilindustrie ziehen sich schrittweise aus der Entwicklung

der Brennstoffzellentechnologie für die Pkw-Sparte zurück. Das ist richtig, denn Wasserstoff ist ein kostbares Gut, das im Pkw-Verkehr nicht benötigt wird. Diese Neuausrichtung eröffnet die Chance, einen neuen Anlauf im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge zu unternehmen. Neben der Fortentwicklung batterieelektrischer Antriebe können sich Hersteller so auch eine technologische Vorreiterrolle bei der Wasserstoffmobilität sichern, die die deutsche Automobilindustrie im Pkw-Segment längst verloren hat.

2.2. Synthetische Kraftstoffe: Zu kostbar für den Straßenverkehr

Synthetische Varianten von Diesel und Benzin, teilweise auch E-Fuels genannt, erleben derzeit eine große Aufmerksamkeit. Diese Kraftstoffe werden ohne Erdöl hergestellt, sondern auf Basis von Wasserstoff, der in einem Syntheseprozess zusammen mit Kohlendioxid und Strom zu einem gasförmigen oder flüssigen Kraftstoff weiterverarbeitet wird. Da sie nahezu dieselben Eigenschaften wie ihre fossilen Gegenstücke aufweisen, können sie grundsätzlich in den vorhandenen Fahrzeugen genutzt und an den bestehenden Tankstellen getankt werden. Aus diesem Grund schwärmen vor allem solche Automobilhersteller und Zulieferer vom Klimaschutz mit synthetischen Kraftstoffen, die bei der Entwicklung batterieelektrischer Antriebe im Rückstand sind. Sie hoffen, dass der gewinnträchtige Verbrennungsmotor mit synthetischen Kraftstoffen einen zweiten Frühling erleben kann.

Doch was wie ein Heilsbringer wirkt, entpuppt sich schnell als gefährliche Illusion. Weil synthetische Kraftstoffe auf Wasserstoff basieren, für dessen Produktion wie oben ausgeführt viel Energie genutzt werden muss, fällt die Energiebilanz von synthetischen Kraftstoffen im Vergleich nochmals deutlich schlechter aus. So addiert sich der gesamte Energieverlust auf 87 Prozent. Das heißt, dass ein batterieelektrisch angetriebenes Auto mit derselben Strommenge fünf bis sechs Mal so weit fahren kann wie ein Auto, das synthetisch hergestellten Diesel verbrennt. Dieser Energieverlust summiert sich schnell auf: Wenn der Verkehrssektor vorrangig mit synthetischen Kraftstoffen dekarbonisiert würde, bräuhete man mehr Strom, als derzeit in ganz Deutschland produziert wird. Diese enorme Ineffizienz disqualifiziert synthetische Kraftstoffe für eine breite Anwendung im gesamten Verkehrsbereich und erfordert stattdessen einen wohlüberlegten Einsatz in bestimmten Bereichen, und zwar im Flug- und Schiffsverkehr. Dort stehen auf absehbare Zeit keine anderen Technologien zur Verfügung. Klar ist aber auch, dass dort auch eine deutliche Reduktion des Verkehrsaufkommens erreicht werden muss, da die Kraftstoffmengen ansonsten ebenfalls deutlich zu groß sind, um sie komplett durch synthetische Alternativen zu ersetzen.

Wir wollen, dass die Alltagsmobilität für alle Menschen möglich ist und deshalb bezahlbar bleibt. Doch ihr hoher Energiebedarf und ihre aufwändige Herstellung würden dafür sorgen, dass synthetische Kraftstoffe die Mobilität deutlich verteuern. Auch langfristig werden sie deutlich teurer sein als fossiler Sprit: Eine Arbeitsgruppe der von der Bundesregierung eingesetzten Expert*innenkommission „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ geht von künftigen Produktionskosten aus, die zwischen ein und zwei Euro pro Liter liegen – Benzin und Diesel werden derzeit für rund 50 Cent pro Liter produziert. Wer also voll auf synthetische Kraftstoffe setzt, plädiert für die teuerste und aufwändigste Variante klimafreundlicher Mobilität. Das würde nicht nur den Pkw-Verkehr treffen, sondern etwa auch den Fernbusverkehr als umweltfreundliche Mobilitätsoption für preisbewusste Kund*innen. Die Befürworter*innen synthetischer Kraftstoffe sind ausgerechnet diejenigen, die oft einen Widerspruch zwischen Klimaschutz und bezahlbarer Mobilität zu konstruieren versuchen. Die Herstellungskosten machen es somit erforderlich, mit synthetischen Kraftstoffen besonders behutsam umzugehen.

Hinzu kommt, dass synthetische Kraftstoffe kurz- und mittelfristig nicht in ausreichenden Mengen verfügbar sind. Während Batteriefahrzeuge schon heute auf unseren Straßen rollen, gibt es für synthetische Kraftstoffe noch nicht einmal kommerzielle Produktionsanlagen, sondern lediglich

einzelne Pilotanlagen. Die weitere Entwicklung ist von großen Unsicherheiten geprägt. So nennt die oben genannte Arbeitsgruppe für das Jahr 2030 eine sehr große Bandbreite von 1–4,2 Mrd. zur Verfügung stehenden Litern Kraftstoff. Selbst im günstigsten Fall würden synthetische Kraftstoffe dann nur 8,4 Prozent des Energiebedarfs im Verkehr decken – also deutlich zu wenig, um diese Kraftstoffe in allen Fahrzeugen gleichmäßig einzusetzen.

Synthetische Kraftstoffe sind zudem nicht in jedem Fall klima- und umweltfreundlich. Die Klimabilanz kann bereits durch den eingesetzten Wasserstoff erheblich verschlechtert werden, wenn dieser aus Erdgas gewonnen wurde. Noch schlechter fällt die Bilanz aus, wenn im Syntheseprozess kein Ökostrom, sondern beispielsweise schmutziger Kohlestrom genutzt wird. Untersuchungen zeigen, dass ein Ökostromanteil von mehr als 80 Prozent nötig ist, damit synthetische Kraftstoffe zumindest keine schlechtere Klimabilanz als fossiler Diesel besitzen. Erst mit noch mehr Ökostrom wird überhaupt CO₂ eingespart. Außerdem sind synthetische Kraftstoffe nicht klimaneutral, wenn das im Syntheseprozess genutzte Kohlendioxid z.B. aus fossilen Energieträgern oder klimaschädlichen Industrieprozessen stammt. In diesem Fall wird der Ausstoß des Kohlendioxids nicht gänzlich vermieden, sondern erfolgt lediglich verzögert – und zwar dann, wenn der synthetische Kraftstoff im Fahrzeug verbrannt wird. Eine solche Verschiebung von Kohlendioxid zwischen den Sektoren würde auch den EU-Emissionshandel untergraben. Im Gegensatz dazu sorgt Kohlendioxid, das zuvor aus der Umgebungsluft gewonnen wird („Direct Air Capture“), für echte Klimaneutralität. Auch biogene Kohlenstoffquellen aus Abfall- und Reststoffen, die strengen Nachhaltigkeitsanforderungen entsprechen, sind grundsätzlich nutzbar. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass bei der Verbrennung von synthetischen Kraftstoffen genauso wie bei Diesel und Benzin Luftschadstoffe entstehen, die zur krankmachenden Belastung unserer Atemluft beitragen.

Für uns steht fest:

- » **Die Mengen synthetischer Kraftstoffe sind auch künftig zu gering für eine breite Nutzung im Straßenverkehr:** Selbst optimistische Prognosen gehen davon aus, dass synthetische Kraftstoffe nur einen Bruchteil des Energiebedarfs im Verkehr decken können. Es ist deshalb der einzig vernünftige Weg, diese Kraftstoffe vorerst nur dort zu nutzen, wo elektrische Antriebe auf lange Sicht keine Option sind, also im Flug- und Schiffsverkehr.
- » **Für den Klimaschutz im Verkehr eignen sich ausschließlich klimaneutrale synthetische Kraftstoffe:** Synthetische Kraftstoffe müssen erstens auf Basis grünen Wasserstoffs produziert werden. Für die Synthese muss zweitens entweder überschüssiger Ökostrom oder Ökostrom aus Erzeugungsanlagen genutzt werden, die über den Bedarf für die Umsetzung des Kohle- und Atomausstiegs installiert werden. Drittens muss das eingesetzte Kohlendioxid aus der Umgebungsluft oder nachhaltigen biogenen Kohlenstoffquellen gewonnen werden – eine Zweitnutzung von Kohlendioxid aus anderen Prozessen ist ungenügend. Die eingeschränkte Verfügbarkeit sowohl von sehr großen Mengen Ökostrom, als auch von günstigem Kohlenstoff wird zum Flaschenhals für die synthetischen Kraftstoffe. Die in der Folge notwendigen Importe dürfen wie auch beim Wasserstoffimport keine Standards unterlaufen, sondern müssen ganz im Gegenteil zur Chance für Produktionsländer werden, ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung und ihre Energiewende voranzutreiben.
- » **Synthetische Kraftstoffe sind unzuverlässige Klimaschützer:** E-Fuels eignen sich nicht als verlässliches Instrument für den Klimaschutz im Verkehr, da bis heute weder eine kommerzielle Produktion existiert, noch konkrete Einschätzungen darüber vorliegen, welche Mengen in den kommenden Jahren produziert werden. Statt auf einen Einsatz im gesamten Verkehrssektor zu zielen, müssen die Anstrengungen deshalb auf den Flug- und Schiffsverkehr

fokussiert werden. Durch eine solche klare Anwendungsperspektive kann ein verlässlicher Markthochlauf erreicht werden.

2.3. Biogene Kraftstoffe: Sinnvoll nur bei einer maßvollen Reststoffnutzung

Biogene Kraftstoffe sind mittlerweile fester Bestandteil des Kraftstoffmixes in Deutschland. Rund zwei Drittel der in Deutschland genutzten biogenen Kraftstoffe basieren auf kultivierten Pflanzen. Dabei werden vor allem Nahrungs- und Futtermittelpflanzen wie Raps, Mais und importiertes Palmöl eingesetzt. Abfall- und Reststoffe bilden das verbleibende Drittel. Herkömmlichem Diesel darf bis zu 7 Prozent biogener Diesel beigemischt und dann als sogenannter B7-Kraftstoff verkauft werden. Ottokraftstoff darf bis zu 5 bzw. 10 Prozent biogenes Ethanol enthalten und ist dann als E5- oder E10-Benzin erhältlich. Gasbetriebene Fahrzeuge können derzeit an insgesamt 428 öffentlichen Tankstellen Erdgas mit Anteilen biogenen Methans tanken, davon 405 Tankstellen mit 100 Prozent biogenem Methan.

Die ökologischen Folgen von biogenen Kraftstoffen sind jedoch äußerst bedenklich. Seitdem sie stärker genutzt werden, wächst auch das Wissen über die negativen Auswirkungen auf Ökosysteme und die Nahrungsmittelproduktion aufgrund des Anbaus von Biomasse in Monokulturen. Die Markteinführung von E10 vor über zehn Jahren war der bisherige Höhepunkt der „Tank oder Teller“-Debatte und somit über die Frage, welche Biomasse für die Produktion von Kraftstoffen genutzt werden soll – und welche nicht. Neben einer mangelhaften Informationskampagne zur E10-Verträglichkeit von Motoren hat vor allem die Nutzung von landwirtschaftlichen Flächen für den Anbau von Biomasse dafür gesorgt, dass immer mehr Menschen den ökologischen Sinn von biogenen Kraftstoffen in Frage gestellt haben.

Biogene Kraftstoffe nachhaltig zu produzieren ist kaum möglich. Es bedeutet, schwierige Abwägungen bei den nutzbaren Ressourcen zu treffen und damit in der Folge in erheblichem Maße über das Mengenpotenzial dieser Kraftstoffe zu entscheiden. Das Spektrum der Umweltbelastungen ist bei diesen Kraftstoffen besonders groß. Klar ist: Biogene Kraftstoffe, die höchsten ökologischen Standards genügen, sind ein knappes Gut. Derzeit sind viele Kraftstoffe auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen weder sozial noch ökologisch nachhaltig. Neben Landnutzungsänderungen und der damit verbundenen Zerstörung von Ökosystemen kommt es immer wieder zu Konkurrenzen um Anbauflächen, insbesondere mit der Nahrungsmittelproduktion. Auch für die Artenvielfalt und das Weltklima unersetzbare Urwälder, Torfmoore und andere Ökosysteme fallen so entweder direkt dem Anbau von Pflanzen zur Energieproduktion zum Opfer oder durch die indirekten Landnutzungsänderungen. Insbesondere wird der Anbau für die Nahrungserzeugung auf primäre Urwaldflächen verdrängt. Neben den ökologischen Auswirkungen haben diese Verdrängungseffekte schwere soziale Konsequenzen insbesondere im Globalen Süden. Immer wieder kommt es zu Landraub und Vertreibung für großflächige Plantagen. Außerdem treibt die vermehrte Nutzung von Nahrungspflanzen als Grundlage für biogene Kraftstoffe vielerorts die Preise für Grundnahrungsmittel dramatisch in die Höhe, wie zum Beispiel die „Tortillakrise“ 2007 in Mexiko zeigte. Die Nutzung anderer Anbaubiomasse, beispielsweise Holz, steht im Wettbewerb mit deren stofflichen Nutzung. Und auch für Holz werden häufig Primärwälder gerodet oder in Plantagen umgewandelt.

Kraftstoffe auf Basis von Abfall- und Reststoffen haben hingegen eine grundsätzlich bessere Ökobilanz, da für deren Produktion keine eigens angebaute Biomasse benötigt wird, wenngleich bestimmte Reststoffe bei der Produktion von Nahrungs- oder Futtermitteln ohnehin anfallen. Doch auch hier können Nutzungskonkurrenzen entstehen, wenn beispielsweise Restholz nicht mehr für die Nutzung in Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen zur Verfügung steht. Oftmals sind Reststoffe auch Voraussetzung für die Biodiversität: Gesunde Lebensräume im Wald setzen beispielsweise voraus, dass Totholz vor Ort verbleibt. Zudem darf der Biomasse-Entzug die Bodenfruchtbarkeit nicht

schädigen. Dies begrenzt die verfügbaren Abfallmengen, die ohne Nebenwirkungen genutzt werden können.

Für uns steht fest:

- » **Die breite Spanne der Umweltschäden erfordert strenge Nachhaltigkeitskriterien für biogene Kraftstoffe:** Wir wollen möglichst schnell aus Produktion, Nutzung und Import biogener Kraftstoffe auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen aussteigen, zumal damit indirekte Landnutzungsänderungen und Menschenrechtsverletzungen verbunden sein können. Abfall- und Reststoffe als alternative Ausgangsstoffe dürfen nur gemäß der Abfallhierarchie genutzt werden. In jedem Fall muss sichergestellt sein, dass eine stoffliche Nutzung Vorrang erhalten kann, Ziele der Biodiversität durch die Nutzung von Reststoffen aus der Land- und Forstwirtschaft nicht untergraben und indirekte Emissionen durch Verlagerungseffekte vermieden werden.
- » **Das Mengenpotenzial biogener Kraftstoffe ist in der Folge stark limitiert:** Die Produktion und Nutzung biogener Kraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen ist nur dort sinnvoll, wo sie zu Netto-Emissionseinsparungen und absehbar zu einer vollständigen Emissionsminderung führt sowie eine größtmögliche Effizienz besitzt. Alle Maßnahmen, die den Einsatz biogener Kraftstoffe ankurbeln, müssen mit größter Vorsicht bedacht werden.
- » **Biogene Kraftstoffe werden bereits im Verkehr genutzt:** Damit unterscheiden sie sich von synthetischen Kraftstoffen. Die Aufgabe der kommenden Jahre wird angesichts von wachsenden Nachhaltigkeitsanforderungen und limitierter Potenziale jedoch nicht lauten können, den Anteil biogener Kraftstoffe substanziell zu erhöhen. Stattdessen gilt es, die derzeit bestehenden Anteile kritischer biogener Kraftstoffe auf null abzusenken und im Gegenzug – soweit überhaupt möglich – verträgliche Varianten einzusetzen. Nur dann können biogene Kraftstoffe nicht nur auf dem Papier, sondern in der Realität zum Klimaschutz beitragen.

3. Maßnahmen für den Markthochlauf sauberer Kraftstoffe

Eine kluge Kraftstoffstrategie gibt Unternehmen Investitionssicherheit, um den Wandel hin zu alternativen Antrieben zu meistern, anstatt das Paradigma der Technologieoffenheit zu nutzen, um Entscheidungen hinauszuzögern. Gleichzeitig muss eine Kraftstoffstrategie anerkennen, dass alle Optionen ihre eigene, spezifische Rolle in der Verkehrswelt von morgen spielen werden, und somit unternehmerische Investitionsentscheidungen ermöglichen. Die Aufgabe ist also, Instrumente und Maßnahmen so zu gestalten, dass sie eine Lenkungs- und Steuerungswirkung für den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe besitzen.

3.1. Treibhausgasquote anheben und auf nachhaltige Kraftstoffe ausrichten

Das wesentliche Instrument, um den Einsatz alternativer Kraftstoffe voranzutreiben, ist die Umsetzung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie, die Ende 2018 reformiert wurde („RED II“). Die Richtlinie schreibt unter anderem vor, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Straßen- und Schienenverkehr auf 14 Prozent im Jahr 2030 steigen muss. Das kann beispielsweise durch mehr Ökostrom für Elektrofahrzeuge, mehr nachhaltige biogene Kraftstoffe, grünen Wasserstoff sowie synthetische Kraftstoffe erreicht werden. Weil bestimmte Kraftstoffe mehrfach angerechnet werden dürfen, kann das Ziel auch mit geringeren tatsächlichen Anteilen erreicht werden. Je nach Kraftstoff beschränkt oder befördert die Richtlinie ihre Einsatzmöglichkeiten. So sieht sie für fortschrittliche Kraftstoffe, also z.B. solche auf Basis von Bioabfällen oder Reststoffen aus Land- oder Forstwirtschaft, steigende Mindestanteile vor. Für Kraftstoffe, die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen gewonnen

werden, gibt es hingegen Maximalanteile. Die Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen kann, aber muss nicht im nationalen Recht umgesetzt werden.

Bis Sommer 2021 muss die Richtlinie in deutsche Gesetze und Verordnungen überführt werden. Dafür kann die bereits bestehende nationale Treibhausgasquote angepasst werden. Über diese Quote werden Mineralölunternehmen verpflichtet, die Treibhausgasemissionen der von ihnen verkauften Diesel- und Otto-Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu senken. Seit dem Jahr 2020 beträgt das Reduktionsziel sechs Prozent. Das heißt, dass die tatsächlich verkauften Kraftstoffe insgesamt sechs Prozent weniger CO₂ emittieren müssen als entstanden wären, wenn stattdessen nur fossile Varianten verkauft worden wären.

Die Bundesregierung und die beiden Koalitionen aus CDU/CSU und SPD haben die Treibhausgasquote in den vergangenen Jahren immer weiter aufgeweicht. So wurde beispielsweise erlaubt, dass immer mehr Kraftstoffarten auf die Quote angerechnet werden konnten, ohne dass sich dadurch der Anteil erneuerbarer Energien in der Realität erhöht hat oder der CO₂-Ausstoß im Verkehr tatsächlich reduziert wurde. Mit einem solchen Bilanztrick wurde es beispielsweise im Jahr 2017 erlaubt, dass fossiles Erdgas auf die Treibhausgasquote angerechnet werden darf, weil bei der Verbrennung minimal weniger CO₂ freigesetzt wird. Bei der Berücksichtigung der Vorkettenemissionen wäre die Bilanz nochmals deutlich schlechter.

Für den Klimaschutz im Verkehr ist es entscheidend, dass die Bundesregierung die Richtlinie nicht lediglich eins zu eins umsetzt, sondern die ausdrücklichen Spielräume der Richtlinie nutzt, um deutlich über die Mindestanforderungen hinauszugehen, und die falschen Weichenstellungen der Vergangenheit zurücknimmt.

Wir fordern:

- » **an der Treibhausgasquote als Instrument grundsätzlich festzuhalten:** Das Instrument der Treibhausgasquote hat ein großes Potenzial, um die Emissionen im Kraftstoffsektor zu senken, da sich die Quote nicht auf die Art der genutzten alternativen Kraftstoffe bezieht, sondern auf die tatsächlich durch sie erreichten Emissionsminderungen. Indem die Treibhausgasquote verschiedene technologische Ansätze abdeckt, gibt es grundsätzlich eine freie Wahl der Kraftstoffanbieter zwischen verschiedenen Kraftstoffen, um die Reduktionsziele zu erreichen. Das schafft nicht nur Flexibilität und Investitionsfreiheit für die Fahrzeug- und Kraftstoffhersteller, sondern auch Planbarkeit und Verlässlichkeit beim Klimaschutz im Verkehr.
- » **den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr deutlich zu erhöhen:** Damit der Verkehrsbereich deutlich vor dem Jahr 2050 klimaneutral ist, müssen Ökostrom und andere alternative Kraftstoffe die fossilen Energieträger wie Diesel, Benzin und Erdgas bis dahin vollständig ersetzen. Mit dem Ziel, im Jahr 2030 lediglich einen Anteil von 14 Prozent erneuerbare Energien im Verkehr zu erreichen, gibt es jedoch keine ausreichenden Anreize, um diesen Kurswechsel zu beschleunigen. Stattdessen könnte der Durchbruch der Elektromobilität dazu führen, dass bereits der steigende Anteil von Ökostrom ausreichen wird, um diesen Zielwert zu erreichen. Wir wollen deshalb die Zielmarke für den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr in Deutschland auf 30 Prozent im Jahr 2030 sowie auf 100 Prozent bereits deutlich vor dem Jahr 2050 erhöhen. Durch eine entsprechende Anpassung der Treibhausgasquote entsteht ein verlässlicher Pfad für den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen.
- » **die Anrechenbarkeit fossiler Kraftstoffe auf die Treibhausgasquote zu streichen:** Die Umstellung des Verkehrssektor auf klimaneutrale Antriebe und Kraftstoffe kann nicht mit fossilen Energieträgern gelingen. Deswegen ist es auf Dauer keine Option, vermeintlich

klimafreundlichere fossile Kraftstoffe anrechnen zu dürfen. Mit ihnen lassen sich die Treibhausgasemissionen bestenfalls teilweise, aber niemals vollständig reduzieren. Wir wollen deshalb, dass nur Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien auf die Treibhausgasquote angerechnet werden können. Deswegen muss die Anrechenbarkeit von fossilen Kraftstoffen zurückgenommen werden.

- » **ökologische Standards in der Treibhausgasquote zu verankern:** Entlang der zuvor dargestellten Leitlinien muss die Überarbeitung der Treibhausgasquote sicherstellen, dass nur bestimmte erneuerbare Kraftstoffe auf die Quote angerechnet werden: Die Anrechenbarkeit konventioneller biogener Kraftstoffe auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen muss bis 2025 schrittweise beendet werden, bei palmölbasierten Kraftstoffen bereits 2021. Die Anrechenbarkeit muss stattdessen auf abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe beschränkt bleiben. Ökostrom sowie grüner Wasserstoff auf Basis zusätzlicher oder ansonsten ungenutzter erneuerbarer Energien sollen voll angerechnet werden können.
- » **die Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen erst dann zu ermöglichen, wenn sie ausreichend verfügbar sind:** Synthetische Kraftstoffe müssen gezielt in den Bereichen eingesetzt werden, die diese unabdingbar benötigen – vor allem der Luftverkehr auf der Langstrecke. Die Option, synthetische Kraftstoffe auch in anderen Bereichen anrechenbar zu machen, darf deshalb erst dann ermöglicht werden, wenn eine verlässliche Versorgung von Bereichen wie dem Luftverkehr mit diesen Kraftstoffen etabliert ist.

3.2. CO₂-Flottengrenzwerte für Neuwagen nachjustieren

Mit den sogenannten europäischen CO₂-Flottengrenzwerten gibt es seit einigen Jahren ein wichtiges Instrument, um den CO₂-Ausstoß und damit auch den Spritverbrauch neuer Fahrzeuge zu senken. Im Frühjahr 2019 wurden diese CO₂-Einsparvorgaben für neue Pkw zuletzt aktualisiert. Ab dem Jahr 2025 gilt, dass alle in der EU neu zugelassenen Pkw im Schnitt 15 Prozent weniger CO₂ ausstoßen müssen als im Jahr 2021. Ab dem Jahr 2030 muss die Reduktion mindestens 37,5 Prozent betragen.

Dieses Instrument muss wesentlicher Baustein einer Kraftstoffstrategie sein. Denn klar ist: Nur eine sinkende Nachfrage nach Kraftstoffen ist mit den begrenzten Mengen nachhaltig erzeugter Kraftstoffen vereinbar. Denn je weniger verbrauchsstarke Fahrzeuge auf den Markt kommen, desto geringer wird die Menge an Diesel und Benzin, die durch saubere Alternativen ersetzt werden muss. Wenn es nach dem Willen von Automobilkonzernen, Mineralölverbänden und ihren Verbündeten geht, droht das Instrument jedoch ausgehöhlt zu werden. Zahlreiche Akteur*innen fordern, dass die Einsparziele für Fahrzeughersteller abgemildert werden sollen, wenn diese eine bestimmte Menge alternativer Kraftstoffe verkaufen.

Eine solche Anrechnung wäre jedoch schädlich. Sie würde es den Herstellern erlauben, mehr verbrauchsstarke Neuwagen herzustellen und weniger sparsame oder gänzlich emissionsfreie Autos produzieren zu müssen. Ambitionierte CO₂-Einsparziele sollen jedoch sicherstellen, dass Fahrzeuge weniger Sprit verbrauchen, sodass die laufenden Kosten für Fahrzeughalter*innen sinken. Zudem ist es immer sinnvoller, schon bei den Neuwagen für weniger Emissionen oder gänzlich emissionsfreie Antriebe zu sorgen, anstatt die Emissionen durch synthetische Kraftstoffe aufwändig bei den Bestandsfahrzeugen zu reduzieren. Ambitionierte Ziele sind zudem als Innovationstreiber unerlässlich. Sie helfen dabei, dass die Automobilindustrie die Technologieführerschaft bei spritsparenden und gänzlich emissionsfreien Antrieben erlangt, und schaffen eine investitionsfreundliche Umgebung für entsprechende Innovationen.

Auch bei den CO₂-Einsparvorgaben für neue Lkw gilt, dass diese nicht durch zusätzliche Mechanismen abgeschwächt werden dürfen. Da die Vorgaben bei diesen Fahrzeugen im Jahr 2019 überhaupt zum

ersten Mal beschlossen wurden, ist es umso wichtiger, die darauf beruhenden Investitionsentscheidungen der Hersteller nun nicht zu torpedieren.

Wir fordern:

- » **die CO₂-Flottengrenzwerte nicht durch die Anrechnung alternativer Kraftstoffe zu verwässern:** Die CO₂-Einsparziele müssen auch künftig sicherstellen, dass neue Fahrzeuge sparsamer werden und mehr völlig emissionsfreie Pkw auf die Straße kommen. Das dient den Verbraucher*innen, da sie sparsamere Fahrzeuge nutzen können, aber auch der Autoindustrie, die mehr Anreize erhält, innovative saubere Antriebe einzusetzen. Die Markteinführung alternativer Kraftstoffe darf nicht die Anstrengungen torpedieren, den Spritverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß neuer Fahrzeuge weiter zu senken.
- » **die CO₂-Flottengrenzwerte ambitionierter auszugestalten:** Die CO₂-Einsparziele müssen mittelfristig so ausfallen, dass nur noch komplett emissionsfreie Pkw neu zugelassen werden dürfen. Dies sorgt dafür, dass die wertvollen alternativen Kraftstoffe zur Verfügung stehen, wo sie tatsächlich benötigt werden. Die EU-weiten Reduktionsziele müssen deswegen auf 75 Prozent im Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2021 festgelegt werden. Um dieses europaweite Ziel zu erreichen, muss Deutschland mit einem relevanten Beitrag vorangehen und sicherstellen, dass hierzulande ab dem Jahr 2030 ausschließlich emissionsfreie Pkw neu zugelassen werden. Auch die Vorgaben für neue Lkw müssen in Zukunft stetig verschärft werden.

3.3. Verlässlichen Markthochlauf durch eine Beimischungsquote für synthetische Kraftstoffe im Luftverkehr sicherstellen

Der Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe steckt in einem Dilemma. Einerseits sind die verfügbaren Kraftstoffmengen derzeit noch zu gering und die Produktionskosten zu hoch, damit diese Kraftstoffe eine relevante Rolle beim Klimaschutz im Verkehr übernehmen können. Andererseits werden sich Produktionskosten und -mengen nicht ändern, wenn es keine verlässlichen Abnehmer für diese Kraftstoffe gibt, die eine industrielle und damit kostengünstigere Produktion dieser Kraftstoffe überhaupt ermöglichen.

Ein geeigneter Abnehmer für synthetische Kraftstoffe ist der Luftverkehr, da in diesem Bereich auch nach Ausschöpfung aller Potenziale der Verkehrsvermeidung und -verlagerung kaum andere Optionen für emissionsfreie Antriebe zur Verfügung stehen, sodass er auch langfristig von Flüssigkraftstoffen abhängig sein wird. Wenn in diesem Bereich eine planbare und steigende Nachfrage nach synthetischen Kraftstoffen in hinreichenden Größenordnungen sichergestellt wird, werden Investitionen in Produktionsanlagen für synthetische Kraftstoffe ausgelöst und Produktionskosten langfristig gesenkt.

Wir fordern:

- » **eine verbindliche Beimischungsquote von synthetischen Kraftstoffe im Luftverkehr:** Damit wird ein verlässlicher und für alle Akteur*innen planbarer Markthochlauf sichergestellt. Die Quote soll bis zum Jahr 2030 schrittweise auf zunächst 10 Prozent steigen.
- » **eine nachgelagerte Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen auf die Treibhausgasquote:** Die alternative Möglichkeit einer Anrechnung von synthetischen Kraftstoffen auf die Treibhausgasquote, die den Luftverkehr derzeit nicht umfasst, soll erst in einem zweiten Schritt möglich werden. Somit wird sichergestellt, dass die synthetischen Kraftstoffe zunächst ausschließlich und gezielt dort eingesetzt werden, so sie unabdingbar benötigt werden. Die Option, synthetische Kraftstoffe auch in anderen Bereichen einzusetzen,

darf erst dann zur Verfügung stehen, wenn eine verlässliche Versorgung insbesondere des Luftverkehrs mit diesen Kraftstoffen etabliert ist.

3.4. Regulierung und Förderlandschaft des Bundes neu ausrichten

Die Förderpolitik des Bundes im Bereich der alternativen Antriebe verfährt nach dem bekannten, aber selten erfolgreichen Gießkannenprinzip. Weil es eine kluge Kraftstoffstrategie erforderlich macht, die alternativen Antriebe und Kraftstoffe in die richtigen Fahrzeugsparten zu lenken, müssen auch die Förderpolitik des Bundes und die politische Regulierung diesen Leitlinien folgen.

Wir fordern:

- » das **Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie** auf solche Aktivitäten auszurichten, die der Durchsetzung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge dienen. Auch Investitionen in Wasserstoffterminals müssen angesichts notwendiger Wasserstoffimporte jetzt getätigt werden.
- » die **Förderprogramme für Fahrzeugbeschaffungen**, insbesondere die Förderrichtlinie Elektromobilität und das Förderprogramm für energieeffiziente Nutzfahrzeuge, vor dem Hintergrund sinnvoller Einsatzgebiete alternativer Kraftstoffe zu überarbeiten.
- » ein **Förderprogramm für den Aufbau öffentlich zugänglicher Wasserstoff-Tankstellen sowie Ladepunkte** für schwere Nutzfahrzeuge aufzulegen, da es solche öffentlichen Tank- und Ladestellen in Deutschland derzeit nicht gibt.
- » eine **Anschlussfinanzierung für bestehende Biogas- und Biogaseinspeiseanlagen** zu konzipieren, um die Energie- und Kraftstofferzeugung aus abfall- und reststoffbasierter Biomasse zu erhalten.
- » den **Ausbau der Erneuerbaren Energien** über die bestehenden Ausbauziele hinaus deutlich zu beschleunigen und somit wieder auf Zielgeschwindigkeit zu bringen, um mehr Ökostrom für Elektrofahrzeuge bereitzustellen und ihren Klimavorteil somit weiter zu vergrößern, sowie die Produktion von grünem Wasserstoff zu ermöglichen.
- » sicherzustellen, dass ansonsten ungenutzter Strom aus erneuerbaren Energien den Betreiber*innen von flexiblen Wasserstoffelektrolyseuren kostengünstig zur Verfügung gestellt wird, indem z.B. eine **Reform der Abgaben, Umlagen und sonstigen statischen Strompreisbestandteile** vorgenommen wird („Nutzen statt abschalten“).
- » Die **Besteuerung von Kraftstoffen** konsequent am CO₂- und Energiegehalt auszurichten und insbesondere die milliardenschweren Diesel- und Kerosinsubventionen schrittweise abzubauen, damit eine klare Lenkungswirkung entsteht.
- » Die geplante Reform der europäischen Eurovignetten-Richtlinie zu nutzen, um die **Lkw-Maut** am CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge auszurichten, die jüngst beschlossene pauschale Befreiung von Erdgas-Lkw von der Maut zurückzunehmen sowie die Lkw-Maut auf alle Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen auszudehnen.

4. Zusammenfassung

Verkehrswende und Klimaschutz funktionieren nicht ohne eine Energiewende im Verkehr. Den großen Energiebedarf des Verkehrs auf erneuerbare Energiequellen umzustellen bedeutet, klug mit den vorhandenen Ressourcen umzugehen. Wir fordern deshalb:

- » **Energieträger effizient einsetzen:** Der batterieelektrische Antrieb als effizienteste aller Technologieoptionen muss Vorrang genießen, um den Energiebedarf möglichst gering zu halten und den vorhandenen technologischen Vorsprung zu nutzen. Wasserstoffanwendungen kommen am ehesten im schweren Straßengüterverkehr zum Einsatz. Biogene Kraftstoffe werden bereits heute Kraftstoffen beigemischt und werden auch künftig, dann jedoch soweit möglich auf Basis von Abfall- und Reststoffen, schwere Straßenfahrzeuge antreiben. Die Mengen synthetischen Sprits sind zu gering für einen Einsatz im Straßenverkehr. Diese müssen wir für den Luft- und Schiffsverkehr vorhalten.
- » **Treibhausgasquote weiterentwickeln:** Die Energiewende im Verkehr braucht Planbarkeit und Flexibilität sowie einen verlässlichen Pfad für den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen. Deswegen wollen wir den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr auf 30 Prozent im Jahr 2030 sowie auf 100 Prozent deutlich vor dem Jahr 2050 erhöhen und diese Ziele auch über die Treibhausgasquote umsetzen, damit der Verkehrsbereich völlig klimaneutral wird. Nur noch Kraftstoffe, die strenge ökologische Standards erfüllen, sollen künftig auf die Quote angerechnet werden dürfen. Insbesondere fossile Kraftstoffe, aber auch biogene Kraftstoffe auf Nahrungs- und Futtermittelbasis, müssen gestrichen werden. Synthetische Kraftstoffe sollen erst dann angerechnet werden können, wenn eine verlässliche Versorgung von Bereichen wie dem Luftverkehr über eine steigende Beimischungsquote sichergestellt wurde.
- » **Ambitionierte Flottengrenzwerte für die Kraftstoffstrategie nutzen:** Strenge Anforderungen an den Spritverbrauch neuer Fahrzeuge sorgen dafür, dass weniger Kraftstoffe benötigt werden. Deswegen müssen die CO₂-Flottengrenzwerte für neue Pkw und neue Lkw ambitionierter ausgestaltet werden. Außerdem muss sichergestellt sein, dass die Grenzwerte nicht durch zusätzliche Mechanismen abgeschwächt werden. Insbesondere muss gelten, dass es keine Anrechnung alternativer Kraftstoffe auf die Grenzwerte geben darf.
- » **Instrumente des Bundes neu ausrichten:** Die Förderpolitik des Bundes im Bereich der alternativen Kraftstoffe muss sich stärker an den sinnvollen Einsatzbereichen orientieren. Das bedeutet nicht nur, Förderrichtlinien und Instrumente wie die Lkw-Maut neu auszurichten, sondern auch, den Ausbau erneuerbarer Energien und insbesondere die Produktion grünen Wasserstoffs gezielt für die relevanten Einsatzbereiche im Verkehr voranzutreiben sowie die CO₂-Bepreisung fortzuschreiben. Gleichzeitig müssen die Steuerprivilegien für fossile Kraftstoffe abgebaut werden.