

Die Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. (unternehmer nrw) ist der Zusammenschluss von 129 Verbänden mit 80.000 Betrieben und drei Millionen Beschäftigten. unternehmer nrw ist Mitglied der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und vertritt die Interessen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e. V. (BDI) als dessen Landesvertretung.

23.02.2021

STELLUNGNAHME

im Rahmen des beratenden Clearingverfahrens zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (BR-Drs. 152/21)

Das nordrhein-westfälische Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie hat die Clearingstelle Mittelstand gebeten, den Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote auf seine Mittelstandverträglichkeit zu überprüfen.

Regulatorischer Hintergrund ist die nationale Umsetzung der Vorgaben der europäischen sog. Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“. Diese Richtlinie entwickelt mit Blick auf gesteigerte Klimaschutzziele bereits bestehende Vorgaben aus dem Bereich der Treibhausgasminderung weiter und sieht hierzu u.a. weitergehende Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor (Straße und Schiene) vor. Materiell wird hierzu u.a. der verpflichtende Anteil erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors angehoben. Daneben *„macht die RED II verschiedene Vorgaben zu Begrenzungen und Unterquoten für bestimmte Energieerzeugnisse, um umweltschädliche Effekte zu minimieren und gleichzeitig neue, zur Verringerung der Treibhausgasemissionen besonders wirksame Technologien, die am Markt noch nicht etabliert sind, in besonderem Maße zu fördern“* (vgl. Gesetzentwurf, S. 2). Letzteres zielt insbesondere auf die weitere Entwicklung der Elektromobilität, den Hochlauf bei (grünem) Wasserstoff und den Ausbau der sog. „Power-to-X“ (PtX)-Technologien. Die Wirtschaft ist von diesen Maßnahmen und dem dadurch initiierten Transformationsprozess unmittelbar sowie mittelbar betroffen.

Aus Sicht der nordrhein-westfälischen Wirtschaft stellt der vorliegende Gesetzentwurf insgesamt ein wichtiges Signal für den Hochlauf eines Wasserstoffmarktes in Deutschland dar. Die Rahmenbedingungen für einen raschen Markthochlauf von grünem Wasserstoff und CO₂-armen sowie CO₂-freien Kraftstoffen sind nicht nur für einen besseren Klimaschutz, sondern gerade für die heimische Industrie von herausragender Bedeutung. Der Gesetzentwurf liefert einen zentralen Impuls für

Investitionen und langfristige Planungssicherheit bei klimafreundlichen Technologien in Deutschland. Wir begrüßen insbesondere, dass die Bundesregierung sich auf eine tragfähige und zukunftsweisende Treibhausgasminderungsquote von 22 Prozent bis 2030 verständigt hat. Positiv ist auch, dass fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe einen Nachfragemarkt im Straßenverkehr finden.

Im Einzelnen begrüßen wir insbesondere die doppelte Anrechnung für Wasserstoff und PtX-Kraftstoffe im Raffineriebereich und im Straßenverkehr. Richtig ist auch die Anhebung des Mindestanteils für fortschrittliche Biokraftstoffe auf 2,6 Prozent bis 2030 und die durchgängige Mehrfachanrechnung mit Faktor 2 oberhalb des Mindestanteils. Daneben sollten jedoch aus unserer Sicht Biokraftstoffe aus nachhaltiger Biomasse zur Wahrung der Technologieoffenheit mit dem gleichen Multiplikator anrechenbar sein wie treibhausgasarm erzeugter Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe oder Elektromobilität. Das ist bisher nicht der Fall und sollte auch im Rahmen des vorliegenden Gesetzes Erwähnung finden. Wir sprechen uns insofern für eine Ergänzung aus.

Das BMU geht insgesamt davon aus, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr bis 2030 auf 28 Prozent steigen wird. Damit geht Deutschland deutlich über den von der EU festgelegten Mindestanteil von 14 Prozent hinaus. Die entsprechenden Entwicklungspfade müssen berücksichtigt werden. Kritisch ist weiterhin die verpflichtende nationale Mindestquote für die Beimischung von PtL-Kerosin im Luftverkehr, die ab 2026 schrittweise bis 2030 auf mindestens zwei Prozent steigen soll. Denn eine solche Beimischquote wird erhebliche Wettbewerbsnachteile für die heimische Luftverkehrswirtschaft zur Folge haben, wenn es beim nationalen Alleingang ohne finanziellen Ausgleich bleibt. Wir begrüßen es daher, dass die Bundesregierung eine Prüfung der Auswirkungen und das Einleiten entsprechender Maßnahmen zugesagt hat, um internationalen Wettbewerbsnachteilen entgegenzuwirken, wenn es bis zum Jahr 2026 nicht gelingt, eine einheitliche PtL-Quote im Luftverkehr für alle EU-Staaten einzuführen.

Für den weiteren Umsetzungsprozess kommt es auch darauf an, dass rasch Klarheit für die Kriterien zur Anrechenbarkeit von Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen (nach Anpassung der 37. BImSchV an die RED II) geschaffen wird.

Der vorliegende Gesetzentwurf wird sich in erster Linie mittelbar auf die heimischen mittelständischen Unternehmen auswirken, denn die geschilderten wesentlichen Aspekte des Gesetzentwurfs würden, ausgehend von den Grundstoffindustrien, zu Veränderungen in den bestehenden Wertschöpfungsnetzwerken führen. Hiervon wären insbesondere auch mittelständische Unternehmen betroffen.