

## LichtBlick Aktuell: Treibhausgas-Minderungsquoten für Treibstoffe

### I. Darum geht's

Erinnern Sie sich noch an die Biokraftstoffquote? - Die sorgte seinerzeit für allerlei Aufregung, weil der Biokraftstoff größtenteils mit hoher Umweltbelastung hergestellt wurde. Im Jahr 2015 änderte die Europäische Kommission deshalb die Strategie und machte aus der Biokraftstoffquote eine Treibhausgas-Minderungsquote (THG-Quote) für Kraftstoffe. Darin gehen nicht nur Biokraftstoffe ein, sondern auch andere Antriebe, die weniger klimaschädliches CO<sub>2</sub> freisetzen als Benzin- und Dieselmotoren.

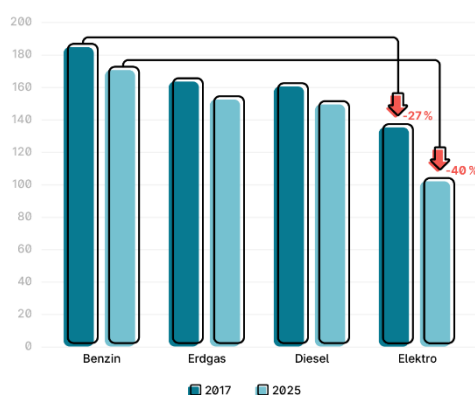
Die THG-Quote verpflichtet die Inverkehrbringer von Treibstoffen – also vorwiegend die Mineralölkonzerne – die CO<sub>2</sub>-Emission durch die Verbrennung der Treibstoffe zu reduzieren. Das vorgegebene Reduktionsziel lag im Jahr 2015 bei 3,5 % und wurde inzwischen auf 6 % angehoben. Das Besondere an der THG-Quote: Mineralölunternehmen können ihre Verpflichtungen auf Dritte übertragen, etwa Lieferanten für Fahrstrom. Jedes Gramm CO<sub>2</sub>, das etwa durch Ökostrom in einem E-Mobil eingespart wird, kann als Beitrag zur THG-Minderungsquote an ein Mineralölunternehmen verkauft werden. Damit werden die THG-Minderungsquoten („CO<sub>2</sub>-Credits“) handelbar und ermöglichen Stromlieferanten Zusatzerlöse.

Die Europäische Union hat in der Erneuerbaren-Richtlinie den bis 2030 zu erreichenden Pflichtanteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor von 10 auf 14 % erhöht. In der Folge muss jetzt auch das nationale Recht angepasst und die THG-Quote erhöht werden. Ein entsprechender Referentenentwurf aus dem zuständigen Bundesumweltministerium wurde im September 2020 bekannt.<sup>1)</sup> Darin gibt es jedoch kritische Punkte - von der Anrechnung der verschiedenen Antriebsquellen (Biosprit, Strom, Wasserstoff) über die Ermittlung der anrechenbaren Fahrstrommenge, bis hin zur Frage, wer letztlich die Gewinne aus dem Handel mit „CO<sub>2</sub>-Credits“ einstreicht.

### II. Die wichtigsten Fakten

Elektrische Fahrzeuge senken den Ausstoß an Klimagasen im Verkehr<sup>2)</sup>. Bei aktuell knapp 290.000<sup>3)</sup> reinen Elektroautos ist der Beitrag noch gering, doch schon im Jahr 2030

CO<sub>2</sub>-Emission von PkW pro km über den gesamten Lebenszyklus [g/km]



bis zu 10 Mio. Elektrofahrzeuge in Deutschland betrieben werden, die 20 bis 33 Mrd. Kilowattstunden Strom verbrauchen würden.<sup>4)</sup> Legt man den aktuellen Wert der „CO<sub>2</sub>-Credits“ von 1 bis 1,5 Cent pro Kilowattstunde an, betrüge der Gesamtwert der THG-Minderung durch Fahrstrom dann 200 bis knapp 500 Mio. Euro.

#### Ladesäulenbetreiber verdienen

So richtig der finanzielle Anreiz durch „CO<sub>2</sub>-Credits“ auch ist, so undurchdacht ist das System der Abrechnung. Denn an öffentlichen Ladesäulen wird einfach die gesamte geladenen Strommenge dem Betreiber zugeschlagen - und das, obwohl es eine Reihe von Unternehmen gibt, die ihren Kunden das Betanken ihrer E-Autos an öffentlichen Ladesäulen

<sup>1)</sup> <https://bit.ly/37mTX1l>

<sup>2)</sup> <http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/anwendung/co2-bilanz/>

<sup>3)</sup> Kraftfahrtbundesamt, Stand: 30. November 2020, <https://bit.ly/3q5QnRx>

<sup>4)</sup> Öko-Institut sowie Bundesumweltministerium

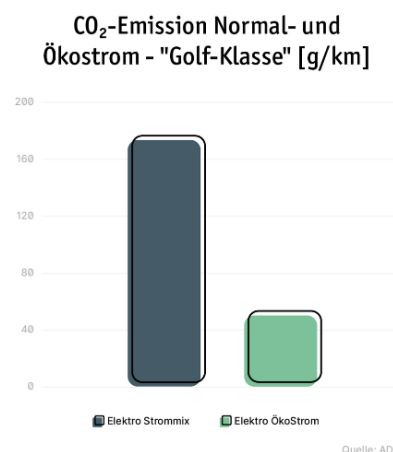
ermöglichen, ohne dass sie diese selbst betreiben. Ein Beispiel: Ein LichtBlick-Kunde, der an einer Münchner Ladesäule der Stadtwerke München mit dem LichtBlick-FahrStrom-Chip lädt, generiert THG-Minderungsquoten, die von den Stadtwerken München an Mineralölunternehmen gewinnbringend verkauft werden können. Stromlieferanten werden bei dem Deal also systematisch um die ihnen zustehenden „CO<sub>2</sub>-Credits“ gebracht, weil sie ihren Strom nicht an der öffentlichen Ladesäule durchleiten dürfen.

### Bürokratische Nachweisprozedur

Anders, aber kaum besser, gestaltet sich die Situation bei Fahrstrom, der an privaten Ladestellen geladen wird. Hier wird jährlich vom UBA für jedes Elektroauto ein Durchschnittswert für den Verbrauch festgesetzt, aktuell 1.943 kWh. Um die Zahl der belieferten Fahrzeuge zu ermitteln, müssen Stromlieferanten dem UBA eine Zulassungsbescheinigung vorlegen. Das ist datenschutzrechtlich fragwürdig und verursacht überbordende Bürokratie.

### Ökostrom wird benachteiligt

Zur Ermittlung der THG-Minderung wird stets der Klimagasausstoß des gesamten Strommixes herangezogen (aktuell 153 kg CO<sub>2</sub>/GJ<sup>5)</sup> bzw. 550 g CO<sub>2</sub>/kWh), egal ob Ökostrom oder Normalstrom getankt wird. Dabei senkt reiner Ökostrom im E-Auto die CO<sub>2</sub>-Freisetzung vier bis fünfmal mehr als Normalstrom (s. Graphik)<sup>6)</sup>. Doch dieser Umweltvorteil fällt bei der Berechnung unter den Tisch.



## III. Unser Standpunkt

Neben den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Fahrzeuge könnte die THG-Minderungsquote als marktwirtschaftlicher Treiber wirken, um die im Verkehr erforderliche Treibhausgasreduzierung von 40 bis 42% gegenüber 1990 zu erreichen. Die Gesetzesnovelle sollte dazu genutzt werden, die Quote neu auszurichten und zu entbürokratisieren:

- Die THG-Quote muss auf die Klimaschutzziele abgestimmt und schrittweise von 6 auf mindestens 16 % erhöht werden. Der Großteil der Treibhausgasreduzierung sollte über Ökostrom in E-Fahrzeugen erfolgen.
- Ökostrom muss bei der Ermittlung der Treibhausgasreduzierung stärker angerechnet und die Nachweisführung verschlankt werden. Als Nachweis sollten Herkunftsnachweise (HKN) für den verwendeten Strom ausreichen. Das HKN-System ist etabliert und beim Umweltbundesamt angesiedelt, das auch für die Umsetzung der THG-Quote zuständig ist.
- Grundsätzlich sollte auch für nicht-öffentliche Ladepunkte die Möglichkeit bestehen, den Zeitraum und die entnommene Strommenge für den jeweiligen Ladepunkt anzugeben. An die Stelle der datenschutzrechtlich zweifelhaften Vorlage der Zulassungsbescheinigung sollte die Zusicherung des Stromanbieters treten, dass es sich tatsächlich um einen Ladepunkt handelt.
- Es braucht zudem eine grundlegende Reform der Ladesäulen-Infrastruktur. Künftig sollten öffentliche Strom-Zapfsäulen allen Versorgern zur Verfügung stehen. Dann könnten Kunden an jeder öffentlichen Ladesäule den Strom in der gewünschten Qualität tanken. Es würde ein Wettbewerb an der Ladesäule entstehen, der die Nachfrage nach Ökostrom im Verkehr steigern und so einen Zusatznutzen für die Energiewende bringen würde. Zugleich gingen die „CO<sub>2</sub>-Credits“ dann nicht mehr an den Ladesäulenbetreiber, sondern flössen verursachergerecht direkt an die jeweiligen Stromversorger.

<sup>5)</sup> Umweltbundesamt (2019), s. <https://bit.ly/3c763xr>

<sup>6)</sup> ADAC 2019