

Hamburg, den 12.01.2021

## **Offener Brief an die Bundesregierung wegen drohender Verfehlung der langfristigen Klimaschutzziele im Verkehr aufgrund unzureichender Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote**

### **Anschreiben an die Presse**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit geben wir, die unterzeichnenden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des beigefügten offenen Briefes, die Übersendung desselben an die Bundesregierung am Abend des 12.01.2021 bekannt.

Anlass sind die derzeit in Vorbereitung befindlichen Gesetzes- und Veränderungsänderungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote, die der Umsetzung der Neufassung der Erneuerbaren-Energie-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) dienen sollen.

Es geht dabei um Klimaschutz im Verkehr. Auch wenn derzeit das Thema „Corona-Pandemie“ die Medien beherrscht, darf man das Thema „Klimaschutz“ nicht aus dem Auge verlieren. Wir möchten daher nicht nur die politische Entscheidungsträgerebene, sondern auch die Öffentlichkeit darüber informieren, dass die Bundesregierung nach unserer Überzeugung im Begriff ist, beim Klimaschutz im Verkehr falsche Weichen zu stellen, die - ungeachtet der aktuellen vorübergehenden treibhausgasenkenden Effekte der Corona-Pandemie - zu einer langfristigen Verfehlung der Klimaschutzziele führen werden.

Wir möchten die Bundesregierung aber ausdrücklich nicht anprangern, sondern in einen konstruktiven Dialog kommen, um die Bemühungen der Bundesregierung für einen bestmöglichen Klimaschutz nach Kräften zu unterstützen. Bei diesem wichtigen Thema, das letztlich die ganze Gesellschaft betrifft, ist uns an größtmöglicher Transparenz und Nachvollziehbarkeit gelegen, so dass wir die Öffentlichkeit darüber informiert halten wollen.

Angesichts des enormen und stetig wachsenden Zeitdrucks, darf man sich unseres Erachtens beim Klimaschutz keine Versäumnisse und Fehler mehr erlauben. Klimaschutzmaßnahmen müssen bei Umsetzung unverzüglich wirksam werden. Daher wollen wir eine breite Diskussion dieses Themas auf wissenschaftlicher Basis anregen und eine transparente und technologie neutrale Klimaschutzpolitik, die sich an realen physikalischen Treibhausgasminderungen über die gesamte Wertschöpfungskette orientiert, einfordern. Diesbezüglich sehen wir erheblichen Nachbesserungsbedarf bei den geplanten Gesetzes- und Veränderungsänderungen.

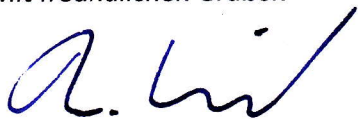
So plant die Bundesregierung zum Beispiel eine dreifache Anrechnung des Ladestroms für Elektroautos auf die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote. Durch diese übertriebene einseitige Förderung der Elektromobilität verletzt die Politik zum einen das Prinzip der Technologie neutralität ganz erheblich und unterbindet dadurch einen fairen Wettstreit unterschiedlicher Lösungsansätze jeweils gemessen an der tatsächlichen Treibhausgasminderung. Zum anderen werden dadurch Naturgesetze missachtet, denn das Klima reagiert nur auf echte physikalische Treibhausgas mengen, nicht auf willkürlich von der Politik gesetzte Faktoren für die Anrechnung von Maßnahmen. Außerdem fehlt hier die Transparenz, da von Seiten der Bundesregierung der Öffentlichkeit keine Berechnungen offengelegt wurden, welche reale Treibhausgas minderung durch diese Maßnahme über die gesamte Wertschöpfungskette zu erwarten ist. Auf Basis der uns vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen kommen wir vielmehr zu der Einschätzung, dass die Elektromobilität in Deutschland in der Zeitspanne bis 2030, die für den langfristigen Erfolg oder Misserfolg des Klimaschutzes entscheidend sein wird, mit hoher Wahrscheinlichkeit zu keiner nennenswerten

Treibhausgasminderung über die gesamte Wertschöpfungskette führen wird, und daher als mittelfristige Klimaschutzmaßnahme ausscheidet. Die begrenzten Mengen und Zuwächse an erneuerbarem Strom in Deutschland werden den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des deutschen Stromverbrauchs nicht schnell genug senken können, so dass politische Vorgaben zur Erhöhung des mobilitätsbezogenen Stromverbrauchs derzeit für die Verbesserung der Treibhausgasbilanz nicht zielführend sind. (Das Bild für andere Länder, wie z. B. Norwegen, ist hier ein grundsätzlich anderes.)

Andere Lösungsansätze wie nachhaltige treibhausgassenkende alternative Kraftstoffe (flüssige und gasförmige einschließlich erneuerbaren Wasserstoffs, erneuerbaren Methans u. a.), die unserer Überzeugung nach weit wirksamer sind, weil sie in der bestehenden Fahrzeugflotte einschließlich der gasbetriebenen Autos bei Umsetzung sofort wirksam zu realen Treibhausgasminderungen führen würden, sehen wir in den Gesetzes- und Verordnungsänderungen unterrepräsentiert. Zu solchen alternativen Kraftstoffen gehören nicht nur die derzeit am Markt befindlichen Biokraftstoffe, die überwiegend Nebenprodukte der Futtermittelproduktion - aber auch in signifikanter Menge schon Produkte aus Lebensmittelabfällen sind, sondern auch Biokraftstoffe, die aus Abfällen und Reststoffen der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, der Holzwirtschaft, der Lebensmittelbranche usw. hergestellt werden. Weiterhin gehören dazu alternative Kraftstoffe auf der Basis nicht-biogener Abfallstoffe wie z. B. Plastikabfall sowie strombasierte Kraftstoffe, sogenannte PtX-Kraftstoffe (Power-to-X) oder E-Fuels. Letztere könnten zum Beispiel in Ländern mit einem Überangebot an erneuerbarer Energie aus dem Treibhausgas Kohlendioxid, das man u. a. direkt aus der Luft abscheiden könnte, produziert und nach Deutschland importiert werden. Die Technologien dafür könnten durchaus aus Deutschland kommen. Durch die Einführung solcher PtX-Kraftstoffe hätte Deutschland die Chance, einen Beitrag zur Deckung seines sehr großen Energieimportbedarfs, derzeit etwa 70 %, auf erneuerbarer Energiebasis zu leisten. Außerdem käme auf diese Weise die für den Klimaschutz dringend erforderliche internationale Zusammenarbeit voran. Klimaschutz ist schließlich eine globale Aufgabe.

Wir haben uns in unserer Petition angesichts des Zeitdrucks und der Irreversibilität der Klimafolgen von Fehlentscheidungen zu einem fordernden Duktus durchgerungen. Zudem haben wir unsere Forderungen mit einschlägiger Literatur untermauert und hoffen, eine sachgerechte Diskussion anstoßen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Thomas Willner  
Hamburg