

STELLUNGNAHME

zum Referentenentwurf der Bundesregierung der

Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs- Quote

vom 25.05.2021

Berlin, 4. Juni 2021

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) vertritt rund 1.500 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit mehr als 275.000 Beschäftigten wurden 2018 Umsatzerlöse von rund 119 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 12 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen große Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 62 Prozent, Erdgas 67 Prozent, Trinkwasser 90 Prozent, Wärme 74 Prozent, Abwasser 44 Prozent. Sie entsorgen jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen durch getrennte Sammlung entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 67 Prozent die höchste Recyclingquote in der Europäischen Union hat. Immer mehr kommunale Unternehmen engagieren sich im Breitbandausbau. 190 Unternehmen investieren pro Jahr über 450 Mio. EUR. Sie steigern jährlich ihre Investitionen um rund 30 Prozent. Beim Breitbandausbau setzen 93 Prozent der Unternehmen auf Glasfaser bis mindestens ins Gebäude.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · info@vku.de · www.vku.de

Einleitung

Der VKU bedankt sich für die Möglichkeit, zu dem vorgelegten Verordnungsentwurf Stellung nehmen zu können und begrüßt die damit vorgelegte Teilumsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Die kommunalen Unternehmen setzen in den im VKU vertretenen Sparten zunehmend auf erneuerbare Energien und auf die sinnvolle Verwertung des Energiegehalts von Abfall- und Reststoffen. Vor allem die kommunalen Energieversorger beteiligen sich auch an Aufbau und Betrieb öffentlich zugänglicher und nichtöffentlicher Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge und unterstützen die Kommunen und kommunalen Unternehmen, von der Abfallwirtschaft, über den ÖPNV bis hin zur Wasserversorgung, bei der Umstellung ihrer Flotten auf emissionsfreie Antriebe.

Der VKU begrüßt jede Anstrengung, die im Verkehrssektor dringend notwendigen Treibhausgasemissionsminderungen zu erreichen und hält eher noch weitergehende gesetzliche Anforderungen diesbezüglich für erforderlich. Insbesondere für den Hochlauf und Ausbau der Wasserstoffwirtschaft ist es dabei dringend erforderlich, gerade im Inland jede nachhaltige, klimafreundliche Energie- und Wasserstoffquelle technologieoffen zu erschließen. Zur Beschleunigung der „Kraftstoffwende“ sind vorerst auch kohlenstoffarme Kraftstoffe unverzichtbar.

Der VKU verzichtet auf eine Stellungnahme zu den Artikeln 2 bis 4 der Verordnung.

zu Artikel 1: Änderung der 38. BImSchV

Zu Nr. 2 (Streichung des § 1 Abs. 2 der 38. BImSchV)

Im § 1 Abs. 2 g.F. wird ausdrücklich die Berechnung der Treibhausgasminderungsquote in den Anwendungsbereich der 38. BImSchV einbezogen. Dies soll nun mit der Begründung, die entsprechende Norm in der EE-RL richte sich an die Mitgliedstaaten, nicht aber die Normadressaten der 38. BImSchV, gestrichen werden.

Der VKU spricht sich mit größtem Nachdruck für die Beibehaltung der Aufführung der Methoden zur Berechnung der Treibhausgasminderungsquote in der 38. BImSchV aus, § 1 Abs. 2 ist dabei der geltenden Fassung der EE-Richtlinie anzupassen.

Begründung:

Die Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ist von größter klimapolitischer wie wirtschaftlicher Bedeutung. Ein wesentliches Mittel dafür ist die Treibhausgas-minderungsquote. Deshalb werden die Höhe und die Ausgestaltungsregeln der Quote von Öffentlichkeit, betroffenen Kreisen, Behörden und Parlament auch mit höchster Priorität und Aufmerksamkeit verfolgt, diskutiert und gestaltet.

Der Bundesrat am 26.03.2021 und der Bundestag am 20.05.2021 haben in ihren Beschlüssen zum „Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote“ auch Maßgaben zur Berechnung der Quote gefasst, insbesondere die Anrechnung von Wasserstoff aus biogenen Quellen gesetzlich vorgeschrieben. Diese Beschlüsse erfolgten nach intensiven Diskussionen in den Parlamentsausschüssen, in der Öffentlichkeit und mit den betroffenen Kreisen entgegen dem Regierungsentwurf des Gesetzes, in dem Wasserstoff

aus biogenen Quellen von der Anrechnung ausgeschlossen wurde. Die Kommunalwirtschaft, die Bioenergie- und Kraftstoffbranchen, die Chemieindustrie, die Abfall- und Kreislaufwirtschaft und viele andere Akteure hatten sich für diese Änderungen am Gesetzentwurf der Regierung eingesetzt. Trotz der erneut ablehnenden Gegenäußerung der Bundesregierung zu den Bundesratsbeschlüssen hat der Bundestag die Anrechnung von Wasserstoff aus biogenen Quellen beschlossen.

Das Gesetzgebungsverfahren hat damit überdeutlich gemacht, wie entscheidend wichtig die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Legislative auch an den konkreten Aspekten zur Berechnung der Quote ist.

Allerdings sollten geprüft werden, die konkreten Methoden zur Berechnung der Quote nicht im Anwendungsbereich, sondern im Teil 2 Abschnitt 1 oder einem neuen Teil 2 auszuführen.

Zu Nr. 10 (Änderung des § 11 Abs. 1 Satz 1 der 38. BImSchV)

Mit Nr. 10 soll durch die Einfügung der Worte „bis einschließlich des Verpflichtungsjahres 2021“ § 11 Abs. 1 Satz 1 so geändert werden, dass die in Anlage 2 aufgeführten Kraftstoffe fossilen Ursprungs letztmalig im laufenden Verpflichtungsjahr zur Erfüllung der Quote angerechnet werden dürfen:

- (1) „Die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen kann bis einschließlich des Verpflichtungsjahres 2021 auch durch Inverkehrbringen von in Anlage 2 genannten fossilen Kraftstoffen erfüllt werden.“ ...

Der VKU fordert, die geplante Änderung Nr. 10 ersatzlos zu streichen und § 11 Abs. 1 somit unverändert zu lassen.

Begründung:

In Anlage 2 der 38. BImSchV sind unter den Buchstaben a) bis g) 7 Kraftstoffkategorien und die Rohstoffe oder/und Verfahren zu ihrer Herstellung aufgelistet:

	<i>Kraftstoff</i>	<i>Rohstoffquelle und Verfahren</i>	<i>Spezifische Treibhausgasemissionen (in kg CO₂-Äquivalent pro GJ)</i>
a)	Flüssiggaskraftstoff (LPG)	Alle fossilen Quellen	73,6
b)	Komprimiertes Erdgas (CNG)	EU-Mix	69,3
c)	Verflüssigtes Erdgas (LNG)	EU-Mix	74,5
d)	Komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle	Erdgas mit Dampfreformierung	104,3
e)	Komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle	Kohle	234,4
f)	Komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle	Kohle mit Abscheidung und Speicherung von CO ₂ aus Prozessemissionen	52,7
g)	Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoff	Altkunststoff aus fossilen Rohstoffen	86

Unter den Buchstaben a) bis c) werden komprimierte/verflüssigte fossile Gase aufgeführt, unter den Buchstaben d) bis f) Wasserstoff aus bestimmten fossilen Quellen und Verfahren sowie unter Buchstabe g) Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoff aus Altkunststoff, also Abfällen, aus fossilen Rohstoffen.

Wenn kein Verfahren angegeben ist, ist dabei das Verständnis vom Begriff „Wasserstoff aus biogenen Quellen“ analog anzuwenden, der jede biogene Quelle und jegliches Herstellungsverfahren umfasst, sowohl strombasiert, allgemein elektrochemisch als auch andere.

Alle diese Kraftstoffe sind „alternative Kraftstoffe“ nach § 1 Abs. 18 der 10. BImSchV, „die zur Reduzierung der Kohlenstoffdioxidemissionen [im Verkehr] beitragen“. Schwere Nutzfahrzeuge, die mit diesen Kraftstoffen betrieben werden, sind „saubere schwere Nutzfahrzeuge“ nach § 2 Nr. 5 des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge, und mit ihrer Beschaffung können öffentliche Auftraggeber und Sektorauftraggeber die Anforderungen nach § 6 Abs. 2 und 3 SaubFahrzeugBeschG erfüllen.

Die Kraftstoffe nach den Buchstaben a) bis f) sind „kohlenstoffarm“ im Vergleich zu Erdölbasierten Otto- und Dieselmotorkraftstoffen.

Die Bereitstellung von Energie aus Abfällen (energetische Verwertung) ist, dem Ökobilanzprinzip folgend, sogar treibhausgasneutral und somit klimafreundlich. Die Bundesregierung selbst hat dies gegenüber dem Bundestag bestätigt (Drs. 19/18606, Antworten auf Fragen 26 bis 28). Im Gebäudeenergiegesetz hat der Gesetzgeber es richtigerweise umgesetzt und die abfallstämmige Wärme aus der energetischen Abfallverwertung insgesamt als emissionsfrei eingestuft (Primärenergiefaktor = 0,0, siehe Anlage 4 Nr. 16 zum GEG; Emissionsfaktor unter Berücksichtigung von Hilfsenergie und Stützfeuerung 20 g CO₂-Äq./kWh, siehe Anlage 9 Ziffer 3 Nr. 19 zum GEG).

Mit der geplanten Änderung Nr. 10 sollen also all diese – zumindest während der Transformationsphase – klimafreundlicheren Kraftstoffe ab 2022 von der Anrechnung auf die Quote ausgeschlossen werden, während sie nach dem SaubFahrzeugBeschG bzw. GEG als vorteilhaft für den Klimaschutz anerkannt sind. Alternativen zu diesen Kraftstoffen können unmöglich bis 31.12.2021 in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, sodass der Klimaschutz behindert, bereits eingeleitete Investitionen gefährdet und gerade auf die kommunale Hand mit ihrer Vielzahl großer Fuhrparks an schweren Nutzfahrzeugen hohe Zusatzkosten zukommen würden.

Außerdem hat der Bundestag die Bundesregierung in seiner Entschließung vom 20.05.2021 aufgefordert, „Recycled Carbon Fuels als Erfüllungsoption insbesondere vor dem Hintergrund der mit diesem Gesetz verabschiedeten ambitionierten Treibhausgas-minderungs-Quote in 2030 sowie nach Vorlage der Methode zur Ermittlung der Treibhausgaseinsparung durch diese Kraftstoffe per Delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ergebnisoffen zu prüfen“.

Mit der geplanten Änderung Nr. 10 würden „Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoff aus Altkunststoff aus fossilen Rohstoffen“, also Recycled Carbon Fuels (wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe), wenige Wochen nach dieser Entschließung, ohne Vorliegen der geforderten ergebnisoffenen Prüfung und somit im offenen Widerspruch zur Entschließung von der Anrechnung auf die Quote ausgeschlossen.

zu Artikel 1 Nr. 4 bis 6 (zu den §§ 5 ff. der 38. BImSchV)

Wir begrüßen die verbesserten Anrechnungsmöglichkeiten für Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb. Als besonders wichtig erachten wir die vorgesehene Berücksichtigung auch anderer Fahrzeugklassen für die Ermittlung des Stromverbrauchs an nichtöffentlichen Ladepunkten, wie sie in Nr. 6 Buchstabe b angelegt ist.

Der Verordnungsbegründung ist zu entnehmen, dass die Regelung auch anderen Fahrzeugklassen, insbesondere schweren Nutzfahrzeugen gerecht werden soll, was die bestehende Regelung mit dem alleinigen Fokus auf die Jahresverbräuche von PKW noch nicht leistet. Das Bundesumweltministerium beabsichtige vor dem Hintergrund, für bestimmte Arten von Fahrzeugen weitere spezifische Schätzwerte zu verkünden.

Wir möchten darauf hinweisen, dass sich im kommunalen Kontext die Fahrleistungen einzelner Fahrzeuge innerhalb einer bestimmten Fahrzeugklasse stark unterscheiden können. So kommen Fahrzeuge mit langen Umläufen im ländlichen Raum beispielsweise auf höhere Jahresfahrleistungen als gleichartige Fahrzeuge im Stadtverkehr. Die Spreizungen können so groß sein, dass ein Schätzwert im Einzelfall deutlich zu gering oder deutlich zu hoch ausfallen könnte. Das Resultat wäre eine Übervorteilung oder Besserstellung eines Unternehmens gegenüber einem anderen, dessen Stromversorgungskunden gleichartige Fahrzeuge unter anderen Bedingungen betreiben. Sollte der Ansatz der Ermittlung fahrzeuggruppenspezifischer Schätzwerte verfolgt werden, muss deren Ermittlung sehr sorgfältig und unter Berücksichtigung der genannten Umstände erfolgen.

Als Alternative bietet sich an, für gewerblich genutzte Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die von Körperschaften des öffentlichen Rechts genutzt werden und die an nichtöffentlichen Ladepunkten geladen werden, auf gemessene Verbräuche zurückzugreifen. Im Fall der öffentlich zugänglichen Ladepunkte wird das bereits so gehandhabt. Dies ist möglich, da für innerbetriebliche und steuerrechtliche Abrechnungszwecke ohnehin in den meisten Fällen die realen Verbräuche gemessen werden und die Datensätze damit vorhanden sind. Wir regen an, diese Möglichkeit zu prüfen und gegen den Aufwand der Ermittlung sachgerechter Schätzwerte abzuwägen.

Bei Rückfragen oder Anmerkungen steht Ihnen zur Verfügung:

Dr. Martin J. Gehring
Fachgebietsleiter Abfallbehandlung, Klima- und Ressourcenschutz
Abteilung Abfallwirtschaft und Stadtsauberkeit VKS
Verband kommunaler Unternehmen e.V.

Telefon: +49 30 58580-162
Mobil: +49 170 8580-162
E-Mail: gehring@vku.de