

UNITI e.V.

Im Verkehrsbereich werden nach einem Rückgang bedingt durch Corona-Einschränkungen wieder mehr Treibhausgase gemessen. Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht notwendig, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen und welchen Beitrag sollte NRW hier leisten?

Wir wollen den Emissionshandel auf alle Sektoren ausweiten, auch den Verkehrssektor. Durch die von uns geforderte Ausweitung des CO₂-Emissionshandels werden sich umwelt- und klimafreundliche Motoren und alternative Kraftstoffe durchsetzen, weil sie gegenüber emissionsstarken Produkten günstiger werden. Ein pauschales Verbot von Verbrennungsmotoren lehnen wir ab. Innovationen und eine bessere Infrastruktur können die Verkehrssicherheit und einen umweltfreundlichen Verkehrsfluss voranbringen. Pauschale Einschränkungen des Individualverkehrs sind keine Lösung. Intelligente und innovative Verkehrslenkung bietet hingegen enorme Möglichkeiten. Wie begrüßen, dass die neue Bundesregierung den Transformationsprozess der deutschen Automobilindustrie vor dem Hintergrund von Digitalisierung und Dekarbonisierung unterstützen wird. Sie will die Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen darauf ausrichten, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist.

Im „Handlungskonzept Synthetische Kraftstoffe“ (sog. E-Fuels) aus Oktober 2021 spricht sich das Land NRW für verbesserte Rahmenbedingungen für den Einsatz synthetischer Kraftstoffe aus. Wie wollen Sie dies umsetzen?

Damit synthetische Kraftstoffe die Chance bekommen sich im Wettbewerb um klimafreundliche Mobilität zu beweisen, benötigen wir nicht nur auf Landesebene, sondern gerade auch auf Bundesebene die passenden Rahmenbedingungen. Insofern ist das Handlungskonzept des Landes nur ein Baustein. Wir setzen uns für die Entwicklung eines technologieoffenen Regulierungsrahmens ein, der

- die Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen bei der europäischen CO₂-Flottenregulierung vorsieht,
- die Möglichkeit eröffnet, in der Umsetzung der Clean Vehicle Directive auch die Beimischungen von synthetischen Kraftstoffen zu berücksichtigen.
- eine Neugestaltung der Energiebesteuerung, die sich auf die Besteuerung von Emissionen von fossilem CO₂ fokussiert, beinhaltet,
- die Zulassung von synthetischen Kraftstoffen für den öffentlichen Verkauf in Deutschland regelt.

Welche Möglichkeiten und Chancen sehen Sie, Wasserstoff und wasserstoffbasierte Flüssigkraftstoffe wie E-Fuels in NRW herzustellen und Anwendungsprojekte zu fördern?

Wasserstoff bietet riesige Chancen für NRW: Richtig und konsequent eingesetzt können wir damit in Zukunft ein Viertel unserer heutigen CO₂-Emissionen einsparen. Technologische Innovationen, Exportpotenziale, neue hochqualifizierte Arbeitsplätze: Die Möglichkeiten sind vielfältig. Aufbauend mit den schon in der Wasserstoff-Roadmap gestarteten Wasserstoff-Pilotvorhaben wollen wir in den nächsten zehn Jahren die ersten Großanlagen in der Industrie in Betrieb nehmen. Wir wollen Elektrolyseure im Gigawattmaßstab aufbauen und auch die ersten großen Fahrzeugflotten auf Wasserstoff umstellen. Auf Bundesebene werden wir uns für geeignete Förderinstrumente einzusetzen, die industrielle Demonstrationsvorhaben zur Produktion von E-Fuels und deren Skalierung adressieren sowie entsprechende Projekte am Standort NRW weiterhin mit Nachdruck landesseitig zu unterstützen.

Derzeit finden Bestrebungen in Deutschland statt, unabhängiger von einseitigen Energieimporten zu werden bzw. Importe stärker zu diversifizieren. Welche Rolle kann aus Ihrer Sicht der Import von E-Fuels aus globalen Standorten spielen, die wesentlich günstigere Produktionsbedingungen aufweisen?

Synthetische Kraftstoffe werden dann zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können, wenn die Produktion in ausreichendem Maß skalierbar ist und sie unter wettbewerbsfähigen Bedingungen erzeugt werden. Eine nationale und im besten Fall europäisch harmonisierte Importstrategie kann dafür die Voraussetzungen schaffen. Wir halten vor dem Hintergrund und der Erwartung von in Zukunft maßgeblich auf Importen basierenden, in ausreichender Menge und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehender E-Fuels, diesen Energieträger für einen zielgenauen Lösungsbeitrag, den Verkehrssektor konsequent zu defossilisieren.

Werden Sie sich im Fall einer Regierungsbeteiligung auf Bundesebene dafür einsetzen, dass paraffinische und synthetische Kraftstoffe, die der Dieselnorm EN 15940 entsprechen, als Reinkraftstoffe anerkannt werden (10. BImSchV)?

Ja.

Synthetische, strombasierte Kraftstoffe haben die größte Speicherdichte, können bei Raumdruck u. -temperatur gelagert und transportiert werden. Die Verteil-/ Tankinfrastruktur ist ebenfalls vorhanden. Gibt es Gründe, die GEGEN einen breiten Einsatz im Verkehr- u. Wärmesektor sprechen?

Die Bundesregierung plant, dass bereits von 2024 an, möglichst jede neu eingebaute Heizung zu 65 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden soll. Sehen Sie den Einsatz CO₂-neutraler Flüssigbrennstoffe (eFuels) als eine mögliche Lösungsoption, die diesen Ziel unterstützen könnte?

Die beiden Fragen werden im Sachzusammenhang beantwortet.

Wir stehen für Technologieoffenheit. Jeder Beitrag zur CO₂-Reduktion ist wichtig. Der Mobilitäts- und Wärmesektor müssen sich auch in Zukunft technologieoffen weiterentwickeln. Wir wissen heute nicht, welche technologischen Chancen uns die Zukunft bietet. Verfügbare Technologie zu nutzen, darf deshalb nie heißen, ein Verbot neuer Technologien auszusprechen. Wir setzen uns für Rahmenbedingungen ein, die synthetischen Kraftstoffen die Chance geben, sich im Wettbewerb um die besten und kosteneffizienteste Lösungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu beweisen.