

# Position

## Stellungnahme des VDA zum Referentenentwurf der Novelle 2021 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG)

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung  
Dr. Kurt-Christian Scheel  
Geschäftsführer

Referent  
Philipp Ellett

Klimaschutz ist eine der zentralen Zukunftsfragen der Menschheit. Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu den Pariser Klimazielen und zum Ziel eines klimaneutralen Verkehrs noch vor Mitte des Jahrhunderts. Die mit dieser Politik verbundenen globalen Herausforderungen erfordern nicht nur enorme Investitionen in neue Technologien, Wertschöpfungsketten und Infrastrukturen, sondern auch einen langen Atem und konsequente Maßnahmen. Nur mit modernen Technologien, mit Innovationen und Investitionen werden wir erfolgreich sein. Es müssen weitreichende unternehmerische und politische Entscheidungen getroffen werden, um diese Ziele erfüllen zu können.

Auch für Europa und für die Mitgliedstaaten ist es sinnvoll, mit ehrgeizigen Klimazielen und sachgerechten Zwischenschritten Planungssicherheit und Erwartungsstabilität für alle Akteure zu schaffen. Deswegen ist der Ansatz des Bundesverfassungsgerichts richtig, die Erreichung des Klimaneutralitätsziels 2050 langfristig zu planen. Der Entwurf des KSG greift diese Vorgabe auf, geht aber auch über sie hinaus.

Zielverschärfungen dürfen nicht isoliert gesehen werden. Sie müssen mit geeigneten und konzeptionell aufeinander abgestimmten Maßnahmen und Instrumenten unterlegt werden, damit die Akteure die gesetzten Ziele auch erreichen können. Diese müssen so ausgestaltet sein, dass massive zusätzliche Belastungen für alle Beteiligten vermieden werden. Eine große Herausforderung ist der weitere Ausbau der Infrastruktur. Auch die europäische und internationale Einbindung nationaler Ziele und Maßnahmen ist wichtig. Der VDA tritt dafür ein, perspektivisch den EU-Emissionshandel zum Leitinstrument auch für den Klimaschutz im Verkehr zu entwickeln.

### Zum Vorziehen des Ziels der Treibhausgasneutralität auf 2045

Die Bundesregierung schlägt vor, das Ziel der Treibhausgasneutralität auf 2045 vorzuziehen. Der VDA hat sich schon lange im Einklang mit dem Klimaabkommen von Paris auf das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs 2050 verpflichtet. Dafür setzen wir auf Innovationen und Technologien. Der schnelle Hochlauf der Elektromobilität (BEV & PHEV) hat bis 2030 klar Priorität. Das gilt insbesondere für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Die Branche investiert in den nächsten Jahren über 50 Mrd. € in diese Technologie. Um das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs zu erreichen, werden auch andere alternative Antriebe und Kraftstoffe wie E-Fuels und Wasserstoff Teil der Lösung sein, um den Bestand zu adressieren und den Verkehr auch dort zu defossilisieren, wo Elektrifizierungslösungen an Grenzen stoßen. Um diese Transformation leisten zu können, ist ein planmäßiges und abgestimmtes Vorgehen aller Akteure notwendig. Die Umsetzung eines vorgezogenen Zieles erfordert auch eine stärkere Koordinierungsverantwortung der Politik.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere:

- ein schnellerer Ausbau der Infrastruktur, vor allem einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur für den größten Teil des europäischen Fahrzeugbestands, der dann

elektrifiziert sein wird oder in den Bereichen, in denen eine Elektrifizierung technisch oder wirtschaftlich ausscheidet, mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden muss

- für den Energieanteil des Verkehrs ist die Erzeugung von 100% erneuerbarem Strom Grundvoraussetzung – und der Einsatz 100% erneuerbarer Kraftstoffe. Das bedingt auch einen beschleunigten Netzausbau auf allen Ebenen
- die Digitalisierung und Vernetzung des Verkehrs, insbesondere die flächendeckende Gewährleistung intelligenter Infrastruktur und eine lückenlose Netzabdeckung
- die rechtlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für automatisiertes und autonomes Fahren in ganz Europa

Für den Zeitraum nach 2030 bestehen teilweise große Unsicherheiten hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Technologien und Kosten. Eine planwirtschaftliche Festlegung der Emissionen nach Jahresscheiben und Sektoren ist unnötig unflexibel, erhöht die Kosten und wird der Dynamik des Innovations- und Investitionsgeschehens nicht gerecht. Sie wird auch von der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts nicht gefordert. Vielmehr weist das Gericht darauf hin, dass die Planung präzise genug sein muss, um eine intergenerationelle Ungleichbelastung nach Möglichkeit zu verhindern. Jahresscheibenscharfe Sektorziele sind dafür nicht erforderlich. Schließlich ist eine nationale Zielverschärfung in Europa und mit den Ambitionsniveaus anderer Staaten abzustimmen, um Ineffizienzen zu vermeiden und Wettbewerbsverzerrungen zu minimieren.

## Zur Verschärfung des Klimaziels für 2030

Die Bundesregierung schlägt vor, das Klimaziel für 2030 auf 65% zu erhöhen. Dies wird aus der Verschärfung des EU-Klimaziels von 55% abgeleitet. Damit ist für den Verkehrssektor eine Verschärfung des Ambitionsniveaus um 10 Millionen Tonnen 2030 verbunden. Das schon bisher sehr ehrgeizige Ziel von 95 Mio. to. für 2030 wird also nochmals um 10,5% verschärft. Damit sind erhebliche Anstrengungen und Belastungen verbunden. Die nochmals beschleunigte Transformation verlangt den Unternehmen viel ab.

Es bedarf unterschiedlicher Maßnahmen und Instrumente, um diese Verschärfung des Ambitionsniveaus realisierbar werden zu lassen. Der VDA weist in diesem Zusammenhang auf folgende Überlegungen hin:

- Maßnahmen und Instrumente müssen so ausgestaltet sein, dass die Transformation vorangetrieben wird und alle relevanten Akteure ihren Beitrag leisten können. Dabei sind alle Technologien und alle sozialen und ökonomischen Auswirkungen so zu berücksichtigen, dass die Automobilindustrie auch in Zukunft Wohlstand und Beschäftigung schaffen kann. Ziel muss auch eine erfolgreiche Transformation der Wertschöpfungsketten sein.
- Die Wettbewerbsfähigkeit der Branche ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Herausforderungen der Transformation gemeistert werden können. Sie darf nicht auch dadurch in Frage gestellt werden, dass die Unternehmen der Automobilindustrie durch zusätzliche Belastungen an vielen Stellen der Wertschöpfungskette betroffen sein werden. Maßnahmen müssen daher die gesamten Wertschöpfungsketten im Blick haben und durch eine industriepolitische Einbettung Belastungen sinnvoll begrenzen. Nur so können die Folgen für Wertschöpfungsketten und Arbeitsplätze gestaltet und begrenzt werden.
- Die weitere Defossilisierung der Energieerzeugung muss energisch vorangetrieben werden. Nur mit grünem Strom kann die Elektromobilität ihren Beitrag zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehrssektor leisten. Dafür ist der zügige Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland und Europa eine unverzichtbare Voraussetzung.
- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss auch weiterhin, nachdem durch den Masterplan Ladeinfrastruktur wichtige Weichen gestellt sind, nachdrücklich weiterverfolgt werden – auf allen Ebenen einschließlich der Kommunen. Schließlich kommt es darauf an, den Hochlauf der Elektromobilität schnell zu schaffen. Die Automobilindustrie leistet ihren Anteil -mit hohen Investitionen, neuen Modellen und einer kontinuierlichen Verbesserung der Effizienz der Fahrzeuge.

- Damit auch der Fahrzeugbestand seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten kann und um eine Defossilisierungsoption für diejenigen Anwendungsbereiche zu schaffen, bei denen Elektrifizierung an ihre Grenzen stößt, ist eine THG-Minderungsquote von 30% erneuerbarer Kraftstoffe 2030 erforderlich. Hierfür müssen national und europäisch die Voraussetzungen geschaffen werden, einschließlich einer Unterquote von 5% für Wasserstoff und E-Fuels.
- Schließlich ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Klimaschutz international abgestimmt erfolgt und besondere Anstrengungen Deutschlands nicht durch reduzierte Anstrengungen an anderer Stelle wieder aufgehoben werden. Nationale Maßnahmen müssen international eingebunden und im Lichte internationaler Entwicklungen ggfls. angepasst werden.

## Zu den einzelnen Vorschriften

### **Jahresscheibenscharfe Emissionsmenge sollen für die Sektoren festgelegt werden: (§4)**

Eine planerische Festlegung der Emissionen nach Jahren und Sektoren ist unnötig unflexibel, erhöht die Kosten und steht teilweise im Widerspruch mit anderen Regulierungen. Auch die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts fordert dieses Vorgehen nicht. Stattdessen sollte das KSG den Pfad eines echten Emissionshandels eröffnen, in welchem Emissionsmengen zwischen Sektoren und Jahren marktwirtschaftlich verteilt werden – bei gleicher Summe der Emissionen. Die Verordnungsermächtigung zur Anpassung der nationalen Ziele an Vorgaben der EU lässt nicht erkennen, wie die Berücksichtigung von Entscheidungen der EU abgeleitet werden soll.

In Absatz 7 (neu) wird vorgesehen, dass im Rahmen eines Berichts an den Deutschen Bundestag im Jahr 2028 untersucht werden soll, ob ab dem Jahr 2031 auf die Zuweisung von Jahresemissionsmengen an einzelne Sektoren verzichtet werden kann. Der VDA begrüßt diese Möglichkeit ausdrücklich, weil sie dem dynamischen Innovations- und Investitionsgeschehen besser Rechnung trägt und die Kompatibilität mit einem auszuweitenden EU-Emissionshandel verbessert.

### **Stärkung des Expertenrats für Klimafragen (§12)**

Die Klimaschutzgesetzgebung sollte darauf ausgelegt sein, die Ziele sicher zu erreichen (z.B. durch Obergrenzen im Emissionshandel). Der Expertenrat sollte erweitert werden und Akteure einschließen, die besonderen Sachverstand bei der Ausgestaltung von Umsetzungsmaßnahmen mit Auswirkung auf die Industrie oder einzelne Sektoren aufweisen.

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Copyright        Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand             11. Mai 2021