

Parlamentskreis Regenerative Kraftstoffe

Impuls

ADAC

27.06.2024

Pkw in Deutschland

Bestand

- 46,8 Mio. Pkw mit Benzin, Diesel, Gas, Hybrid (ohne PHEV)
- 0,9 Mio. Plug-in (PHEV)
- 1,4 Mio. batterieelektrische Pkw (BEV)

Stand: 1.1.2024

Neufahrzeuge

- Derzeit ca. 2,8 Mio./Jahr neue Pkw – unter langjährigem Durchschnitt
- Bei gewerblichen Käufern Erholung eingeleitet, private Käufer zögern
- BEV-Quote privater Käufer höher als die gewerblicher – aber stärkere Kaufzurückhaltung

Regulierung

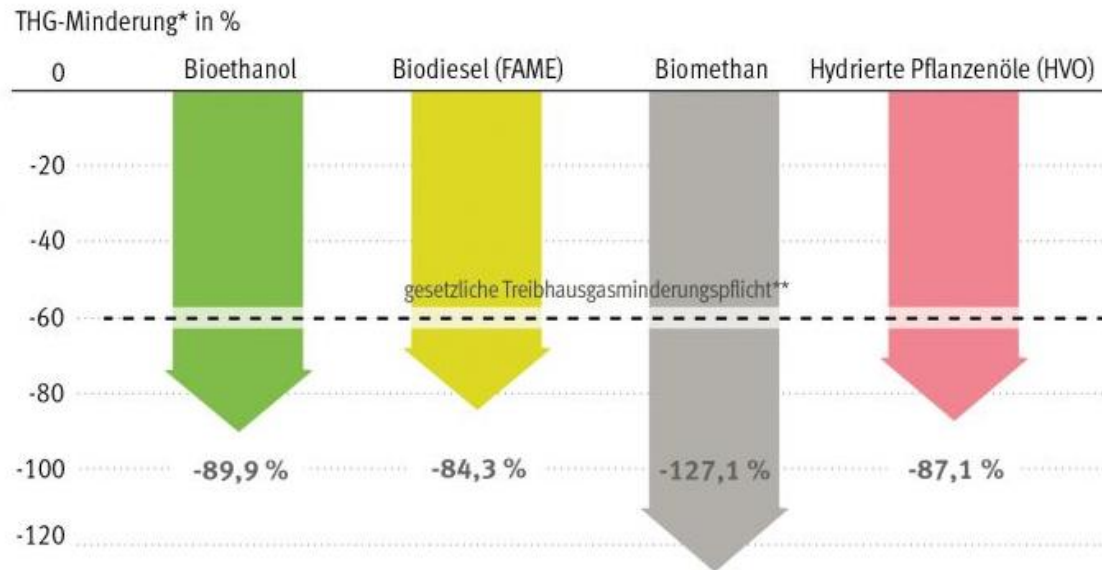
- Antriebs- und Energiewende stärkste Hebel beim Klimaschutz im Verkehr
- Projektionen für Verkehrssektor 2030 erwarten Zielverfehlung beim KSG
- EU-Flottenregulierung mit Vorgaben für neue Pkw (Basis 2021):
 - bis 2030 -55%, bis 2035 -100% CO₂
 - E-Fuels Only-Pkw zu definieren



Der ADAC geht davon aus, dass sich bei neuen Pkw der E-Antrieb überwiegend durchsetzen wird. Damit die Pkw-Flotte insbesondere auch im Bestand zum Klimaschutz beitragen kann, führt kein Weg an der Nutzung von Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen vorbei.

Nachhaltig hergestellte Bio-Kraftstoffe nutzen.

Treibhausgas-Einsparung von Biokraftstoffen 2022



* Mittlere Treibhausgasminderung gegenüber dem Vergleichswert fossiler Kraftstoffe (94,1 gCO₂-Äq./MJ)
** Gilt für Biokraftstoffanlagen, die ab 2017 in Betrieb gegangen sind (50 % für vorher in Betrieb genommene Anlagen)

Quelle: BLE (2023)
© FNR 2024



Sachstand

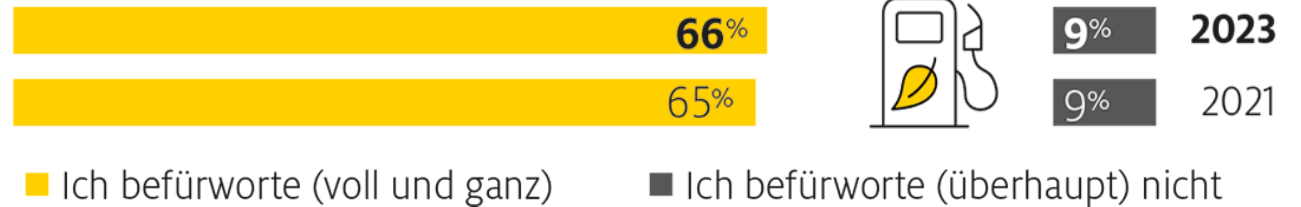
- Nutzung v.a. durch Beimischung (Super E10, Diesel B7)
- Freigabe von paraffinischen Dieseln als Reinkraftstoff sowie Diesel B10 erfolgt (weitere Potenziale vorhanden)
- z. T. fragwürdige Importe von Biodiesel

ADAC Position

- **Super E10+ stärken**, konventionelle Biokraftstoffe (ohne Palmöl; = 1. Generation) weiter nutzen
- **Fortschrittliche Biokraftstoffe** (= 2. Generation) weiter fördern und ausbauen - Beimischung und Reinkraftstoff
- **Zertifizierung** gegen Manipulation resistent machen, keine Anrechnung von THG-Quoten bei Manipulation
- **THG-Quote** ambitionierter und langfristig bis mind. 2040 ausrichten (Umsetzung RED)

Strombasierte Kraftstoffe – wo bleibt der Produktionshochlauf?

Einführung neuartiger, klimaneutraler Kraftstoffe zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes



(ADAC Umfrage zur künftigen Mobilität 2023)

Sachstand

- Produktionshochlauf kommt global nur sehr langsam voran
- Mit Fortschreiten der Energiewende XtL neben Biokraftstoffen eine mögliche Lösung speziell für Bestandsfahrzeuge

ADAC Position

- **Bekenntnis** zur Verwendung von strombasierten Kraftstoffen auch für Pkw (Beimischung)
- Technologieneutrales **level playing field** bei relevanten EU-Regulierungen
- **Energiesteuer**: CO₂-Komponente stärken/ ermäßigter Satz bzw. Freistellung
- **THG-Quote** ambitionierter und langfristig bis mind. 2040 ausrichten (Umsetzung RED)

E-Fuels only Pkw



Sachstand

- **EU-Flottenregulierung:** Gemäß aktueller Messmethoden nur batterieelektrische Pkw und Brennstoffzellen-Fahrzeuge mit Wasserstoff ab 2035 in EU zulassungsfähig
- Kompromiss im März 2023: Bis **Herbst 2024** neue Fahrzeugkategorie „**E-Fuels only**“ zu schaffen (Pkw mit Verbrennungsmotor, der ausschließlich mit E-Fuels betankt wird, auch nach 2035 zulassungsfähig)
- **Erste Kriterien** für die Zulassung der neuen Fahrzeuge von EU-Kommission vorgestellt
- Ausführungsbestimmungen mit Verpflichtung der Hersteller zu "**Abschaltvorrichtung**" in Neuwagen?



ADAC Empfehlungen

- Flexiblere Gestaltung der **Zulassungskriterien** hinsichtlich Pkw-Nutzung (Bsp.: Betankung außerhalb EU, Weiterverkauf Gebrauchtfahrzeuge außerhalb EU)
- **Anpassung der Messmethoden:** 100% CO₂-Reduktion über die gesamte Kette unrealistisch
 - 100%-Reduktion in der Nutzungsphase des Pkw oder identische Anforderungen zur RED III
Bsp.: keine Anrechnung Stahl für Windkraftanlagen

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

