

Hintergrund

Zur Erreichung der Klimaziele braucht es vor allem Anreize, genügend Erneuerbare Energien zur Verfügung zu stellen. Die Renewable Energy Directive (RED) bietet dazu die beste Lösung.

Die aktuell geltende Fassung RED III wurde am 31. Oktober 2023 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und trat am 20. November 2023 in Kraft.¹

Die **RED III** reguliert alle Energieformen für den Verkehrssektor und ist damit **vom Grundsatz her technologieneutral**. Das Ziel der RED ist es, den Anteil der erneuerbaren Energieversorgung des Verkehrs über die Zeit zu erhöhen, um somit die Treibhausgas (THG)-Emissionen des Verkehrs über die Zeit zu senken. So erhöht sich im Verkehrssektor das THG-Minderungsziel 2030 auf 14,5%.

Problem

Alle klimafreundlichen Fahrzeuge brauchen 100% Erneuerbare Energie.

Bei Neufahrzeugen schlägt die EU-Kommission 55% (2030) und 100% (2035) CO₂-Einsparungen vor. Die deutschen Klimaschutzziele im Verkehr sehen eine Reduktion um 48% bis 2030 vor (im Vergleich zu 1990).

Doch eine hohe Ambition bei der Flottengesetzgebung bzw. nationalen Klimazielen im Verkehrssektor macht nur Sinn, wenn über die aktuelle RED III bzw. Folge-Richtlinien genügend CO₂-freie Energie bereitgestellt wird. Nur erneuerbare Kraftstoffe bzw. erneuerbarer Strom können die CO₂-Reduktionen im Verkehrsbereich sicherstellen.

Hinzu kommt, dass die Gefahr droht, dass der Fokus ausschließlich auf die Bereitstellung der erneuerbaren Energieversorgung für batterieelektrische Fahrzeuge gelegt wird. Ein solcher Ansatz blendet fälschlicherweise die Potentiale der **CO₂-Reduzierung innerhalb der Bestandsflotte** vollkommen aus. Auch hier gilt es, schnellst- und größtmögliche CO₂-Einsparungen zu erreichen. Ansonsten droht der Verkehrsbereich die im deutschen Klimaschutzgesetz festgelegten Sektorziele auch in Zukunft zu verfehlen. Eine schwache RED mit einer unambitionierten THG-Minderungsquote lässt Potenziale bei fortschrittlichen Biokraftstoffen, eFuels und einer ausschließlichen Versorgung mit Grünstrom ungenutzt.

Lösung

Um entsprechende Anreize zu setzen ist es notwendig, entschlossene Zielwerte in der nationalen Umsetzung der RED III vorzugeben. Konkret sollte vorgegeben werden, dass ausreichend klimaneutrale Kraftstoffe und Elektrizität vorhanden sein müssen, um eine **Reduktion der Treibhausgase** zu erreichen. Ein ambitionierter Reduktionspfad führt dazu, dass fast ausschließlich erneuerbarer Strom für die Elektromobilität bereitgestellt wird, das Potential fortschrittlicher Kraftstoffe wie eFuels ausgenutzt wird und Investitionen in deren Produktionsanlagen getätigt werden.

Gleichzeitig sollte bereits frühzeitig darauf hingewirkt werden, den Europäischen Rechtsrahmen entsprechend ambitionierter zu gestalten. Schon jetzt beginnen die Vorbereitungen für das **2026 vorgesehene Review der RED III**. Deutschland sollte mit einer ehrgeizigen Zielsetzung für 2030 und einem eindeutigen Pfad in Richtung Klimaneutralität schon jetzt ein deutliches Signal senden und sich somit zum Vorreiter in Europa machen.

Eine ambitionierte RED III kann als technologie neutrale Regulierung die Resilienz Europas erhöhen und einseitige geopolitische Abhängigkeiten reduzieren.

¹ [Richtlinie \(EU\) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie \(EU\) 2018/2001, der Verordnung \(EU\) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie \(EU\) 2015/652 des Rates](#)