

## **Stellungnahme zum Referentenentwurf vom 07.10.2022**

### **Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge in der Bundesverwaltung (AVV Saubere Fahrzeuge)**

**Der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband (DWV) begrüßt ausdrücklich die AVV Saubere Fahrzeuge und das Bekenntnis der Politik auch im öffentlichen Sektor sowie bei beauftragten Dienstleistungen der öffentlichen Hand die Defossilisierung des Straßenverkehrs voranzutreiben.**

Der Verkehrssektor, der für rund 25 Prozent der THG-Emissionen in Deutschland verantwortlich ist, steht vor der großen Herausforderung seinen notwendigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Es ist positiv zu bewerten, dass im Anwendungsbereich nicht nur die Flotten der Bundesverwaltung, sondern auch die Flotten von Dienstleistern, von ÖPNV über Abfallentsorgung bis hin zur KEP-Logistik, mit einbezogen wurden. Diese bilden in ihrer täglichen Nutzung einen sinnvollen Hebel für die Erreichung der deutschen Klimaziele und haben das Potential die Verkehrswende voranzutreiben.

Darüber hinaus gilt es einen technologieoffen Rahmen zu schaffen, der es im Sinne der Dekarbonisierung des Verkehrssektor ermöglicht, die Klimaziele Deutschlands zu erreichen und einen Spill-Over-Effekt auf den Privat- und Gewerbesektor außerhalb des öffentlichen Sektors zu erreichen. Gleichzeitig gilt es insbesondere bei der Beschaffung von Fahrzeugen der Bundesverwaltung und den nachgelagerten Unternehmungen die Anforderungen an die Versorgungssicherheit in einer zunehmend erneuerbaren und volatilen Energiewirtschaft zu berücksichtigen. Wasserstoff-Technologien weisen hier, aufgrund der Möglichkeit große Mengen an erneuerbarer Energie zu speichern, erhebliche Vorteile gegenüber anderen alternativen sauberen Technologien für den Straßenverkehr auf. Entsprechend sieht der DWV folgende Punkte im Sinne der Verkehrswende anzupassen und zu ergänzen:

#### **1. Anpassung der Mindestziele (Referentenentwurf S. 12, Anlage 1)**

Aus der Sicht des DWV wären die folgenden Anpassungen realistisch und würden zu einer effektiveren Umsetzung der Vorgaben der EU-Kommission und dem "Fit for 55" Programm führen:

| <b>Fahrzeugklasse</b>                                   | <b>Mindestziele für Neubeschaffungen<br/>02.08.2021 bis<br/>31.12.2025</b>  | <b>Mindestziele für Neubeschaffungen<br/>01.01.2026 bis<br/>31.12.2030</b> |
|---|---|--|
| <b>Pkw und leichte<br/>Nutzfahrzeuge M1, M2,<br/>N1</b> | mindestens 50 %; Ausstoß von max. 50g CO <sub>2</sub> /km <sup>1</sup> , Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb von max. 80% der Emissionsgrenzwerte 1,2 | mindestens 50 %; 0g CO <sub>2</sub> /km <sup>1</sup>                       |
| <b>Schwere Nutzfahrzeuge<br/>N2, N3</b>                 | 25 % saubere schwere Nutzfahrzeuge 3; davon die Hälfte emissionsfrei 4  | 50 % saubere schwere Nutzfahrzeuge 3; davon die Hälfte emissionsfrei 4     |
| <b>ÖPNV-Busse M3</b>                                    | 50 % saubere schwere Nutzfahrzeuge 3, davon die Hälfte emissionsfrei 4  | 100 % saubere schwere Nutzfahrzeuge 3, davon die Hälfte emissionsfrei 4    |

## **2. Anerkennung und Anrechenbarkeit von grünem Wasserstoff in der Mitverarbeitung zur Produktion von Kraftstoffen und dem Einsatz von grünem Wasserstoff zur Produktion von eFuels**

Es fehlt aktuell an einer gesetzlichen Grundlage für Mitverarbeitung von grünem Wasserstoff zur Produktion von Kraftstoffen. Diese könnten durch die 37. BImSchV, auch unabhängig vom noch zu erwartenden Delegierten Rechtsakt zur RED II, ihre Anwendung finden.

Darüber hinaus wird die Bestandsflotte einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr durch den Einsatz von Kraftstoffen, die mit erneuerbaren Energien produziert werden, sogenannten eFuels, leisten müssen. Aus diesem Grund wäre eine Berücksichtigung einer verpflichtenden Quote für den Einsatz von eFuels in konventionellen Fahrzeugen der öffentlichen Hand vorzusehen. Auf diese Weise könnten insbesondere Fahrzeugarten, die aufgrund ihrer Verwendung innerhalb der Bundesverwaltung eine sehr lange Haltedauer (Militärische Sonderfahrzeuge, Feuerwehr, THW) aufweisen, zum Erreichen der Klimaziele beitragen.

Entsprechend bedarf es hier einer Anerkennung der Verwendung grünen Wasserstoffs bei der Mitverarbeitung in den Raffinerien und dem Einsatz von eFuels und die damit zusammenhängende Anrechenbarkeit als emissionsfreie Mobilität.

### **3. Technologieoffenheit**

Vor dem Hintergrund der aktuell enormen Bemühungen um eine Defossilisierung unserer Wirtschaft und Gesellschaft, sollte Technologieoffenheit und Gleichbehandlung für alle emissionsfreien Fahrzeugtechnologien in allen Fahrzeugklassen gewährleistet sein. Dabei gilt es neben der direkten Effizienz im einzelnen Fahrzeug auch die Systemeffizienz über die gesamte Wertschöpfungskette zu berücksichtigen. Dieses gilt insbesondere in Bezug auf die Erkenntnis, dass erhebliche Mengen der erneuerbaren Energien zukünftig importiert werden müssen.

### **4. Rahmenbedingungen Beleuchten**

#### **a. Verfügbarkeit von Wasserstoff**

Entsprechend des REPowerEU-Programms und des Vorschlags des Europäischen Parlaments zur RED III sollte sich Deutschland ebenso auf gesetzlich verankerte Mindestmengen an grünem Wasserstoff (20 Mio. t/a) und einem massiven Ausbau der Erneuerbaren Energien verschreiben. Dies sollte auch in dieser Verordnung als Grundprämisse aufgeführt werden.

Die Potenziale zur Produktion von Grünem Wasserstoff decken innerhalb der EU und in den angrenzenden Staaten den zukünftigen Bedarf an Energie um ein Vielfaches. Für die Erschließung dieser Potenziale und der damit verbundenen sicheren kosteneffiziente Versorgung des Verkehrs gilt es jedoch die richtigen investitionssicheren Marktanreize zu setzen.

#### **b. Lade- und Tankinfrastruktur mitbeachten**

Die Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen muss mit einem Ausbau der Infrastruktur flankiert werden. Die Bundesregierung muss mit einem koordinierten Netzentwicklungsplan die Grundlage für eine effiziente flächendeckende Versorgung der zukünftigen Mobilität schaffen. Die EU-Kommission hat im "Fit for 55" den Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen festgehalten. Dieser wurde im Juni 2022 vom Rat adaptiert und sollte schnellstmöglich implementiert werden.

#### **c. Anwendungsmöglichkeiten entbürokratisieren und vereinfachen**

Die aktuelle Gesetzgebung hemmt den breiten Gebrauch von Wasserstoff- und Elektro-Fahrzeugen. Hier gilt es ebenso zu vermerken, dass es einer schnellen Entbürokratisierung bedarf. Exemplarisch hierfür steht §70 StVZO. Für eine

kosteneffiziente Markteinführung von Brennstoffzellen-LKW ist eine serienmäßige Längenänderungen um 900 mm erforderlich. Diese gilt es schnellstmöglich einzuführen.

Für eine Mobilitätswende ist ein noch schnellerer Hochlauf der grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft anzustreben. Dafür ist Beispielsweise die 37. BImSchV unbedingt noch in 2022 zu verabschieden, um umgehend die kostenneutrale Umstellung von erdgasbasiertem Wasserstoff auf grünen Wasserstoff in den Raffinerien vollziehen zu können. Darüber hinaus gilt es die Mobilitätswende nicht vom Anwendungsbereich her, sondern über die gesamte Wertschöpfungs- und Anwendungskette zu denken. Ohne die entsprechenden Grundvoraussetzungen kann die Mobilitätswende nicht gelingen.

Berlin, den 24.10.2022

Kontakt:

Werner Diwald  
Vorstandsvorsitzender DWV  
[dww.vorstand@dwv-info.de](mailto:dww.vorstand@dwv-info.de)

Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V. ([www.dwv-info.de](http://www.dwv-info.de))

Der Deutsche Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e. V. ist die Dachorganisation der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie in Deutschland. Als Sprachrohr von über 160 Industrie und Forschungseinrichtungen für den Bereich Wasserstoff vertritt der DWV Institutionen mit mehr als 1,5 Mio. Arbeitnehmern seit 1996 erfolgreich in energiepolitischem und energiewirtschaftlichem Kontext.

Der DWV ist der Überzeugung, dass Wasserstoff zum Schlüsselenergieträger für eine versorgungssichere und wirtschaftliche Energiewende ist. Ziel des DWV ist es daher aktive Vorschläge für geeignete regulatorische Rahmenbedingungen für eine zügige Markteinführung und -entwicklung von Wasserstoff als emissionsfreier Energieträger für eine effiziente Sektorenkopplung zu entwickeln und zu vertreten. Der DWV sieht sich bei der Ausarbeitung seiner Vorschläge verpflichtet einen entscheidenden Beitrag für ein emissionsarmes und defossilisiertes Energiesystem zu leisten.

Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband e.V. (DWV) – Sitz: Robert-Koch-Platz 4, 10115 Berlin -  
Register: Amtsgericht Berlin (Charlottenburg) VR 17205 – DE-Lobbyregister Nr. R002003 EU-  
Transparenzregister: 462906838391-79 - Steuer Nr. 27/663/55761