



Positionspapier

Klimaschutz mit nachhaltigen regenerativen Kraftstoffen

Bestehende nachhaltige Optionen zur Treibhausgasreduzierung im Verkehr nutzen, neue Technologien gezielt fördern

1. Klimaschutz ist eine der globalen gesellschaftlichen Herausforderungen dieses Jahrhunderts. Der „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung gibt Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen (THG) für einzelne Sektoren vor.
2. Deutschland wird seine Klimaschutzziele für das Jahr 2020 verfehlen. Mit dem derzeitigen Politikpfad werden weder das THG-Minderungsziel für die Sektoren, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, noch das Ziel für den Einsatz erneuerbarer Energien erreicht. Die Lücke wird in der Perspektive bis 2030 noch größer, weshalb die möglichst effiziente sowie rohstoff- und technologieoffene Reduzierung der THG-Emissionen von zentraler Bedeutung ist.
3. Eine Schlüsselrolle zur Minderung der THG-Emissionen spielt der Verkehr. Laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sollen im Verkehrssektor die Treibhausgase bis 2030 um 40-42 % gegenüber 1990 gesenkt werden - eine absolute THG-Minderung von heute gut 165 Mio. t auf 95-98 Mio. t CO₂-Äquivalente in 10 Jahren. Das stark wachsende Verkehrsaufkommen der letzten 25 Jahre hat allerdings dazu geführt, dass trotz Effizienzsteigerungen bei den Antriebstechnologien und des Einsatzes zertifiziert nachhaltiger Biokraftstoffe der CO₂-Ausstoß im Verkehr nahezu unverändert hoch ist. Die dem Klimaschutzplan zugrundeliegende Energiereferenzprognose geht davon aus, dass im Jahr 2030 zusätzlich zu ambitionierten 6,5 Mio. E-Fahrzeugen (nur Pkw) ein Anteil von 20% erneuerbaren Kraftstoffen benötigt wird, um das 2030-Verkehrsziel zu erreichen.
4. Mobilität ist ein Grundbedürfnis und ermöglicht soziale und wirtschaftliche Teilhabe, insbesondere in ländlichen Regionen. Trotz Hochlaufs der Elektromobilität, neuer Mobilitätskonzepte und Stärkung des ÖPNV sowohl im urbanen als auch ländlichen Umfeld, wird der Pkw, mit effizientem Verbrennungsmotor, auf absehbare Zeit die wesentliche Rolle der individuellen Mobilität darstellen.
5. Der Anteil der Elektromobilität bei den Fahrzeugneuzulassungen wird kontinuierlich und deutlich steigen, dennoch werden 2030 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren noch den wesentlichen Anteil des Fahrzeugbestandes ausmachen. Dies gilt sowohl für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch v.a. im Straßengüterverkehr und in der Landwirtschaft. Hier sind, wie auch in der Luft- und Schifffahrt, auch langfristig noch gasförmige und flüssige Energieträger erforderlich. Die Einsparziele im Verkehrssektor lassen sich daher nicht ohne nachhaltige, erneuerbare Kraftstoffe erreichen.
6. Die THG-Bilanz der Kraftstoffe im Straßenverkehr wurde in den letzten Jahren ganz wesentlich durch Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, zunehmend ergänzt durch Biokraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen, verbessert. Die durchschnittliche THG-Minderung von Biokraftstoffen in Deutschland stieg 2017 auf 81 %

an. Durch einen wachsenden Einsatz erneuerbarer und nachhaltiger Kraftstoffe kann schrittweise mehr fossiler Kraftstoff ersetzt und damit ein spürbarer Beitrag zum Klimaschutzziel geleistet werden.

7. Bioraffinerien stellen ein wichtiges Element dar: Sie produzieren nachhaltige Biokraftstoffe, liefern wertvolle Koppelprodukte wie z.B. heimische energie- und proteinreiche Futtermittel, die Sojaimporte aus Drittländern ersetzen. Überdies sind sie preiswerte „Langzeitbatterien“, die das Stromnetz stabilisieren, und sind eine Technologie zur Abscheidung und Nutzung von atmosphärischem CO₂. Die Nutzung von Abfall- und Reststoffen durch fortschrittliche Biokraftstofftechnologien ist dabei ein zusätzlicher Innovationsschub.
8. Erneuerbare Kraftstoffe, wie Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe, können die bestehende Infrastruktur von über 14.000 öffentlichen Tankstellen oder den Direktvertrieb im Kraftstoffhandel nutzen und sofort im Fahrzeugbestand eingesetzt werden.
9. Um eine realistische Chance zu haben, das verbleibende THG-Budget nicht zu überschreiten, müssen schon heute alle Optionen zur Minderung der THG-Emissionen ausgeschöpft werden. Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe müssen in Kombination mit weiterentwickelten, hocheffizienten Verbrennungsmotoren und Hybridkonzepten auch als Beitrag zur Standortsicherung im Rahmen des nationalen Transformationsprozesses eine prominente Rolle spielen.

Die Unterzeichner fordern daher eine deutliche Anhebung der bewährten THG-Minderungsquote. Markteingeführte erneuerbare Kraftstoffe müssen in stärkerem Umfang genutzt werden. Neue Kraftstofflösungen und Antriebstechnologien müssen angeschoben werden, sodass diese schnellstmöglich ihren Beitrag zur Minderung der THG-Emissionen leisten können. Unerlässlich sind ebenso stabile wie langfristige politische Rahmenbedingungen, die es allen Wirtschaftsbeteiligten ermöglichen, in Produktionskapazitäten und gleichzeitig zielgerichtet in Forschung und Entwicklung zu investieren sowie hiermit einhergehend auch neue Wertschöpfungsketten zu etablieren. Eine vorausschauende Klimapolitik im Verkehrssektor muss auch die Technologieführerschaft der hier ansässigen Unternehmen unterstützen, Synergieeffekte nutzen und so den Industrie- und Forschungsstandort Deutschland langfristig stärken.

Zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist daher ein Bündel von Maßnahmen nötig:

- Die Bundesregierung muss über die Zielvorgaben der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU/2018/2001 - RED II) hinausgehen. Dazu gehört ein ambitioniertes Ziel für fortschrittliche Biokraftstoffe und ein Ziel für strombasierte Kraftstoffe sowie die stetige Erhöhung der THG-Minderungsquote bis 2030.
- Die Beimischung von Biokraftstoffen muss erhöht werden und an Tankstellen verfügbar sein.
- Die geplante Revision der europäischen CO₂-Regulierung sowohl von Kraftfahrzeugen in 2023 als auch von Lkws in 2022 muss die Anrechenbarkeit von nachhaltigen regenerativen Kraftstoffen auf die Flottengrenzwerte ermöglichen.
- Es bedarf eines Markteinführungsprogramms für entwicklungsintensive Kraftstoffe wie z. B. strombasierte Kraftstoffe.
- Eine effektive Maßnahme wäre es, die Nutzung von Fahrzeugen, die bilanziell mit bio- und alternativen strombasierten Kraftstoffen betrieben werden, gemäß Bundesfernstraßenmautgesetzes von der Maut zu befreien.

Unterzeichner:

Bundesverband der Deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDBE); Biotechnologie-Industrie-Organisation Deutschland e.V. (BioDeutschland); Clariant; Deutscher Bauernverband (DBV); Mittelstandsverband Abfallbasierte Kraftstoffe e.V. (MVaK); Novozymes; Scania; Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP); UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.; UPM; Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA); Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB)