

# Mehr Klimaschutz im Verkehr

„Allianz für grüne Kraftstoffe“ reagiert auf das Zwischenergebnis der Verkehrskommission

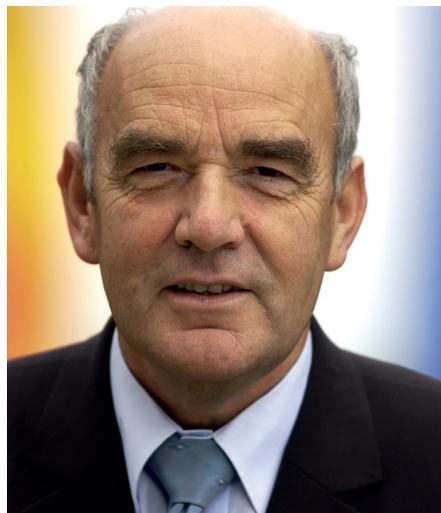
**Das Potenzial der Biokraftstoffe zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehr bleibt unberücksichtigt. Das kritisieren acht beteiligte Verbände aus dem Bereich der flüssigen Energieträger zum Vorhaben der neuen Verkehrskommission.**

*Carola Wunderlich, Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e. V., Berlin*

Im September 2018 hat die Bundesregierung die bis dahin tätige Expertenkommission „Nationale Plattform Elektromobilität“ unter dem Vorsitz von Henning Kagermann (ehemaliger SAP-Manager und Präsident von Acatech) mit der Fortsetzung ihrer Arbeit beauftragt. Hierzu wurde die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) gegründet. Unmittelbar nach Bekanntwerden der Teilnehmer der verschiedenen Arbeitsgruppen der neuen Verkehrskommission hat der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) Kritik angemeldet: Der entscheidende Beitrag der Biokraftstoffe zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehr werde bei der geplanten Zusammensetzung der Expertenkommission verkannt. Dies zeige der Umstand, dass das für erneuerbare Energien aus Biomasse zuständige Bundeslandwirtschaftsministerium zunächst weder im Lenkungskreis noch in der beratenden Kommission oder den verschiedenen Arbeitsgruppen der NPM vertreten sein sollte. Norbert Schindler, Vorsitzender des BDBe und Präsident der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, kritisierte zudem die voreilige thematische Festlegung der eingesetzten sechs Arbeitsgruppen und die Konzentration auf die Automobil- und Elektroindustrie: „Diese nationale Plattform ignoriert die Emissionen von 46 Millionen Autos auf Deutschlands Straßen und beschränkt die Zukunft der Mobilität technologisch. Sie ist komplett elektrifiziert.“

## Position der Verbände

Nach Bekanntgabe des vorläufigen Ergebnisses der Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ Ende März 2019 reagierten acht Verbände aus dem Bereich der flüssigen Energieträger mit einer gemeinsamen Stellungnahme unter dem Titel „Allianz für grüne Kraftstoffe“ (Kasten).



**Norbert Schindler, Vorsitzender des BDBe und Präsident der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz.**



**Stefan Walter, seit April 2018 Geschäftsführer des BDBe.** *Fotos: BDBe*

Erstmals haben sich damit Verbände der Mineralöl- und der Biokraftstoffwirtschaft im Kern auf die gemeinsame Position geeinigt, dass Biokraftstoffe und neuartige strombasierte, synthetische Kraftstoffe

(E-Fuels) für das Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele notwendig seien und die politische Fokussierung auf nur eine Technologie, nämlich die Elektromobilität, hohe Risiken beinhalte.

Zusätzlich entgegnete die Bioethanolwirtschaft zusammen mit dem Deutschen Bauernverband, dem Verband der Ölsaaten verarbeitenden Industrie in Deutschland (OVID), der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (Ufop) und dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) dem Zwischenbericht der Verkehrskommission mit einem Schreiben an deren Vorsitzenden und an mehrere Bundesminister. Darin wird dargelegt, dass der Zwischenbericht zweifelhaftes Ausführungen zum möglichen Beitrag von Bioethanol und Biodiesel für mehr Klimaschutz im Verkehr enthalte und zudem Aussagen, die weder wissenschaftlich belegt noch vorurteilsfrei hergeleitet sind. Dies betrifft unter anderem:

- Die Angabe eines Potenzials von Biokraftstoffen, das unterhalb der heute eingesetzten Energiemenge liegt.
- Die grundsätzliche Infragestellung der europäischen Nachhaltigkeitskriterien in der Biokraftstoffproduktion, obwohl diese 2018 mit der neuen Erneuerbare-Energien-Richtlinie nachjustiert wurden und daher aktueller Regelungsstand in ganz Europa sind.
- Die Behauptung, dass die begrenzten Mengen an Biomasse in anderen Sektoren (Industrie/Wärme- und Stromgewinnung) effizienter eingesetzt werden könnten als in Biokraftstoffen, obwohl die Effizienz durch die technische Prozesskette bestimmt wird und nicht durch die Art des Kraft- oder Brennstoffs.
- Die Angabe der für 2017 genannten CO<sub>2</sub>-Minderung durch Biokraftstoffe in Höhe von 7,7 Millionen Tonnen, obwohl die CO<sub>2</sub>-Minderung durch Biokraftstoffe aktuell tatsächlich höher ist (Abb. 1, S. 34).

RÜBENSHOPPEN EXKLUSIV

## BTS-SAATGUT DIREKT UNTER WWW.BETASEEDSHOP.DE BESTELLEN!

Das neue Angebot für alle Nordzuckerkunden: Bestellen Sie Ihr BTS-Saatgut ab sofort bei Ihrem persönlichen Agromais-/ Betaseed-Rübenberater oder online:



### IHRE VORTEILE:

- ✓ Direkt aus Züchterhand
- ✓ Neuste Genetik (dreijährig geprüft)
- ✓ Persönliche Beratung durch unsere Rübenprofis
- ✓ Einfach und bequem bestellen, direkt bei Ihrem **Agromais-/Betaseed-Rübenberater** oder unter **www.betaseedshop.de**

JETZT EXKLUSIV BESTELLEN UND ALS DANKESCHÖN  
EINEN SPANNGURT\* GRATIS ERHALTEN.



Mit Betaseed sichern Sie Ihre Ladung  
genauso gut wie Ihre Zuckererträge.

\*Ein Spanngurt pro Betrieb, ab der ersten Einheit

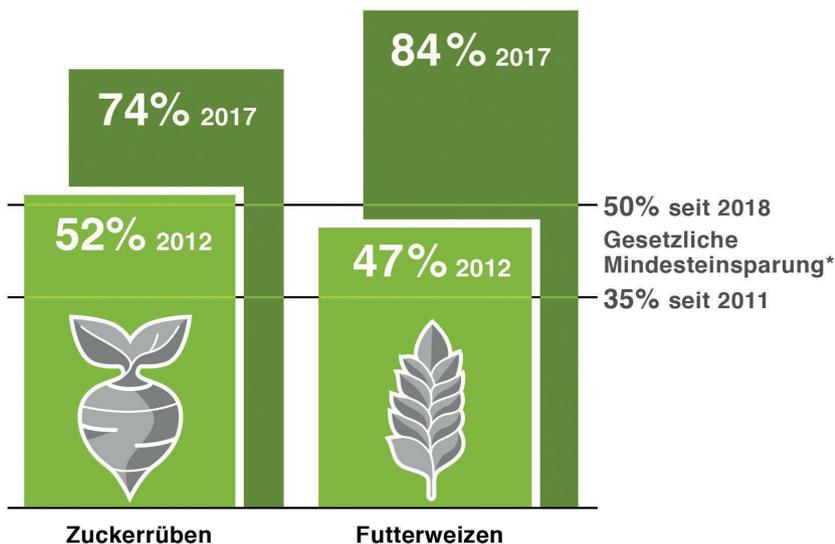


BETASEED. SIMPLY DIFFERENT.

[www.betaseed.de](http://www.betaseed.de)

Abb. 1: CO<sub>2</sub>-Einsparung mit Bioethanol

Mindestwerte nach EU-Vorgabe\* und amtlich\*\* festgestellte Einsparung gegenüber fossilem Benzin



\*EU-Richtlinien: 2009/28/EG und 2015/1513/EG  
\*\*Bundesanstalt für Landwirtschaft & Ernährung

© BDB<sup>®</sup> 2019

Das Verbändeschreiben schließt mit dem Appell, dass alle Maßnahmen zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr alle regenerativen Kraftstoffe, einschließlich Biokraftstoffe, in angemessener Form berücksichtigen sollten (Abb. 2). Außerdem sollten im Sinne des Investorenvertrauens die weiteren Schritte an etablierte Wertschöpfungsketten anknüpfen.

### Verbraucherinformationen über Super E10

Der BDBe hat seit Herbst 2018 zwei Projekte zur besseren Verbraucherinformation über die umweltfreundliche Kraftstoffalternative Super E10 realisiert:

Mit der Informationsplattform [www.e10tanken.de](http://www.e10tanken.de) werden Fragen der Autofahrer zur Verträglichkeit ihrer Benzinmotoren mit Super E10 verlässlich nach aktuellen Herstellerangaben und für alle in

der EU zugelassenen Pkw-Modelle beantwortet.

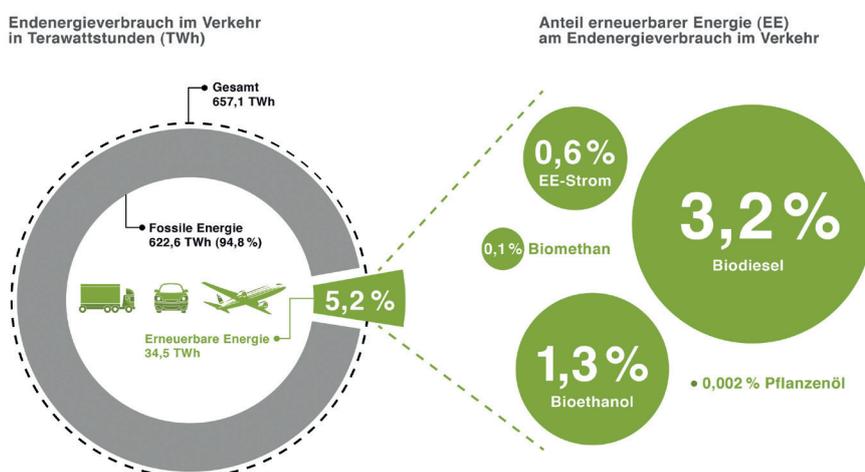
Außerdem wurden im Auftrag des BDBe aufwendige Vergleichstests mit fünf Autos aus verschiedenen Fahrzeugklassen durchgeführt, die abwechselnd mit Super E10 und Super (E5) betankt wurden. Die Ergebnisse der Abgasrollenprüfstandtests zeigen, dass das Tanken von Super E10 nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern auch den Stickoxid- und Feinstaubausstoß von Benzinmotoren deutlich reduziert. Im Detail verringert die Verwendung von Super E10 die Stickoxidemissionen im Vergleich zu Super (E5) um durchschnittlich 25 %. Für den Feinstaubausstoß ist im Durchschnitt eine erhebliche Reduktion von mehr als 70 % nachweisbar. Das Ergebnis der Tests zeigt auch, dass es bei keinem Modell einen Mehrverbrauch gibt, der größer ist als der kostenmäßig unbedeutende Unterschied von 0,09 Liter auf 100 km. Der seit Einführung von Super E10 von vielen Seiten angenommene Mehrverbrauch aufgrund des geringeren Heizwertes von Bioethanol gegenüber Mineralöl lässt sich durch die Tests nicht bestätigen.

Stefan Walter, Geschäftsführer des BDBe, erklärte bei Veröffentlichung der Ergebnisse: „Durch keine andere Maßnahme im Verkehr lassen sich problemlos, in kürzester Zeit und ohne Einschränkung der individuellen Mobilität die klima- und gesundheitsschädlichen Emissionen wirksamer reduzieren als durch das Tanken von Super E10. Damit hat es jeder Autofahrer selbst in der Hand, mehr für Klima- und Umweltschutz zu tun als bisher.“

### Entscheidung des Klimakabinetts wird im September erwartet

Der erste Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ der Verkehrskommission „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ blieb in der Regierung sowie in der öffentlichen Diskussion umstritten und somit konnte über die für den Verkehr notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele vorerst kein Konsens hergestellt werden. Der BDBe verfolgte ebenso die Diskussionen der Arbeitsgruppe 2 „Alternative Antriebe und Kraftstoffe“. In einer Übersicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Abschätzung des Potenzials der CO<sub>2</sub>-Senkung werden als allgemeine Maßnahmen unter dem Themenfeld „Alternative Kraftstoffe“ aktuell zwei Optionen gleichberechtigt angeführt: Erstens „strombasierte Kraftstoffe voranbringen“ und

Abb. 2: Verbrauch erneuerbarer Energien im Verkehr in Deutschland für das Jahr 2017 (Stand 12/2018)



Quelle: AGEE-Stat

© BDB<sup>®</sup>, 12/18

Gemeinsame Erklärung der Verbände BDBe, DVFG, MEW, MVaK, MWV, UFOP, UNITI, VDB

## Allianz für grüne Kraftstoffe: Klimaziele im Verkehr sind nur mit CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen zu erreichen

Globale, europäische und nationale Vorgaben setzen den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr künftig immer engere Grenzen. Die Nationale Plattform zur Zukunft der Mobilität (Verkehrskommission) hält zu ihrem Zwischenbericht fest: Zur Zielerreichung „werden alle Technologien und Verkehrsträger und entsprechende Investitionen in Infrastrukturen und Produktionsanlagen benötigt“. In einer gemeinsamen Erklärung begrüßen acht Verbände aus dem Bereich der flüssigen Energieträger diese Feststellung der Verkehrskommission. Sie fordern die Bundesregierung auf, das Potenzial CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe ebenso engagiert zu nutzen wie das der Elektromobilität.

Bis 2050 will die EU klimaneutral werden; bis 2030 gibt es ehrgeizige Zwischenziele unter anderem für den Verkehr. Doch selbst wenn in Deutschland bis 2030 wie angestrebt rund 7 bis 10 Millionen E-Autos fahren, werden noch mehr als 35 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor unterwegs sein. Wesentliche Teile des Lkw-Verkehrs sowie Schiff- und Luftfahrt sind zudem nur schwer elektrifizierbar. Auch mit weiteren erforderlichen Maßnahmen wie mehr Ökostrom und mehr Förderung für Bus und Bahn wird sich die CO<sub>2</sub>-Lücke im Verkehr nicht schließen lassen.

### Biokraftstoffe und E-Fuels notwendig

Das bedeutet: Wir werden für den Klimaschutz weiterhin flüssige Kraftstoffe brauchen, und diese müssen klimaneutral werden. Biokraftstoffe sorgen bereits heute für Treibhausgasreduktion; fortschrittliche Biokraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen werden eine zunehmend bedeutende Rolle spielen. Darüber hinaus steht mit strombasierten synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) eine weitere Technologie zur Minimierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr zur Verfügung.

### Fokussierung auf eine Technologie beinhaltet hohe Risiken

Gegen eine reine Fokussierung auf die Elektromobilität sprechen auch soziale und regionale Aspekte: Im Falle höherer Energiesteuern auf Kraftstoffe bezahlen Bewohner im ländlichen Raum, die auf eine große Reichweite angewiesen sind, die staatlich geförderte Elektromobilität der Städte. Kleinwagen drohen wegen höherer Kosten aufgrund der erforderlichen CO<sub>2</sub>-Senkung deutlich teurer zu werden, was gerade Bezieher niedriger Einkommen trübe.

### Die Branche ist zum Dialog bereit

Die Unterzeichner der gemeinsamen Erklärung sind davon überzeugt, dass nur mit einem deutlichen Ausbau der Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe die Klimaziele im Verkehr erreicht werden können. Für die notwendigen erheblichen Investitionen in verschiedene fortschrittliche Technologien sind verlässliche und attraktive Rahmenbedingungen unerlässlich. Die Verbände stehen mit ihren Mitgliedsunternehmen bereit, den Weg zu mehr erneuerbaren Kraftstoffen zu beschreiten.

Berlin, 3. April 2019

### Die Unterzeichner:

BDBe – Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft  
 DVFG – Deutscher Verband Flüssiggas  
 MEW – Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland  
 MVaK – Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe  
 MWV – Mineralölwirtschaftsverband  
 UFOP – Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen  
 UNITI – Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen  
 VDB – Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie

zweitens „fortschrittliche Biokraftstoffe unterstützen“. In dem seit Anfang April zusätzlich eingesetzten Klimakabinett unter Vorsitz der Bundeskanzlerin sollen fünf Fachminister bis September 2019 eine Einigung über die Maßnahmen für den bis Ende 2019 aufzustellenden nationa-

len Energie- und Klimaplan erzielen. Der BDBe hat die Vorschläge der Bioethanolwirtschaft für mehr Klimaschutz im Verkehr in einem Positionspapier aufbereitet und wird diese in die Beratungen in den Ministerien und parlamentarischen Gremien einbringen:

- Initiative für eine effiziente Treibhausgasminderungsquote, d. h. bis 16 Prozent im Jahr 2030 auf alle Kraftstoffe
- Anrechnung von Biokraftstoffen bei der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung
- Begrenzung der Quotenanrechnung erneuerbaren Stroms im Straßenverkehr
- Stärkere Unterstützung der Markteinführung neuartiger Biokraftstoffe
- Normierung der Kraftstoffsorte E20
- Abschaffung der Kraftstoffsorte Super (Super Plus soll Bestandssorte werden)
- Ausrichtung der Energiebesteuerung von Kraftstoffen am CO<sub>2</sub>-Ausstoß <<



Das Tanken von Super E10 reduziert nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern auch den Stickoxid- und Feinstaubausstoß von Benzinmotoren deutlich.

Foto: BDBe

### Carola Wunderlich

Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e. V. (BDBe), Berlin  
 wunderlich@bdbe.de  
 www.bdbe.de  
 www.e10tanken.de