Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Klimaschutzplan 2050 – Entwurf des Bundesumweltministeriums verkennt Belastung durch Verkehr

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) teilt mit, dass er den Entwurf des Klimaschutzplan 2050 des Bundesumweltministeriums als Grundlage für die Diskussion der langfristigen Rahmenbedingungen des Klimaschutzes im Verkehr begrüßt. Positiv ist aus Sicht der deutschen Bioethanolwirtschaft, dass Technologieneutralität und Innovationsoffenheit als Grundlagen für die Erreichung der internationalen Klimaziele betont werden. Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDBe: „Die Annahme, dass Straßen- und Schienenverkehr sowie Teile des Luft- und Schiffverkehrs weitgehend auf Strom aus erneuerbaren Energien umgestellt werden könne, ist jedoch vor dem Hintergrund der Energiereferenzprognose des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie unrealistisch.“

Kraftfahrzeugbestand bis 2030 und 2050

Nach dieser Energiereferenzprognose wird die Anzahl der Elektroautos in Deutschland auf 2,8 Mio. im Jahr 2030 steigen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 6,4% am gesamten Kraftfahrzeugbestand von prognostizierten 44 Mio. im Jahr 2030. Für das Jahr 2050 werden 9,8 Mio. Elektroautos, die 23% des Kraftfahrzeugbestands ausmachen, vorausgesagt. Die Prognose enthält auch Daten zur Anzahl von Kraftfahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor auf Deutschlands Straßen: Im Jahr 2030 sollen es 42 Mio. und im Jahr 2050 noch 33 Mio. sein.

Dietrich Klein, Geschäftsführer des BDBe: „Daraus folgt, dass für den Kraftfahrzeugbestand mit Benzin- und Dieselmotor noch mehrere Jahrzehnte lang flüssige oder gasförmige Kraftstoffe mit einem möglichst geringen Anteil fossiler Brennstoffe gebraucht werden.“ Daher ist es aus seiner Sicht konsequent, wenn sich ein nationaler Klimaschutzplan für das Jahr 2050 an der Energiereferenzprognose orientiert, welche für das Jahr 2030 ein eindeutiges Zwischenziel zugrunde legt, „und zwar einen Anteil von 20% erneuerbarer Energien in allen Kraftstoffen.“

Treibhausgasemissionen des Verkehrs müssen mehr Beachtung finden

Nach Auffassung des BDBe sollte ein nationaler Klimaschutzplan 2050 von realistischen Grundlagen und Prognosen ausgehen. Hierzu zählt, dass für die notwendige Senkung der kraftstoffbedingten Emissionen des Verkehrs eine Kombination von allen derzeit verfügbaren und noch zu entwickelnden Maßnahmen erforderlich ist.

Dietrich Klein: „Die in Deutschland im Jahr 2015 eingeführte Treibhausgasvermeidungspflicht für alle Kraftstoffe sollte als Kern des Klimaschutzes im Verkehr konsequent ausgebaut werden. Die im

novellierten Bundesimmissionsschutzgesetz festgelegten und bis zum Jahr 2020 stufenweise steigenden Quoten sollten deshalb schneller und stärker angehoben werden.“ Aus Sicht des BDBe ist es vorteilhaft und ausbaufähig, dass die Kosten der Treibhausgasminderung, d.h. die Kosten pro vermiedene Tonne CO2, nun entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Einsatz von Biokraftstoffen geworden sind.

Dietrich Klein: „Die Effizienz von Bioethanol ist auf einen Wert von 70% Treibhausgasminderung im Vergleich zu fossilem Kraftstoff im Jahr 2015 gestiegen. Wegen dieser Effizienzsteigerung konnte jedoch die Treibhausgasvermeidungspflicht von den Mineralölunternehmen zu leicht, d.h. mit weniger Biokraftstoffen erfüllt werden. Im Jahr 2015 ist die Beimischung von Bioethanol zu fossilem Benzin und Biodiesel zu fossilem Diesel um 8,6% gesunken. Daraus ergibt sich, dass mit einer höheren Quote der Verbrauch fossiler Kraftstoffe hätte gesenkt werden können.“

Die deutsche Bioethanolwirtschaft schlägt daher vor, die Erfüllung der Treibhausgasvermeidungs-Quote jährlich zu evaluieren. Auf dieser Grundlage ließe sich das Inverkehrbringen fossiler Kraftstoffe schrittweise begrenzen und das von der EU gesteckte Zwischenziel von 27% erneuerbarer Energien im Verkehr im Jahr 2030 leichter erreichen.