Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Bundesumweltministerium verabschiedet sich vom Klimaschutz im Verkehr Biokraftstoffwirtschaft: Ein mutloser Entwurf ohne Perspektive für erneuerbare Kraftstoffe nachhaltiger biodiesel

Ein Gesetzentwurf des Bundesumweltministeriums (BMU) für die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehr bietet nach Auffassung von drei Branchenverbänden der Biokraftstoffwirtschaft - Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe), Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (UFOP) und Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) - keine Lösung für die drängenden Probleme im Klimaschutz des Verkehrssektors.

„Das BMU verabschiedet sich mit seinen Vorschlägen ganz offensichtlich vom Klimaschutz im Verkehr. Der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe soll in den kommenden Jahren sogar sinken. Damit wird der derzeitige Fahrzeugbestand mit fast 58 Millionen Benzin- und Dieselfahrzeugen praktisch nichts zum Klimaschutz beitragen können“, sagte Stefan Walter, Geschäftsführer des BDBe.

Stephan Arens, Geschäftsführer der UFOP kritisierte, dass der Anteil von nachhaltigem Biodiesel und Bioethanol aus Anbaubiomasse dem Plan des BMU zufolge sogar stärker abgesenkt werden soll, als dies der integrierte Nationale Energie- und Klimaplan vorsehe. Dieser war erst kürzlich regierungsintern abgestimmt und Ende Juni der EU-Kommission übermittelt worden. „Nachhaltige Biokraftstoffe aus landwirtschaftlicher Biomasse stellen derzeit den mit Abstand größten Beitrag Erneuerbarer Energien im Straßenverkehr. Hierdurch werden jährlich etwa 6 Mio. Tonnen CO2 eingespart. Ausgerechnet diese unverzichtbare Klimaschutzleistung soll nach dem Willen des BMU verringert werden.“

Gleichzeitig würden auf europäischer und nationaler Ebene immer ehrgeizigere Klimaziele verkündet. Erst ab dem Jahr 2026 soll die Mineralölwirtschaft verpflichtet werden, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe etwas stärker zu senken als bisher.

„Das BMU schlägt damit tatsächlich vor, dass in den kommenden fünf Jahren nichts geschehen soll bei der Treibhausgasminderung der Antriebsenergie im Verkehr“, äußerte Elmar Baumann, Geschäftsführer beim VDB. Der BMU-Entwurf sehe in auffälligem Gegensatz zu Vorschlägen aus Industrie und Wirtschaft keine stufenweise, anspruchsvolle Steigerung der Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vor. „Das Erreichen des deutschen 2030-Verkehrsziels ist hiermit ausgeschlossen“, sagte Baumann. Das für das gesetzlich vorgegebene Treibhausgasminderungsziel im Verkehr verantwortliche Bundesverkehrsministerium werde für die absehbare Zielverfehlung Emissionsrechte von anderen Mitgliedstaaten hinzukaufen müssen, zu Lasten des deutschen Steuerzahlers.

Die Bundesregierung ist durch Europarecht dazu verpflichtet, einen Anteil von Erneuerbaren

Energien im Verkehr in Höhe von 14 Prozent gemäß der Erneuerbare Energien-Richtlinie II (RED II, Renewable Energy Directive II) zu erreichen. Die RED II sieht eine Reihe von Mehrfachanrechnungen vor. So zählt E-Mobilität vierfach, abfallbasierte und fortschrittliche Biokraftstoffe werden doppelt auf das Ziel der RED II angerechnet. Durch diese Multiplikatoren steigt der Anteil an erneuerbarer Energie, die tatsächlich physisch eingesetzt wird, bis 2030 praktisch kaum gegenüber heute. Die Bundesregierung hatte daher angekündigt, über diese europäischen Vorgaben hinauszugehen und für mehr Klimaschutz im Verkehr zu sorgen. Biokraftstoffe können hierbei eine maßgebliche Rolle spielen.
„Zwischen dem Beschluss der Bundesregierung, die RED II ambitioniert umzusetzen, und dem vom BMU vorgelegten Gesetzentwurf besteht kein Zusammenhang. Das ist aus Sicht des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Wirtschafts- und Landwirtschaftspolitik irritierend, und wird der Vorbildfunktion, die Deutschland im Rahmen der derzeitigen EU-Ratspräsidentschaft hat, alles andere als gerecht“, so Walter abschließend.

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) vertritt branchenübergreifend die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen und –verbände, deren Spektrum von der landwirtschaftlichen Produktion der Rohstoffe bis zur industriellen Erzeugung und Weiterverarbeitung von Bioethanol und aller Co-Produkte reicht. Zu den Co-Produkten zählen DDGS, CDS, biogene Kohlensäure, Gluten, Hefe, Biomethan und organischer Dünger. Für Kraftstoffanwendungen, für Getränke oder den industriellen Bereich wird unterschiedlich klassifiziertes Bioethanol aus Futtergetreide, Zuckerrüben oder biogenen Abfall- und Reststoffen produziert. In Deutschland enthalten die derzeit an Tankstellen angebotenen Benzinsorten zwischen 5 % und 10 % zertifiziert nachhaltiges Bioethanol.

Kontakt:
Christine Kroke
Tel. 030 - 301 29 53-13
presse@bdbe.de
www.bdbe.de
www.e10tanken.de