Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Biokraftstoffverbände: DUH verleugnet positive Klimabilanz nachhaltiger Biokraftstoffe - Klimafreundlicher Fahrzeugbestand nicht mit Solarstrom zu erreichen

Berlin, 23.02.2022: **Die von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) heute veröffentlichte Ausarbeitung zu „Agrokraftstoffen“ stellt aus Sicht der deutschen Biokraftstoffverbände Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) und dem Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) den amtlich zertifizierten Klimaschutzbeitrag nachhaltiger Biokraftstoffe völlig zu Unrecht in Frage. Die DUH vermittelt den falschen und am tatsächlichen Handlungsdruck vorbeigehenden Eindruck, dass der derzeitige Fahrzeugbestand von mehr als 55 Millionen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor mit Solarstrom angetrieben werden kann. Tatsächlich werden nachhaltige heimische Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse und aus Reststoffen auch in den kommenden Jahrzehnten eine tragende Rolle bei der Defossilisierung des Straßenverkehrs spielen und Energieversorgungssicherheit sicherstellen.**

In der Ausarbeitung wird eine alternative Nutzung der Fläche, die aktuell für den Anbau der Rohstoffe für die Produktion von Biokraftstoffen genutzt wird, thematisiert und eine Renaturierung vorgeschlagen. Darüber hinaus soll zur Gewinnung der im Verkehr benötigten Energiemenge, wie sie die Biokraftstoffe bisher liefern, Solaranlagen installiert werden. Die Autoren gehen dabei nicht darauf ein, welche Kosten der Aufbau einer derartig großen Kapazität an Solaranlagen verursacht oder wie die Finanzierung des Vorhabens gesichert werden soll. Auch finden weder der Verlust an Einkommen auf Seiten der Landwirte durch die alternative Nutzung des Grund und Bodens Berücksichtigung, noch die Kosten für die Umstellung der Fahrzeugbestandsflotte auf Elektromobilität.

Die Arbeit im Auftrag der DUH, die Biokraftstoffen wegen des Flächenbedarfs generell eine Klimaschutzwirkung abspricht, geht davon aus, dass die derzeit für den Anbau der für die Biokraftstoffherstellung genutzte Ackerfläche stillgelegt und aufgeforstet wird. Die sich hieraus ergebende Bindung von Kohlenstoff übertreffe die mit der Nutzung von Biokraftstoffen erreichbare CO_2-Minderung. Die Produktion von Solarstrom für Elektrofahrzeuge nehme deutlich weniger Fläche ein und sei als erneuerbare Antriebsenergie zu bevorzugen.

Die DUH bleibt die Antwort schuldig, wie die Einsparung klimaschädlicher Treibhausgase kurzfristig kompensiert werden soll, wenn nachhaltige Biokraftstoffe nicht mehr eingesetzt werden. Autos, die heute teilweise mit nachhaltigen Biokraftstoffen mit einer durchschnittlichen THG-Einsparung von über 90 % betankt werden, verschwinden nicht einfach von Deutschlands Straßen, wenn Biokraftstoffe vom Markt genommen werden. Hier entstehen bei Nichterfüllung der im Bundes-Klimaschutzgesetz vorgesehenen Minderungsvorgaben tatsächlich Opportunitätskosten, weil die

Bundesregierung gezwungen wäre, aus Steuermitteln Emissionsrechte von anderen Mitgliedsstaaten zu kaufen. Die derzeit im Verkehrssektor verbrauchte Energie besteht zu 92,5 Prozent aus fossilen Energieträgern. Lediglich 7,5 Prozent sind erneuerbar. An den erneuerbaren Energien machen biomassebasierte flüssige und gasförmige Kraftstoffe rund 90 Prozent aus, bezogen auf den Straßenverkehr sogar über 98 Prozent. Bis zum Jahr 2030 werden Bioethanol, Biodiesel und Biomethan schätzungsweise rund 120 Millionen Tonnen Treibhausgase im Verkehr eingespart haben.

Mit Blick auf die europäische Biokraftstoffproduktion machen die Verbände deutlich, dass diese strengen Nachhaltigkeitsvorgaben unterworfen ist, die in den vergangenen 15 Jahren mehrfach verschärft wurden und mit dem Vorschlag der EU-Kommission zur Novellierung der Erneuerbare Energien Richtlinie (2018/2001/EG) noch ambitionierter werden:

- Die bei der Biokraftstoff-Produktion verwendeten Rohstoffe, hierzulande überwiegend Raps, Futtergetreide und Zucker, dürfen seit dem Jahr 2008 nachweisbar nur von Flächen stammen, die bereits zu diesem Zeitpunkt landwirtschaftlich genutzt waren. Waldrodungen oder das Trockenlegen biologisch wertvoller Flächen sind damit ausgeschlossen.
- Beim Anbau müssen die für die für die Landwirtschaft geltenden Anbauregeln zum Schutz von Gewässern, Boden und Biodiversität (sog. Cross-Compliance-Vorschriften aus der gemeinsamem EU-Agrarpolitik) eingehalten werden. Die mit der Reform der Agrarpolitik ab 2023 geltenden Anforderungen werden dem von der DUH als Opportunität geforderten Ansatz nach Förderung von Biodiversität und der Funktion als Bodenkohlenstoffsenke weiter vorantreiben. Die EU-Kommission strebt hier eine nach Standorten angepasste Nutzungs- und Senkenstrategie an, die u.a. die Wiedervernässung von Moorstandorten und die Förderung der Anreicherung von Kohlenstoff im Boden vorsieht, der als zusätzlicher Beitrag zur Treibhausgasminderung auf Nahrungsmittel oder auch Biokraftstoffe angerechnet werden kann.
- Landwirtschaftliche Rohstoffe, bei denen nach den geltenden EU-Bestimmungen ein hohes Risiko besteht, dass ihre Produktion den Anbau von Nahrungs- und Futtermitteln verdrängt – zurzeit gilt dies für Palmöl – dürfen vom kommenden Jahr an in Deutschland nicht mehr verwendet werden. Dies gilt auch in anderen EU-Mitgliedstaaten.
- Bei der Berechnung der mit dem Einsatz von nachhaltigen Biokraftstoffen gegenüber fossilen Kraftstoffen verbundenen Treibhausgaseinsparungen, zuletzt waren dies über 13 Millionen Tonnen CO_{2eq} im Jahr, werden sämtliche Emissionen, die mit dem Rohstoffanbau, dem Transport und der Verarbeitung von Biokraftstoffen verbunden sind, erfasst. Die mit Biokraftstoffen zu erreichenden Mindesteinsparungen gegenüber fossilen Kraftstoffen wurden in den letzten Jahren sukzessive erhöht.
- Die Nutzung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse ist gesetzlich gedeckelt, weil die Anrechnungsvorgaben der entsprechenden Treibhausgasminderungsquote eine Obergrenze vorsehen, ohne eine Beimischungsverpflichtung vorzugeben, wie die DUH fälschlicherweise behauptet.

Auch bei einem ambitionierten Markthochlauf der Elektromobilität muss davon ausgegangen werden, dass im Jahr 2030 noch mehr als 30 Millionen Pkw und nahezu sämtliche Nutzfahrzeuge mit

einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind. Auch diese müssen aber einen Beitrag zur Defossilisierung leisten, können mit Solar- und Windstrom aber nicht betrieben werden, wie es die DUH suggeriert.

Nachhaltige Biokraftstoffe auf Basis europäischer Agrarrohstoffe sind für die UFOP und den BDBe eine sofort verfügbare und für Verbraucherinnen und Verbraucher bezahlbare Alternative zu Benzin und Diesel. Ihre Produktion sichert Wertschöpfung und Arbeitsplätze im ländlichen Raum und trägt mit den gleichzeitig hergestellten Koppelprodukten, vor allem gentechnikfreie Proteinfuttermittel, dazu bei, Lebens- und Futtermittelimporte aus Drittstaaten zu reduzieren.

Kontakt Ufop

Tel. +49 30 235 97 99 - 0
Fax: +49 30 235 97 99 - 99
E-Mail: info@ufop.de
www.ufop.de