

Klimaschutz ohne Biodiesel, Bioethanol und Biomethan nicht denkbar

„Klimaschutz im Verkehr ist ohne Biodiesel, Bioethanol und Biomethan nicht denkbar,“ stellt Artur Auernhammer, der Vorsitzende des Bundesverbandes Bioenergie (BBE), heute bei einer Pressekonferenz zum 20. Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2023“ fest. Biokraftstoffe leisteten den mit Abstand größten Beitrag zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes im Verkehr, so Auernhammer. Die durchschnittliche Einsparung der Biokraftstoffe im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen stieg im Jahr 2021 auf 84 Prozent. Deswegen hält es der BBE-Vorsitzende für nicht nachvollziehbar, wenn Cem Özdemir als Bundeslandwirtschaftsminister und Bundesumweltministerin Steffi Lemke die Bedeutung und damit die Zukunft von nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse in Frage stellen.

Die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) verpflichtet die Mineralölindustrie, den Treibhausgasausstoß ihrer Kraftstoffe im Vergleich zum Jahr 2010 um einen bestimmten Prozentsatz zu senken. Insgesamt hat die Mineralölindustrie die deutsche THG-Quote im Jahr 2021 deutlich übererfüllt. In Summe wurden nach aktuellen Angaben der Generalzolldirektion (GZD) über 15 Millionen Tonnen CO₂-Reduzierung angerechnet. Dies entspricht einer Minderung von 7,26 Prozent. Gesetzlich vorgeschrieben waren lediglich sechs Prozent. Den größten Beitrag leisteten Biodiesel, Bioethanol und Biomethan, die den Treibhausgas-Ausstoß um 11,1 Millionen Tonnen CO₂ reduzierten. Elektromobilität sparte lediglich knapp 25.000 Tonnen CO₂ ein. „Biodiesel, Bioethanol und Biomethan sind nachhaltig und das Rückgrat der Treibhausgasminderung im Mobilitätssektor, und dies wird auch in den kommenden Jahren bis 2030 so bleiben,“ stellt Artur Auernhammer heraus.

„Wir gehen davon aus, dass durch die steigende THG-Quote bis zum Jahr 2030 insgesamt rund 175 Mio. Tonnen CO₂ im Verkehr eingespart werden. 110 Mio. Tonnen CO₂ dieser Gesamteinsparung werden dabei durch nachhaltige Biokraftstoffe beigesteuert. Bei allem Potenzial, das in der Elektromobilität und der Brennstoffzelle liegt, verdeutlicht dies, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele an den markteingeführten Biokraftstoffen kein Weg vorbeiführt“, so Auernhammer.

Der BBE-Vorsitzende hält es bereits heute für absehbar, dass auch bei Erfüllung der ambitionierten Elektromobilitätsziele im Jahr 2030 der weitaus größere Teil der Fahrzeugflotte mit Verbrennungsmotoren unterwegs sein wird. Auch diese müssen einen steigenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Richtig sei es daher, dass der aktuelle Klimaschutzbeitrag der markteingeführten nachhaltigen Biokraftstoffe mindestens abgesichert und durch den Ausbau fortschrittlicher Biokraftstoffe und schließlich auch synthetischer Kraftstoffe ergänzt werde, so Auernhammer. Hierzu bedürfe es einer Nationalen Kraftstoff- und Antriebsstrategie, die alle Minderungsoptionen im Tank und in der Batterie berücksichtigt.

Cem Özdemir dürfe nicht weiter einen Verzicht auf Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse fordern, unterstreicht der BBE-Präsident. „Die Bundesregierung darf sich nicht einseitig auf die Elektrifizierung festlegen. Verlierer wären unter den aktuellen Bedingungen der Klimaschutz im Verkehr und der Steuerzahler. Im Falle der Nichterfüllung deutscher Klimaschutzziele müssen schließlich Emissionsrechte von anderen EU-Mitgliedstaaten zugekauft werden“, bekräftigt Auernhammer die Forderung der Verbände. So habe die Bundesregierung für den Zeitraum 2013 bis 2021 bereits elf Millionen Emissionsrechte zukaufen müssen von Bulgarien, Tschechien und Ungarn. (aum)

Bilder zum Artikel



Alle Dieselloks von DB Cargo sind für Biokraftstoff zugelassen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DB/Volker Emersleben
