

EU-Klimagesetz und Klimaschutzgesetz erfordern unverzüglich wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr

Nachhaltiges Biomasse- und Biokraftstoffpotenzial jetzt nutzen

1. Anhebung der Klimaschutzziele in 2030 und Brexit erfordern Anpassung der nationalen Klimaschutzverpflichtungen

Die Regierungschefs der Europäischen Union (EU) haben im Oktober 2019 auf Grundlage einer zukünftig ambitionierteren Klimaschutzpolitik beschlossen, im Jahr 2050 die Klimaneutralität erreichen zu wollen. Die EU-Kommission hat hierzu im Dezember 2019 den Vorschlag für ein europäisches Klimagesetz im Rahmen des „Green Deal“ vorgelegt. Zu diesem Zeitpunkt war nicht erkennbar, vor welchen Herausforderungen sich die EU im Lichte der Bewältigung der COVID-19-Pandemie und deren Folgen gestellt sieht.

Ungeachtet dieser andauernden Krisensituation hält die EU daran fest, bis 2050 die Klimaneutralität erreichen zu wollen. In diesem Zusammenhang soll auch das Klimaschutzziel für 2030 von 40 auf 50 bis 55 Prozent Emissionsminderung gegenüber 1990 steigen. Die Maßnahmen zur Zielerreichung sollen in ein in der Geschichte der EU noch nie dagewesenes Programm zur Wiederbelebung der europäischen Wirtschaft, finanziert aus nationalen und EU-Mitteln, integriert werden. Der federführende Umweltausschuss des Europäischen Parlaments diskutiert ferner den Vorschlag, die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 65 Prozent bis zum Jahr 2030 verbindlich festzuschreiben. Unabhängig davon, auf welchen Kompromiss sich Europäisches Parlament und EU-Ministerrat verständigen werden, bedeutet dies eine Überprüfung und ggf. Neujustierung des Verteilungsschlüssels in der europäischen Lastenteilungsverordnung - „Effort-Sharing Regulation“ (ESR), nicht zuletzt auch infolge der erforderlichen Kompensation der durch den EU-Austritt Großbritanniens entfallenden Klimaschutzverpflichtung.

2. Herausforderung Klimaschutz im Verkehrssektor wird dringlicher – bestehende Biokraftstoffpotenziale und Synergien nutzen

Vor diesem Hintergrund bewertet die EU-Kommission die von den Mitgliedsstaaten vorgelegten „Integrierten nationalen Energie- und Klimapläne (NECPs)“ im Hinblick auf die Wirksamkeit der aufgeführten nationalen Klimaschutzmaßnahmen. Das deutsche Klimaschutzgesetz (KSG) gibt für den Verpflichtungszeitraum 2021 bis 2030 sektorspezifische Treibhausgas-höchst-mengen für die einzelnen EU-Emissionshandels- (ETS-) und ESR-Sektoren vor. Im Falle einer Überschreitung müssen von anderen Mitgliedsstaaten, die ihre Verpflichtungen übererfüllen, Emissionsrechte aus Steuermitteln zur Kompensation zugekauft werden. Offen ist derzeit, ob die EU-Kommission die im deutschen NECP aufgeführten Maßnahmen als ausreichend anerkennt.

Besonders problematisch ist die Tatsache, dass der Verkehrssektor in Deutschland bisher keinen Beitrag zum Klimaschutz geleistet hat. Effizienzgewinne in der Motorenentwicklung gingen zu Lasten eines höheren Leistungsgewichtes und größerer Fahrleistungen im Pkw-Verkehr. Ebenso zugenommen haben der straßengebundene Güterverkehr und gleichzeitig der Wettbewerbsdruck in diesem Gewerbe mit der Folge, dass der Anteil im EU-Ausland angesiedelter Transportunternehmen das Straßenbild in Deutschland bestimmt. Diese Unternehmen bestimmen im Schwerlastverkehr daher auch die Geschwindigkeit für einen Antriebswechsel.

Der Verkehr ist deshalb, sowohl im Hinblick auf die gesamtwirtschaftliche Bedeutung, als auch auf die Erreichung nationaler wie europäischer Klimaschutzziele, ein besonders wichtiger Sektor. Das deutsche Klimaschutzgesetz und das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 bilden auf nationaler Ebene den klimapolitischen Rahmen (vgl. Tabelle).

Der BBE stellt fest, analoge Regelungen müssten in allen Mitgliedsstaaten eingeführt und umgesetzt werden, um mit Blick auf den Verpflichtungszeitraum 2021 bis 2030 die real zur Verfügung stehenden Maßnahmen entsprechend ihrer Wirksamkeit zu priorisieren und hiermit einhergehend technologieoffen Synergieeffekte und Innovationen zu ermöglichen. Unter dieser Zielsetzung muss die EU-Kommission die von den Mitgliedsstaaten eingereichten nationalen Energie- und Klimapläne prüfen.

Nachhaltig zertifizierte biogene Rohstoffe und Biokraftstoffe bilden eine bereits **jetzt** wirksame Maßnahme. **Ohne Biokraftstoffe wäre der Treibhausgasausstoß im deutschen Verkehrssektor in 2018 um ca. 9,5 Mio. t CO₂Äq. höher ausgefallen¹.**

Tabelle: Treibhausgashöchstmengen nach Sektoren (gemäß KSG)

Tabelle: Jahresemissionsmengen von CO₂

Jahresemissionsmenge in Mio. Tonnen CO ₂ - Äquivalent	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Energiewirtschaft		257								175
Industrie	182	177	172	168	163	158	154	149	145	140
Gebäude	113	108	103	99	94	89	84	80	75	70
Verkehr	145	139	134	128	123	117	112	106	101	95
Landwirtschaft	68	67	66	65	64	63	61	60	59	58
Abfallwirtschaft und Sonstiges	9	8	8	7	7	7	6	6	5	5

¹ BLE: Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2018: https://www.ble.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2019/191031_Biokraftstoffe.html | Abruf Juni 2020

Im Jahr 2019 lagen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bei 163,5 Mio. t². Für die Zielerreichung in 2030 ist demzufolge eine Senkung um 68,5 Mio. t erforderlich.

3. Die E-Mobilität – eine Klimaschutzoption mit zeitlichem Vorlauf

Die Bundesregierung hat ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Förderung der E-Mobilität beschlossen. Neben der auf 6.000 EUR erhöhten Kaufprämie gehören zu den weiteren aus Steuermitteln geförderte Maßnahmen: der Aufbau der Ladeinfrastruktur, der Leitungsausbau regional und überregional sowie Steuerbegünstigungen. Fahrzeughersteller und Energieversorgungsunternehmen subventionieren ergänzend den Fahrzeugkauf und die Infrastruktur. Dies ist ein Förderpaket, das sich in diesem Umfang die meisten anderen EU-Mitgliedsstaaten nicht leisten können. Selbst wenn im Jahr 2030 hierzulande die angestrebte Anzahl von 10 Mio. zugelassenen Elektro-Pkw erreicht wird, werden noch mehr als 30 Mio. Fahrzeuge (Pkw und schwere Nutzfahrzeuge) mit Verbrennungsmotoren betrieben. Zu diesem Ergebnis kommen die Experten der vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) initiierten „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM). Mit dem Hochlauf der Elektromobilität müsste gemäß dem Prinzip der „Zusätzlichkeit“ im gleichen Umfang der Ausbau der Stromerzeugung aus Windkraft und Photovoltaik zur Deckung dieses zusätzlichen Bedarfs an erneuerbaren Strom beschleunigt werden. Anderenfalls beschleunigt der Ausbau der E-Mobilität den Verbrauch fossiler Energieträger im Stromsektor. Das Gegenteil ist beim Kapazitätsaufbau aber derzeit der Fall. Die gleiche Feststellung betrifft die Stromerzeugung aus Biomasse. Diese Produktion unterscheidet sich von allen anderen Erzeugungsoptionen für erneuerbaren Strom durch ihre flexibel an dem Bedarf regelbare Produktion – Biomasse ist ein „Energieträger“ und keine „Energiequelle“.

Die Erneuerbare-Energie-Produktion für die Mobilität steht zudem im Wettbewerb zur ebenfalls mit einem staatlich finanzierten Förderprogramm versehenen umfangreichen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung. Erneuerbarer Wasserstoff ist eine Option für die Defossilisierung von Kraftstoffen in bestehenden Raffinerien, aber ebenso interessant für die chemische Industrie. Mangelnde öffentliche Akzeptanz für zusätzliche Windkraftanlagen und für den Leitungsausbau erschweren allerdings zunehmend deren Ausbau an Land. Deshalb soll der zusätzliche erneuerbare Strombedarf vorrangig aus noch zu errichtenden Off-Shore-Anlagen sichergestellt werden.

Für die Erreichung der langfristigen Klimaneutralität im Jahr 2050 sind diese Maßnahmen und eine umfangreiche Förderung nötig, um einen Beitrag zur Sicherung des Technologiestandortes und damit für die zukünftige Wertschöpfung in Deutschland zu leisten. Sie helfen jedoch mit Blick auf die Verpflichtungsperiode 2021 bis 2030 nur bedingt. Denn nach Angaben des Umweltbundesamtes (UBA)² lagen die Treibhausgasemissionen infolge des Ausbaus der Produktion von erneuerbare Energien im Strommix 2019 bei immerhin noch ca. 400 g CO₂/kWh.

² Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/energieversorgung/strom-waermeversorgung-in-zahlen?sprungmarke=Strommix#Strommix> Abruf Juni 2020

Zu erwarten ist, dass auf absehbare Zeit im Pkw-Verkehr und insbesondere auch im Schwerlastverkehr ein Beitrag zum Klimaschutz nur mit treibhausgasreduzierten Kraftstoffen geleistet werden kann. Bio-CNG, Bio-LNG und flüssige nachhaltige Biokraftstoffe können hier einen erheblichen Beitrag zur Treibhausgasminderung in bestehenden Fahrzeugflotten mit Verbrennungsmotoren und damit unmittelbar zum Klimaschutz leisten.

4. Biokraftstoffe sind jetzt verfügbar und können mit zukünftigen alternativen Kraftstoffen ergänzt werden

Nachhaltige Biokraftstoffe, sowohl auf Basis von Anbaubiomasse als auch auf Basis von biogenen Abfällen und Reststoffen sowie strombasierte Kraftstoffe (Power-to-Liquid, Power-to-Gas) weisen erhebliche Vorzüge auf. Bedingt durch ihre sofortige Verfügbarkeit kann mit biogenen Kraftstoffen deren erhebliches Treibhausgasminderungspotenzial (BLE-Bericht 2018: durchschnittlich 84%) sofort gehoben werden. Biokraftstoffe müssen zudem an ihren bioökonomischen und zusätzlichen ökologischen Effekten gemessen bewertet werden. So fallen bei ihrer Produktion als Koppel- und Nebenprodukte protein- und energiereiche Futtermittel, die Importe ersetzen an sowie organische Düngemittel, Biogas sowie Fuselöle, Glycerin u.a. für chemische oder medizinische Anwendungen an. Es gibt praktische keine Abfälle, der Stoff- und damit Kohlenstoffkreislauf ist über verschiedene Wertschöpfungsketten geschlossen.

Nur Biokraftstoffe unterliegen, beginnend auf der Anbaufläche bzw. bei der Rohstoffsammlung gesetzlich vorgegebenen strengen und verbindlichen Nachhaltigkeitszertifizierungen und nutzen die bestehende Kraftstoff- und Fahrzeuginfrastruktur. Strombasierte synthetische Kraftstoffe stehen in marktrelevanten Mengen erst mittel- bis langfristig zur Verfügung. Höhere Beimischungen von Biodiesel und Bioethanol in Benzin und Diesel sind hingegen grundsätzlich technisch jetzt schon möglich. Fehlende Zulassungen durch die Bundesregierung (10. BImSchV) oder unklare Angaben der Fahrzeughersteller verhindern heute noch ihre Nutzung. Die Anrechnung von Biokraftstoffen auf die CO₂-Flottengrenzwerte würde zudem einen wirtschaftlichen Anreiz für Fahrzeughersteller bieten, Freigaben für höhere Beimischungen zu erteilen.

Die Ermächtigung gemäß der europäischen Kraftstoffqualitätsrichtlinie (FQD) zur Anhebung der Beimischungsanteile ist als erster Schritt national umzusetzen. International werden in Drittstaaten wie in den USA, Argentinien, Brasilien sowie Malaysia und Indonesien schon seit Jahren Diesel- und Benzinmischungen mit mehr als 10 bzw. 20 Prozent Biodiesel bzw. Bioethanol in Verkehr gebracht. Diese Länder setzen verstärkt auf Biokraftstoffe, vorrangig aus Anbaubiomasse, als Beitrag zum Klimaschutz und zur Stützung der Einkommen in der Landwirtschaft. Die Verfahrenstechnologien sind ausgereift und deutlich kosteneffizienter im Vergleich zu allen anderen Herstellungsverfahren. Bei der Transformation zu einer klimaneutralen Volkswirtschaft muss deshalb das bestehende nachhaltige Bioenergiepotenzial genutzt werden. Auch synthetische Kraftstoffe aus erneuerbarem Strom werden, wie Biokraftstoffe, über bestehende Infrastrukturen und im gesamten Fahrzeugbestand in Deutschland bzw. in der EU eingesetzt werden und **ergänzen** mit ihrer zukünftig wachsenden Produktion den Anteil treibhausgasreduzierter Kraftstoffe in bestehenden Fahrzeugflotten.

Deutsche Ratspräsidentschaft – als Vorbild Lösungen aufweisen und Ziele erreichen

Deutschland übernimmt die Ratspräsidentschaft zu einem für die Zukunft der EU schwierigen und richtungsweisenden Zeitpunkt. Energiewende und Klimaschutz können nur gelingen, wenn die Wirtschaft und Gesellschaft aktiv eingebunden werden. Der „Green Deal“ bildet das klimapolitische Fundament, um bestehende Regelungen zu evaluieren sowie diese sachgerecht und zeitnah anzupassen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Bundesverband Bioenergie (BBE):

1. Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehr erhöhen

Die Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (RED II) sieht im Verkehrssektor ein Erneuerbare Energien-Ziel von mindestens 14 Prozent bis 2030 vor. Der BBE teilt die Auffassung der Bundesregierung, dass dieses Ziel bei weitem nicht ausreichend ambitioniert ist, um die Klimaschutzziele zu erreichen, zumal es durch Mehrfachanrechnungen etwa für die Nutzung erneuerbaren Stroms im Schienenverkehr rechnerisch erfüllt werden kann, ohne dass dabei zusätzliche CO₂-Emissionen gemindert werden. Der BBE fordert deshalb, den Anteil erneuerbare Energien im Jahr 2030 auf mindestens 27 Prozent anzuheben.

2. Level-Playing-Field auch für Importe schaffen

Die Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse ist auf 7 Prozent gemessen am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor anzuheben. Die RED II sieht eine wesentliche Verschärfung für den Nachweis der Nachhaltigkeit und den hiermit einhergehenden Dokumentationsanforderungen auch für Importe aus Drittstaaten vor. Diese Regelung wird grundsätzlich begrüßt, weil mit ihr einhergehend ein auch von Drittstaaten zu beachtendes „Level-Playing-Field“ geschaffen wird, das Grundlage sein muss für eine endverwendungsunabhängige Zertifizierung. Ein nachhaltig wirksamer Schutz von Ökosystemen, insbesondere von Urwaldregionen, ist mit Kappungsgrenzen und Zertifizierungssystemen nicht zu gewährleisten, sondern das Ergebnis verbindlicher Handelsvertragspolitik mit den betroffenen Ländern bzw. Regierungen. Dieser Schutz muss sanktionsbewehrt in internationalen Freihandelsankommen verankert werden.

3. Treibhausgasminderungsquote erhöhen

Die gesetzliche Regelung für Inverkehrbringer von Kraftstoffen zur Treibhausgasminderung – die THG-Minderungsquote (§ 37a BImSchG) – muss bis zum Jahr 2030 verlässlich und schrittweise erhöht werden. Analog zur RED II muss die europäische

Kraftstoffqualitätsrichtlinie (FQD) evaluiert werden und eine stetig steigende Treibhausgas-minderungsverpflichtung (Mindestvorgaben) vorsehen.

Der infolge dieser Regelung in Deutschland zwischen den Wirtschaftsbeteiligten entstandene Quotenhandel ist der praktische Beweis, dass die THG-Minderungsquote funktioniert. Die hierdurch bedingte stetig gestiegene Treibhausgas-effizienz der Biokraftstoffe bestätigt, dass mit weniger physischem Einsatz die gesetzliche Vorgabe zur Treibhausgas-minderung erfüllt werden kann. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die THG-Minderungsquote bei gleichbleibenden Biokraftstoffmengen erhöht werden kann.

4. Rahmenbedingungen für höhere Beimischungsanteile schaffen

Bei Nichterfüllung der europäischen Klimaziel-Vorgaben gemäß der ESR drohen Deutschland Strafzahlungen in Milliardenhöhe, wie aus der 2019 von DIW ECON veröffentlichten Studie „Der Beitrag von Biokraftstoffen zur Erreichung der Klimaziele 2030“ hervorgeht³. Diese Sanktionsregelung betrifft **alle** Mitgliedsstaaten, die die Reduktionsvorgaben nicht erfüllen können.

Im NECP stellt die Bundesregierung fest, dass das in der RED II vorgegebene Erneuerbare-Energien-Ziel von 14% unzureichend ist und kündigt, unter Hinweis auf das ambitionierte Klimaschutzziel im Klimaschutzplan 2050 an, dass der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr bis 2030 deutlich steigen soll.

Der BBE bekräftigt, dass diese Zielvorgabe für die EU grundsätzlich unzureichend ist und eine Anpassung ohne Mehrfachanrechnung erforderlich ist. Nur mit einer Erhöhung der Anteile von nachhaltigen Biokraftstoffen sowohl in der Beimischung als auch als Reinkraftstoff können die Zielvorgaben erreicht werden. Vor diesem Hintergrund muss eine differenzierte und nach technischen Maßstäben ausgewogene Erhöhung der Nutzung von nachhaltigen Biokraftstoffen erfolgen.

- **Biodiesel**

An öffentlichen Tankstellen ist eine Beimischung von maximal 7 Prozent (B7) verfügbar. Bislang ist eine höhere Biodieselbeimischung nur in geschlossenen Flotten zulässig. Da Dieselmotoren hierzulande und auch in vielen anderen Mitgliedsstaaten der verbreitetste Kraftstoff sind, wirkt eine höhere Biodieselbeimischung im Hinblick auf das Erreichen der Klimaziele unmittelbar. Eine höhere Beimischung von Biodiesel ist somit im Hinblick auf die Zielerreichung für das Jahr 2030 geboten. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Normung und Zulassung von Dieselmotoren mit höherer Beimischung auf EU-Ebene zu unterstützen und diese zu forcieren, und zwar mit B10 für den Gesamtmarkt und B30 für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse).

³ <http://www.biokraftstoffverband.de/index.php/stellungnahmen-und-studien.html> 6. Mai 2020 |

Tankstellen könnten anstelle des heute üblichen B7 künftig B10 anbieten. Pkw- und Lkw-Modelle verschiedener Hersteller sind bereits für die B10-Nutzung freigegeben. Auch für bisher nicht freigegebene Modelle muss deshalb eine technische Eignung unterstellt werden. Sie bedarf aber einer Bestätigung durch den jeweiligen Hersteller.

Ausreichend nachhaltiger Biodiesel für eine Erhöhung der Beimischung stünde aus nationaler bzw. europäischer Produktion zur Verfügung; sowohl aus gebrauchtem Speiseöl als auch aus heimischem Rapsöl. Eine europäische Norm für B10 existiert bereits. Sie ist in den nationalen Regelungen in Deutschland in der 10. BImSchV aufzunehmen.

- **Bioethanol**

Neben der Kraftstoffsorte Super E10, die national und international seit mehreren Jahren normiert und zwischenzeitlich in zahlreichen EU-Mitgliedstaaten verfügbar ist, sollte eine Ottokraftstoffsorte mit mehr als 10 Vol.-Prozent Ethanol eingeführt werden. Höhere Beimischungsanteile von Ethanol im Benzin ermöglichen grundsätzlich höhere Oktanzahlen für effizientere Ottomotoren und damit im Ergebnis auch deutlich höhere THG-Minderungen. Technisch verbessert sich der Wirkungsgrad des Motors, was eine spürbar sauberere Verbrennung und auch einen deutlich geringeren Schadstoffausstoß zur Folge hat. Zur Einführung bedarf es auf europäischer Ebene einer zeitnahen Anpassung der Richtlinie 2009/30/EG und eine entsprechende nationale Umsetzung und zügige Kraftstoffnormung.

Die Benzinsorte Super mit bis zu 5 Prozent Bioethanol sollte abgeschafft werden, die entsprechende Verpflichtung der Mineralölwirtschaft, diese anzubieten, also entfallen. Für deutlich mehr als 93 Prozent des derzeitigen Pkw-Bestandes mit Ottomotoren und nahezu alle Neufahrzeuge ist Super E10 technisch verträglich. Gegenüber Super hat Super E10 erhebliche Vorteile: Durch den höheren Anteil hoch-oktanigen Bioethanols im Benzin können andere umweltschädliche Oktan-Additive (wie z.B. Aromaten) reduziert und dennoch die Oktanzahl von 95 gesichert werden. Jüngste Beispiele in europäischen Nachbarstaaten wie Belgien, Niederlande, Luxemburg und Ungarn, in denen neben der Kraftstoffsorte Super Plus als Schutzsorte nur noch Super E10 im Kraftstoffmarkt verfügbar ist, zeigen, dass auch das Verbrauchervertrauen in Super E10 in den vergangenen Jahren gewachsen ist.

- **Biomethan (LNG/CNG)**

Aufbereitetes Biogas – Biomethan – aus Rest- und Abfallstoffen für die Nutzung als Antriebsenergie zeichnet sich durch ein hohes THG-Minderungspotenzial aus. Derzeit rollen etwa 100.000 Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen, die mit Antrieben für komprimiertes (CNG) Methangas ausgestattet sind. Dazu kommen noch etwa zweitausend Lkw, die verflüssigtes Methan (LNG) als Antriebsenergie verwenden. Es steht zudem zu erwarten, dass der Bedarf an LNG biogener Herkunft in der Transport- und Logistikbranche (inklusive Schifffahrt) künftig stark ansteigen wird.

Der Einsatz von Biomethan als Kraftstoff ermöglichte im Jahr 2018 Emissionseinsparungen von rund 120.000 Tonnen CO₂Äq. Bereits im Jahr 2019 betrug der Anteil an Biomethan mit etwa 660 TWh über 40 Prozent des in Verkehr gebrachten CNG, was wiederum einen Absatzanstieg um 70 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutete. Dennoch ist das Potenzial für die Erhöhung des Marktanteils bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die bereits heute existierenden Biomethananlagen könnten unter Einbeziehung des in der Landwirtschaft anfallenden Wirtschaftsdüngers für die Biomethan-Gewinnung den Marktbedarf an biogenem CNG und LNG decken, auch im Jahr 2030.

Um die Nachfrage nach emissionsarmen methanreichen Kraftstoffen zu decken und den Prozess der Defossilisierung des Kraftstoffsektors voranzubringen, schlägt der BBE vor, kurzfristig den gesamten CNG und LNG-Markt im Schwerlastverkehr zu 100 Prozent auf Biomethan umzustellen. Des Weiteren ist ein ambitionierter Aufwuchspfad für Biomethan in der Schifffahrt einzuführen.

5. Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen auf CO₂-Flottenemissionswerte

Zur Erreichung der CO₂-Flottengrenzwerte ist es sinnvoll, der Fahrzeugindustrie neben Effizienzsteigerung und E-Mobilität eine weitere Option an die Hand zu geben: die Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe auf die CO₂-Flottengrenzwerte. Die mit der Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe verbundenen THG-Emissionseinsparungen müssen durch den Gesetzgeber anerkannt werden. Die Fahrzeugindustrie hat dabei sicherzustellen, dass die in der EU verkauften Neufahrzeuge über ihre Lebensdauer mit erneuerbaren Kraftstoffen betankt werden bzw. erneuerbare Kraftstoffe in derselben Menge in den Verkehr gebracht werden. Dies muss zusätzlich zu dem Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe erfolgen, zu dem die Mineralölindustrie durch die THG-Minderungsquote verpflichtet ist.

6. Biokraftstoffsystemforschung und Modellregionen fördern

Der BBE begrüßt die aktuellen Initiativen der Bundesregierung für eine verstärkte Forschungsförderung. Die Biokraftstoff-Systemforschung in allen Facetten muss ein Element der anwendungsnahen Grundlagen- bzw. Begleitforschung sein, um Optionen möglichst schnell auch in der praktischen Anwendung im bestehenden Fahrzeugbestand prüfen zu können. Insbesondere fossile Kraftstoffe sind im Vergleich zu standardisierten Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen sehr unterschiedlich zusammengesetzt; systematische Untersuchungen zu chemischen Wechselwirkungseffekten müssen daher die Forschung vorausschauend begleiten. Dabei müssen im Sinne des Zeitgewinns auch Normierungsinitiativen zur Standardisierung neuer regenerativer flüssiger Kraftstoffe (z. B. OME) vorangetrieben werden. Aber es kann nicht jeder Entwicklungspfad verfolgt werden. Mit Blick auf die zeitliche Zielvorgabe müssen bestehende Optionen auch vor dem Hintergrund ihrer Realisierbarkeit evaluiert werden. Als erheblich hemmendes Element muss der erforderliche kostenintensive Infrastrukturaufbau bewertet werden.

Zur Modellregion gehört die Evaluierung lokaler Potenziale insbesondere aus der Landwirtschaft. Die Energiewende im Verkehr muss grundsätzlich stärker auch auf lokale Wertschöpfungspotenziale (lokale Agenda) abheben, statt ausschließlich großtechnische Lösungen mit neuen Abhängigkeiten zu verfolgen. Das wäre ein wirksamer Beitrag, um die lokale Wirtschaft in ländlichen Regionen zu stützen. Die vom BMEL geförderten Bioenergiedörfer der Regionen sind hier ein gutes Beispiel und Schrittmacher für einen auszuweitenden Förderansatz.

Der Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE) ist der Dachverband des bundesdeutschen Bioenergiemarktes. Im BBE sind die Marktakteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette des biogenen Strom-, Wärme- und Kraftstoffmarktes organisiert: vom Biomasseanbau und ihrer Bereitstellung über den Maschinen- und Anlagenbau, bis hin zu der Planung und dem Betrieb von Bioenergieanlagen in den unterschiedlichen Sektoren.

Die vorliegenden Vorschläge wurden in Zusammenarbeit mit folgenden Mitgliedsverbänden des BBE erstellt:



Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDBe)



Bundesverband Dezentraler Oelmühlen und Pflanzenöltechnik e.V. (BDOel)



Deutscher Bauernverband e.V. (DBV)



Fachverband Biogas e.V. (FvB)



Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. (MVaK)



Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP)



Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB)



Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e.V.
(OVID)

Kontakt: Bundesverband Bioenergie (BBE), Florens Hans Dittrich
Invalidenstraße 91
10115 Berlin
Tel.: 030-2758179-21
Email: dittrich@bioenergie.de

Berlin, 02. Juli 2020