

Nr. 23/6 vom 09.05.2023

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

## Die Rolle der biogenen Kraftstoffe für den Klimaschutz im Verkehr

Berlin. Die künftige Rolle der Biokraftstoffe ist in der Bundesregierung umstritten. Bundesumweltministerin Lemke fürchtet durch die Biospritproduktion eine Verdrängung des Getreideanbaus und die Entwaldung tropischer Regenwälder und möchte die Gewinnung von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen bis 2030 sukzessive verbieten. Das Bundesverkehrsministerium verweist hingegen auf den großen Beitrag biogener Kraftstoffe zur Treibhausgasreduktion, denn Biokraftstoffe stoßen gegenüber fossilen Kraftstoffen wie Diesel oder Benzin rund 70 bis 90 Prozent weniger Treibhausgase aus. Nur mit Biokraftstoffen seien die ambitionierten Klimaziele zu halten, betonte jüngst Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Sein Ministerium stellt für die Weiterentwicklung fortschrittlicher Biokraftstoffe und E-Fuels bis 2026 Fördermittel in Höhe von 1,9 Milliarden Euro bereit. Außerdem werden gezielt Investitionen in den Neubau und die Umrüstung von Kraftstoffherstellungsanlagen gefördert. Wie die Branche und der ADAC die unterschiedlichen Standpunkte bewerten, wurde am 19.04.2023 im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ mit Vertretern der Politik und Stakeholdern diskutiert.

Matthias Spöttle, Referat „Energie, erneuerbare Kraftstoffe, Sektorkopplung, Versorgungssicherheit“ im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, legte in seinen einführenden Anmerkungen dar, dass für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr sämtliche Mobilitätsoptionen, alternativen Antriebe und erneuerbaren Kraftstoffe benötigt würden, denn für die THG-Minderungsquote von Fahrzeug-, Schiffs-, Zug- oder Fahrzeugantrieben sei Strom aus erneuerbaren Energien und Biomasse die einzige Option. Gerade Biokraftstoffe leisteten derzeit den größten Beitrag zur THG-Einsparung im Verkehr. Deshalb sei das Förderprogramm des BMDV technologieoffen und verkehrsträgerübergreifend. Dies schließe neben der Elektromobilität auch die Weiterentwicklung und den Markthochlauf strombasierter Kraftstoffe und die Erzeugung fortschrittlicher Biokraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen mit ein, so Spöttle. Ziel des Förderprogramms sei es, die Investitionshemmnisse für Erzeugungsanlagen erneuerbarer Kraftstoffe abzubauen und eine Mengenproduktion strombasierter Kraftstoffe (Wasserstoff, Power-to-Gas, Power-to-Liquid) und fortschrittlicher Biokraftstoffe zu etablieren. Konkret bedeute dies, neue Kraftstoffanlagen, Aufbereitungsanlagen (von Biogas zu Biomethan) sowie Verflüssigungsanlagen zu errichten und bestehende Erzeugungsanlagen umzurüsten. Teil des Förderprogramms sei ferner die Entwicklungsplattform für PtL-Kraftstoffe. Während des wettbewerblichen Auswahlverfahrens habe sich das DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) durchgesetzt und sei innerhalb des Förderprogramms nun mit der Aufgabe betraut, eine modulare Entwicklungsplattform mit Fokus auf Luft- und Schiffsverkehr zu errichten und zu betreiben.

Marco Lietz, Manager Public Affairs Germany, Austria & Switzerland, Neste, rechnete vor, dass im Jahre 2030 noch mehr als 75 Prozent der PKW mit Benzin oder Diesel angetrieben würden. Bei den Nutzfahrzeugen seien es 80 und bei den Schwerlastfahrzeugen sogar über 90 Prozent, die mit Dieselmotoren liefen. Dafür würden dringend Lösungen benötigt. Durch den Einsatz von Neste MY Renewable

Diesel, dem von Neste produzierten erneuerbaren Diesel (HVO100), könnten die Treibhausgasemissionen von Fahrzeugen um bis zu 90 Prozent über den Lebenszyklus des Kraftstoffs im Vergleich zu fossilem Diesel reduziert werden, versprach Lietz und warb für die schnelle Umsetzung der Zulassung des HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil* = hydriertes Pflanzenöl) im Rahmen der Bundesimmissionsschutzverordnung, so dass HVO100 künftig auch an deutschen Tankstellen getankt werden könne. Dieser erneuerbare Diesel sei ohne technische Anpassung für alle dieselbetriebenen Fahrzeuge und bestehende Infrastrukturen geeignet, unterstrich Lietz. Der Teller-oder-Tank-Debatte stellte er entgegen, dass der erneuerbare Diesel aktuell aus bis zu 90 Prozent Rest- und Abfallstoffen hergestellt werde. Dies seien u.a. gebrauchte Frittierfette, tierische Fette aus Abfällen der Lebensmittelindustrie sowie Abfälle und Rückstände aus der Pflanzenölverarbeitung und stünden nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion.

Norman Wendt, Leiter Nachhaltige Mobilität, en2x, kritisierte das vom Bundesumweltministerium kurzfristig geplante Phase-out konventioneller Biokraftstoffe bis 2030, da es die Erfüllung der angestrebten THG-Minderungsziele massiv gefährde. Selbst wenn Deutschland die geplante Elektrifizierungsquote von 14 Millionen Autos bis 2030 erreichte, würden zusätzlich noch acht Millionen Tonnen erneuerbarer Kraftstoffe benötigt, um die Klimaschutzziele einzuhalten. Doch auch sektorenübergreifend würden zusätzlich zur Elektrifizierung und der Nutzung von grünem Wasserstoff enorme Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen für die Erreichung der Klimaziele benötigt, besonders bis ausreichende Mengen an strombasierten Kraftstoffen überhaupt zur Verfügung stünden. Problematisch sei für einen erfolgreichen Hochlauf von Biokraftstoffen der unzureichende regulatorische Rahmen. Ständige Änderungen, kurze Regulierungszeiträume und eine zu restriktive Zuteilung erneuerbarer Kraftstoffe zu bestimmten Sektoren machten einen möglichen Absatzmarkt in Deutschland zu unattraktiv für international agierende Investoren.

Auch Karsten Schulze, Technikpräsident, ADAC e.V., betonte, dass die im Klimaschutzgesetz verankerten Ziele für den Verkehr nur dann zu erreichen seien, wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen im PKW-Bestand gesenkt würden. Daher seien Biokraftstoffe ein Teil der Lösung. Auch er sprach sich für eine schnelle Aufnahme von paraffinischen Dieselmotoren in die Bundesimmissionsschutzordnung auf, so dass diese an den Tankstellen angeboten werden könnten. Er empfahl jedoch ausdrücklich, die Automobilindustrie in den Zulassungsprozess mit einzubeziehen, damit die Fahrzeughersteller ihre Fahrzeugmodelle im Bestand hinsichtlich der neuartigen Kraftstoffe prüfen und freigeben könnten. Dies sei eine der Lehren aus der Einführung des E10, dem, obwohl für den größten Teil des Motorenbestandes mittlerweile verträglich, immer noch ein immenser Vertrauensverlust seit der Einführung vor zehn Jahren anhafte.

Zoltan Elek, Geschäftsführer der Landwärme GmbH, forderte von der Politik, die Anrechnung von im Ausland verflüssigten Biomethan (Bio-LNG) zu ermöglichen, um gemeinsame Ressourcen innerhalb der EU schonend und zielgerichtet zu nutzen. Daneben machte er sich für grünen Strom in Ladesäulen stark. Elektromobilität könne nur dann vollständig klimafreundlich sein, wenn der Strom aus erneuerbaren Quellen stamme, so Elek. Er schloss sich Norman Wendt in Bezug auf den regulatorischen Rahmen bezüglich der Biokraftstoffe an und forderte einen klaren und verlässlichen Ausbaupfad für fortschrittliche Biokraftstoffe wie Biomethan und Bioenergie, der auch für die Zeit nach 2030 definiert sein muss und Planungssicherheit herstelle.

In der sich anschließenden Podiumsdiskussion unter der Leitung des Vorsitzenden des Arbeitskreises „Energie & Verkehrs“, MR Helge Pols, Referatsleiter G 20 – Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett, Energie im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, stellte Stefan Gelbhaar, MdB (Bündnis 90/Die Grünen) den Begriff der Biokraftstoffe gänzlich in Frage, immerhin sei daran nichts biologisch. Außerdem würden für deren Produktion pro Tag aktuell mehr als 10000 Tonnen Weizen verarbeitet, und das, obwohl es immer noch Hunger auf der Welt gebe! Ein Fragezeichen machte er ebenfalls gegenüber den Aussagen zur Emissionsreduktion durch eFuels, diese gebe es schlicht noch gar nicht. Da es bislang

nicht einmal eine ausreichende Infrastruktur für deren Produktion und Transport gebe, würde sich an der Nichtverfügbarkeit von eFuels so schnell auch nichts ändern. Gelbhaar forderte stattdessen eine „echte“ Verkehrswende, die neben einer Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene auch eine regelrechte Vermeidung des hohen Verkehrsaufkommens in Deutschland beinhalte. Zustimmung bekam Gelbhaar von Thomas Lutze, MdB (Die Linke) der unter dem Begriff der Mobilitätswende eine Drosselung des hohen motorisierten Individualverkehrs in Deutschland zur Diskussion stellte. Dr. Christoph Ploß, MdB (CDU/CSU) konterte Gelbhaar, dass die Klimaziele ohne eFuels im Verkehrssektor gar nicht zu erreichen seien, immerhin sei die Biomasse stofflich schlicht begrenzt verfügbar. Das Gelingen der Verkehrswende sei entscheidend davon abhängig, die Bestandsflotte klimaneutral zu gestalten. Markus Hümpfer, MdB (SPD) stimmte Gelbhaar in dem Punkt zu, dass eFuels ganz und gar ineffizient seien, räumte jedoch ein, dass diese dringend benötigt würden, um die Emissionen in der Bestandsflotte zu reduzieren. Er betonte, dass es zur Herstellung von Biokraftstoffen keinerlei Flächenausweitungen auf den Anbauflächen geben dürfe, um einer Verdrängung der Nahrungsmittelproduktion vorzubeugen. Bernd Reuther, MdB (FDP) warb für eine breite Technologieoffenheit, die neben Elektromobilität und strombasierten eFuels auch den Einsatz von Biokraftstoffen vorsehe und kritisierte die Haltung des Bundesumweltministeriums scharf.

Die Präsentation steht in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der [Website](#) (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: [info@zukunftsenergien.de](mailto:info@zukunftsenergien.de).

### **Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.**

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

### **Kontakt:**

Forum für Zukunftsenergien e.V.  
Reinhardtstr. 3  
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0  
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9  
[www.zukunftsenergien.de](http://www.zukunftsenergien.de)  
Twitter [@FfZeV](#)  
LinkedIn [@FfZeV](#)