

# Bundesumweltministerin Lemke reißt große Klimaschutzlücke im Verkehr: Senkung des Biokraftstoffanteils gefährdet Energieversorgung und bezahlbare Mobilität

Die von Bundesumweltministerin Steffi Lemke geplanten Maßnahmen zur Verringerung des Biokraftstoffanteils im Verkehr werden die Treibhausgasemissionen bis 2030 um etwa 80 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> steigern. „Mit der vorgesehenen drastischen Absenkung der Obergrenze für nachhaltige Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse wird die einzige momentan im Straßenverkehr verfügbare Möglichkeit beschränkt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern. Die Bundesumweltministerin reißt damit eine große Klimaschutzlücke“, so Norbert Schindler, Vorsitzender des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe). Biokraftstoffe machen derzeit 98 Prozent der im Verkehr verbrauchten erneuerbaren Energien aus und sparen im Jahr etwa 13 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Ihr kurz- und mittelfristiger Ersatz im Hinblick auf die Klimaschutzleistung ist aus heutiger Sicht unmöglich. „Daran ändert auch der Vorschlag zur vierfachen Anrechnung von Strom nichts, weil dieser Rechenrick keine reale Emissionsminderung zur Folge hat.“ Der BDBe weist darauf hin, dass die Treibhausgasreduzierungs-Quote erst vor einem halben Jahr bis 2030 neu geregelt und dabei bereits auch die Möglichkeit des Einsatzes von Biokraftstoffen stark eingeschränkt wurde.

Den Ukraine-Krieg und die damit verbundenen Preissteigerungen auf den globalen Agrarmärkten als Begründung für eine weitere Halbierung der Obergrenze für den Biokraftstoffeinsatz heranzuziehen, ist nur auf den ersten Blick einleuchtend. Frau Lemkes Vorschlag suggeriert lediglich, durch eine Begrenzung der heimischen Produktion von Biokraftstoffen könnten globale Versorgungsgengpässe bei Nahrungsmitteln beseitigt werden. Allerdings sind die zu Bioethanol verarbeiteten Mengen an heimischen Futtergetreide qualitativ nicht für den menschlichen Verzehr geeignet und machen zudem nur einen geringen Teil der Getreideerntemenge aus. Sie werden zudem nicht zielgerichtet zur Biokraftstoffproduktion angebaut.

Schindler betont: „Biokraftstoffe ersetzen 1:1 fossile Kraftstoffe, zuletzt 4,5 Millionen Tonnen. Auf diese Kraftstoffe zu verzichten, führt unweigerlich zu einer stärkeren Abhängigkeit von Erdölimporten und gefährdet damit auch unsere Energieversorgungssicherheit.“ Zudem treibt dies die Tankstellenpreise weiter, denn Bioethanol ist eine verhältnismäßig kostengünstige Möglichkeit, Treibhausgasemissionen im Verkehr einzusparen und unterliegt nicht dem CO<sub>2</sub>-Preis. Entfallende Biokraftstoffmengen müssten durch fossiles Benzin und Diesel kompensiert werden.

Die bei der Herstellung von Bioethanol produzierten Koppelprodukte wie hochwertiges, eiweißhaltiges Tierfutter sind zudem von großer Bedeutung für die heimischen Tierhalter und verbessern damit die Selbstversorgung mit Lebensmitteln. „Jede Tonne Ethanol bedeutet zugleich eine Tonne Futtermittel und weitere Koppelprodukte wie biogenes CO<sub>2</sub> für die Lebensmittelwirtschaft oder organischen Dünger für die Landwirtschaft,“ erläutert Schindler. Der

durch eine Einschränkung der Bioethanolproduktion entstehende Wegfall von Futtermitteln müsste durch Importe ersetzt werden. Da Ethanol europaweit auch als Basischemikalie eingesetzt und nicht mehr aus fossilen Quellen gewonnen wird, gefährden die Pläne des Bundesumweltministeriums auch Liefer- und Produktionsketten der pharmazeutischen und der chemischen Industrie.