

DIE POTENZIALE VON BIOKRAFTSTOFFEN: Perspektiven für Verkehr, Klima und Umwelt

GRÖSSTER KLIMASCHÜTZER IM VERKEHR

Biokraftstoffe leisten von allen Erneuerbaren Energien aktuell den größten Beitrag, um CO₂ im Straßenverkehr einzusparen. Von 2015 bis 2023 haben Biokraftstoffe mehr als 100 Millionen Tonnen CO₂ in Deutschland vermieden.

NACHHALTIGER ANBAU

Biokraftstoffe werden aus Anbaubiomasse sowie aus Abfällen und Reststoffen hergestellt. Die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung stellt sicher, dass landwirtschaftlich erzeugte Rohstoffe nachhaltig angebaut werden: keine Rodung von Wald, keine Trockenlegung von Torfmoor, kein Umbruch von Grünland.

BAUSTEIN DER VERKEHRSWENDE

Wir brauchen alle verfügbaren Optionen, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. Elektromobilität allein kann diese Aufgabe nicht bewältigen. Auch 2030 werden noch mehr als 40 Millionen Verbrenner-Pkw auf den Straßen unterwegs sein.

VIelfÄLTIGE NEBENPRODUKTE

Bei der Produktion von Biodiesel aus Rapsöl fallen wertvolle Koppelprodukte an. Einerseits entsteht Rapsschrot, ein proteinreiches Futtermittel. Andererseits fällt auch Glycerin an, das überall im Alltag genutzt wird, zum Beispiel für Tabletten, Fruchtgummi oder als Frostschutzmittel.

FRUCHTBARKEIT DER BÖDEN

Die deutsche Biodieselproduktion basiert vor allem auf Raps. Mit seinen Wurzeln lockert Raps den Boden auf und reichert ihn mit Nährstoffen an, dadurch fällt der Weizenertrag im nächsten Jahr etwa zehn Prozent höher aus.

ERNEUERBARE IM VERKEHR:

Potenziale nutzen



ALLE OPTIONEN NUTZEN

Szenarien zeigen: Um die deutschen Klimaziele zu erreichen, müssen alle verfügbaren Erneuerbaren Energien im Verkehr einen Beitrag leisten. Neben der E-Mobilität kommen für Bestandsfahrzeuge und schwer zu elektrifizierende Anwendungen Biokraftstoffe und E-Fuels in Frage.



VORAUSSETZUNG FÜR INVESTITIONEN

Die korrekte Zertifizierung grüner Produkteigenschaften ist Voraussetzung für wirksamen Klimaschutz und faire Wettbewerbsbedingungen. Die Marktverwerfungen durch Importe falsch deklarerter „fortschrittlicher“ Biokraftstoffe aus China und anderen Drittstaaten fügen Marktteilnehmern der erneuerbaren Antriebsenergien in Deutschland seit Anfang 2023 schweren Schaden zu. Sie machen Investitionen in zusätzliche Ladeinfrastruktur, grünen Wasserstoff für Mineralö Raffinerien, fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels hierzulande unmöglich und bremsen so die Energiewende im Verkehr aus.



MEHR BOKRAFTSTOFFE SIND MÖGLICH

Höhere Beimischungen von Biodiesel wie B10, B20 und B30 sind bereits genormt, Reinkraftstoff B100 ebenfalls. Bei Bioethanol befindet sich der E20-Standard in Vorbereitung. Die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen muss sich für Privatkunden und Unternehmen lohnen: zum Beispiel durch eine CO₂-bezogene Besteuerung erneuerbarer Kraftstoffe, die zu einem Preisvorteil gegenüber Benzin und Diesel führt.



MEHR KLIMASCHUTZ IST MÖGLICH

Die Höhe der gesetzlichen Treibhausgas (THG)-Quote schöpft das Potenzial der Erneuerbaren heute bei weitem nicht aus und bremst faktisch den Klimaschutz im Straßenverkehr. Eine Gruppe von 20 Verbänden aus Verbraucherschutz, Fahrzeugindustrie, E-Mobilität und erneuerbaren Kraftstoffen fordert eine stufenweise Anhebung der THG-Quote bis zum Jahr 2030 auf 40 Prozent (mit den heute geltenden Mehrfachanrechnungen). Werden mehr Erneuerbare eingesetzt, soll die Quote automatisch angehoben werden, um eine Verdrängung einzelner Erfüllungsoptionen zu verhindern und das vorhandene Erneuerbaren-Potenzial zu nutzen.

Weitere Informationen finden Sie hier:

