



Berlin, 11.11.2020

**Gemeinsame Pressekonferenz der Verbände:
BDBe, OVID, UFOP, VDB**

Vorstellung der Repräsentativbefragung Biokraftstoffe 2020

Statement: Detlef Kurreck,

**Vorsitzender der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen
(UFOP)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorab danke ich den Verbänden für die Initiative zur Durchführung dieser Umfrage.

Diese kommt offensichtlich zum richtigen Zeitpunkt, wenn aktuell die Politik in Brüssel und Berlin die Perspektive von Biokraftstoffen infrage stellt.

Das Ergebnis und die Botschaft aus dieser Umfrage erfreut mich und bestätigt: 65 Prozent der Bevölkerung bewerten Biokraftstoffe positiv in Verbindung mit dem heimischen Anbau.

Das ist die Form der Kundenbindung, die sich die UFOP im Rahmen ihrer jahrelangen Öffentlichkeitsarbeit unter dem Slogan „Deutschlands schönste Ölfelder“ zum Ziel gesetzt hat.

Für mich bedeutet dies, die Öffentlichkeitsarbeit war grundsätzlich erfolgreich.

Das Ergebnis fordert geradezu auf, diese jetzt zu intensivieren.

Denn - Biokraftstoffe sind bekanntlich schon länger im schwierigen Fahrwasser unterwegs.

Umweltverbände lehnen Biokraftstoffe grundsätzlich ab, obwohl diese derzeit die einzige im Verkehrssektor spürbare Maßnahme zur Treibhausgasreduktion sind.

Zwischen Rohstoffarten und Herkünften also Raps- oder Palmöl wird kein Unterschied gemacht.

Als Landesbauernpräsident von Mecklenburg-Vorpommern vertrete ich ein Bundesland, das geradezu ein Paradebeispiel ist hinsichtlich der Bedeutung der Biokraftstoffe für die Wertschöpfung in den Ackerbaubetrieben.

Anbau, Erfassung der Ernte und Verarbeitung stehen für eine enge Vernetzung in der gesamten Warenkette.

Das nenne ich praktizierte und transparente Bioökonomie.

Das gemeinsame Scharnier sind die gesetzlichen Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Treibhausgasminderung und Zertifizierung.

Diese bestehen so nicht im Nahrungsmittelsektor, werden aber als vorbildlich bewertet und vorgeschlagen diese auch auf andere Verwendungsbereiche zu übertragen.

Zu diesem Ergebnis kommt ganz aktuell der wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung für globale Umweltentwicklungen in seinem Gutachten zum Thema „Landwende im Anthropozän“.

Mein Bundesland steht stellvertretend für viele Ackerbauregionen in Deutschland und in der Europäischen Union, in denen der Rohstoffanbau für die Biokraftstoffe ökonomisch gesehen der wichtigste Veredelungsmarkt ist.

Gleichzeitig müssen die Ackerbaubetriebe in der EU global gesehen die höchsten ordnungsrechtlichen Anforderungen an einen notwendigerweise zunehmend nachhaltig auszurichtenden Ackerbau erfüllen.

Es ist doch die Landwirtschaft, die besonders vom Klimawandel betroffen ist und deshalb ein besonderes Interesse hat auch über diesen Vermarktungsweg einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die landwirtschaftlichen Betriebe können nicht wie andere Betriebe vor den Auflagen der Politik wegziehen – dieses Druckmittel haben wir nicht.

Diese Feststellung richte ich insbesondere an Bundesumweltministerin Svenja Schulze.

Ihre Politikstrategie ist für mich nicht mehr nachvollziehbar.

Was wir – und ich spreche hier auch für den Deutschen Bauernverband – wollen, ist das unter den gesetzlichen Anforderungen das nachhaltig verfügbare Biomassepotenzial für den Klimaschutz zu mobilisieren.

Mir geht es nicht nur um die Rohstoffverwendung für die Biokraftstoffherstellung, sondern auch um die sachgerechte Einordnung und Bewertung der Nebenprodukte, die bei der Biokraftstoffproduktion anfallen.

Die Kühe in Deutschland fressen gentechnikfreies Rapsschrot - Dank der Biodieselproduktion.

Dieser Substitutionseffekt nimmt Druck von der Landnutzung in Drittstaaten und muss daher auch auf die Klimabilanz heimischer Rohstoffe bzw. Biokraftstoffe angerechnet werden.

Es gibt kaum noch Milchprodukte auf denen das Label „ohne Gentechnik“ nicht mehr zu finden ist.

Die deutsche Nachhaltigkeitsverordnung klebt sprichwörtlich an der Milchtüte.

Mehr Regionalität und Kundenbindung sei es an der Tankstelle oder auch im Lebensmittelhandel im Kühlregal geht nicht.

Aber was macht die Bundesumweltministerin?

Ich habe den Eindruck ihr Aktionsbündnis Klimaschutz ist eine Maßnahme aus der PR-Abteilung ihres Hauses.

Gerade jetzt wo höhere Klimaschutzziele in Brüssel diskutiert werden und es darauf ankommt keine Zeit mehr beim Klimaschutz zu verlieren, macht das BMU bei nachhaltigen Biokraftstoffen eine Vollbremsung.

Die Bundesumweltministerin legt mit ihrem Kommentar zur zuvor genannten Studie sogar noch nach - ich zitiere:

„Würde man noch mehr Biosprit aus Raps oder Palmöl ins Benzin mischen, wäre das ein dreifacher Schaden: für die Ernährung, der dann wertvolle Ackerflächen verloren gehen; für die Natur, die durch Regenwaldrodung und Monokulturen zerstört wird; und sogar für das Klima, denn herkömmlicher Biosprit stößt in der Summe oft deutlich mehr Treibhausgase aus als fossiles Benzin und Diesel“.

Ich muss schon hinterfragen, wer der Ministerin solche Sätze in den Mund legt.

Die heute vorgestellte Umfrage belegt deutlich, die Verbraucher können zwischen den Rohstoffarten differenzieren und wollen mehr Biokraftstoffe, wenn diese nachhaltig sind.

Ich kann an dieser Stelle das oft vorgetragene Angebot nur wiederholen, den Klimaschutz im Verkehrssektor mit den Optionen nachhaltiger Biokraftstoffe sachgerecht weiterzuentwickeln.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Zitate zur Pressekonferenz

Was denkt Deutschland über Biokraftstoffe?

von **OVID-Präsidentin Jaana Kleinschmit von Lengefeld**

- “Niemand verhungert auf der Welt, nur weil wir in Deutschland Raps anbauen. Ganz im Gegenteil: Verbraucher lieben Raps-Honig und Nutztiere proteinreiches Rapsschrot. Am Ende profitiert die menschliche Ernährung auch vom Fleisch, der Milch oder den Eiern.”
- “Wir fordern die Politik auf, die Leistungen der Biokraftstoffe zum Klimaschutz und für die agrarische Wertschöpfungskette anzuerkennen und in der Ausgestaltung der nationalen Umsetzung der RED II angemessen zu berücksichtigen.”
- “Aufgrund seines Fettsäurespektrums ist Rapsöl eines der gesündesten Öle und zu Recht das beliebteste Speiseöl in Deutschland. Zusätzlich ist Rapsschrot ein hochwertiges Futtermittel. Das Proteinfutter ist in Deutschlands Trögen essentiell!”

Es gilt das gesprochene Wort

Berlin, 11.11.2020

Das Klimaschutzpotenzial von Biokraftstoffen ausschöpfen

Statement Biokraftstoffwirtschaft

Norbert Schindler, Vorsitzender Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V.

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass der Klimaschutzbeitrag nachhaltiger Biokraftstoffe von den Deutschen erkannt wird und nachweislich vorhanden ist. Die Politik muss endlich einen verlässlichen und sinnvollen Rahmen setzen, damit das Klimaschutzpotenzial von Biokraftstoffen ausgeschöpft werden kann.

Denn: Durch nachhaltige Biokraftstoffe im Verkehr können im kommenden Jahrzehnt insgesamt 60 bis 100 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden. Zuletzt amtlich festgestellt waren die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen durch Biokraftstoffe um knapp 10 Mio. Tonnen im Jahr reduziert worden.

Die deutsche Politik hat sich allerdings einseitig auf die Förderung und den Markthochlauf der Elektromobilität konzentriert und dabei verfügbare Klimaschutzoptionen im Verkehr vernachlässigt:

- Steuerliche Förderung nachhaltiger Biokraftstoffe: vor Jahren abgeschafft!
- Berücksichtigung alternativer Kraftstoffe bei der CO₂-Flottenregulierung von Pkw: nicht umgesetzt!
- Umgestaltung der Energiesteuern zu einer CO₂-bezogenen Abgabe: kein Interesse!

Dabei besteht doch der aktuelle deutsche Fahrzeugbestand ganz überwiegend aus Verbrennungsmotoren, die klima- und umweltfreundlicher werden müssen: fast 47 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotoren standen zu Jahresbeginn 2020 137.000 batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen gegenüber. Bis weit in die 30er-Jahre hinein wird die Fahrzeugflotte ganz überwiegend mit Benzin, Diesel und gasförmigen Kraftstoffen angetrieben werden.

Dem gegenüber steht der aktuelle Referentenentwurf zur Umsetzung der RED II aus dem Umweltministerium: Nicht nur im Hinblick auf die vorliegenden Erkenntnisse aus der Kantar-Umfrage erscheint dieser absolut fehlgeleitet. Denn der Entwurf ist nicht förderlich für die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehr. Im Gegenteil: die in den Entwürfen enthaltenen Vorschriften erschweren den Klimaschutz im Verkehr, ignorieren aktuelle Erkenntnisse über nachhaltige Biokraftstoffe und verkennen deren nachhaltigen Klimaschutzbeitrag, ohne dass gleichzeitig der Weg bereitet wird für weitere Kraftstoffalternativen wie beispielsweise Biokraftstoffen aus Abfall- und Reststoffen oder auch für synthetische Kraftstoffe.

Stattdessen sollen mit dem jüngsten Vorschlag von Frau Bundesministerin Schulze über eine überzogene vierfach-Anrechnung der Elektromobilität die markteingeführten und nachweislich nachhaltigen Biokraftstoffe faktisch aus dem Verkehr gedrängt werden.

Ab dem Jahr 2022 soll der ohnehin schon begrenzte Beitrag nachhaltiger Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse, in Deutschland ist dies Raps, Zuckerrübe und Futtergetreide, schrittweise reduziert werden. Deren Klimaschutzbeitrag soll durch real nicht entstehende Treibhausgasreduzierungen ersetzt werden.

Wie das Umweltministerium die sich dadurch öffnende Klimaschutzlücke im Verkehr von rund 100 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2030 schließen will, wird im Entwurf nicht erläutert. Wenn der derzeitige biomassebasierte Biokraftstoffanteil aber aus dem Verkehrssektor genommen wird, müssen andere Klimaschutzmaßnahmen deren Minderungsbeitrag in Höhe von etwa 6,5 Mio. Tonnen jährlich erbringen.

Am Ende des Jahrzehnts fehlen somit bis zu 65 Mio. Tonnen CO₂-Reduktion, die zusätzlich zu den über 30 Mio. Tonnen Emissionsminderung kommen, die das Umweltbundesamt in seiner jüngsten Analyse der aktuellen Klimaschutzmaßnahmen der Bundesregierung bis 2030 errechnet hat.

Geradezu irreführend ist die Aussage im Gesetzentwurf des BMU, die THG-Quote werde angehoben. Tatsächlich bleibt die THG-Quote, die seit dem 1. Januar 2020 sechs Prozent beträgt, nach dem BMU-Vorschlag die kommenden fünf Jahre unverändert und soll erst in 2026 geringfügig auf 7,25 Prozent angehoben werden.

Notwendig ist aber eine schnelle und stufenweise Anhebung der THG-Quote auf mindestens 16 Prozent im Jahr 2030, um die Klimaschutzziele, zu denen sich Deutschland auch gegenüber seinen europäischen Partnern verpflichtet hat, zu erreichen.

Zurück zur Umfrage: Wenn 70% der Deutschen Biokraftstoffe tanken würden unter Voraussetzungen, die schon heute gegeben sind – das heißt mindestens 60 Prozent CO₂-Reduktion und zertifizierte Nachhaltigkeit – und sogar die Skeptiker sich damit überzeugen lassen, muss man angesichts der neuen Gesetzentwürfe des BMU feststellen, dass hier eine Klimapolitik im Verkehr gemacht wird, die ihre Schlüsse aus Annahmen zieht, die so nicht korrekt sind. Es besteht kein Akzeptanzproblem bei Biokraftstoffen. Die Deutschen wollen mehr davon und müssen besser informiert werden. Für eine bezahlbare und klimafreundliche Mobilität sind nachhaltige Biokraftstoffen neben anderen Optionen ein wichtiger Baustein.