

**Kontakt:**

Vereinbarung von Interviews
und Hintergrundgesprächen:
+49 351 50140-205

Weitere Presseinformationen,
Hintergrundmaterialien und
Bilder unter:

www.strohklug.de

Claus Sauter, BioEnergie-Experte und Vorstandsvorsitzender der VERBIO AG kommentiert regelmäßig aktuelle Themen rund um Energiepolitik und Mobilität.

Kolumne

Klimapolitik in Deutschland: Schluss mit dem Affentheater!

Vier Forderungen zur Sitzung des Klimakabinetts am 20.09.2019

Wie umstritten Greta Thunberg und FridaysForFuture derzeit auch sein mögen, eines steht fest: Die Jugend hat die deutsche Politik aufgeschreckt und bewirkt, dass die Bundesregierung endlich mit ihren klimapolitischen Hausaufgaben beginnt. Allerdings besteht die Gefahr, dass die grüne Revolution einmal mehr als zahnloser Papiertiger endet, wenn sich Maßlosigkeit und Unvermögen im Zusammenspiel von Politik und Wirtschaft weiter die Hände reichen.

Die deutsche Gesellschaft schien politikverdrossen, träge und egozentrisch. Doch dann steht eine junge Generation auf und macht der Bundesregierung unmissverständlich klar, was sie von ihren bisherigen Bemühungen um den Klimaschutz hält. Nämlich gar nichts! Die Jugend fordert ein, wovor sich die Minister bisher erfolgreich gedrückt haben – und zwar lautstark und mit langem Atem. Respekt! Denn ihnen ist damit etwas gelungen, was weder ihre Eltern und Großeltern noch die politische Mächtigen-Elite und schon gar nicht die Industrie mit ihren Verbänden erreicht haben: Die Bundesregierung wird zum Handeln gezwungen.

Plötzlich steht das Thema Klimaschutz ganz oben auf der politischen Agenda. Die „Klimakanzlerin“ präsentiert auf der Zielgeraden ihrer Kanzlerschaft ein Klimakabinett, um die erstarkenden GRÜNEN vielleicht doch noch im Zaum zu halten. Und CSU-Chef Markus Söder fordert, den Klimaschutz im Grundgesetz zu verankern – gut gebrüllt, Löwe, aber jetzt mach auch was!

Während die Politik immer mehr unter Druck gerät, duckt sich die deutsche Wirtschaft noch gekonnt weg. Bis auf wenige Ausnahmen. Herbert Diess (1) zum Beispiel kritisiert die Bundesregierung scharf für ihre falsche Priorisierung bei der Energiewende. Erst hätte die Kohleverstromung gestoppt werden müssen, um dann aus der Kernkraft auszusteigen. Der VW-Chef hat es verstanden. Joe Kaeser auch. Denn für den Vorstandsvorsitzenden der Siemens AG steht die Autoindustrie und Zulieferbranche vor einem dramatischen Wandel. Er befürchtet das Ende des Wohles der deutschen Volkswirtschaft. Und die Conti-Vorständin Ariane Reinhart formuliert in aller Deutlichkeit, dass ein einseitiger Fokus auf Elektromobilität keinesfalls die Lösung sein kann. (2) Chapeau! Doch der DAX hat weitere 27 Unternehmen, die schweigen. Unbegreiflich, denn Klimaschutz geht vor allem die Industrie an!

(1) Quelle: Interview „Tagesspiegel Background“, https://background.tagesspiegel.de/Die-Kernkraftwerke-sollten-laenger-laufen?utm_medium=email&utm_source=newsletter%2Bbgek, 31.05.2019

(2) Quelle: nach Berichten des „Handelsblatt“, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/hofmann-und-reinhart-im-interview-risiko-elektromobilitaet-ig-metall-chef-und-conti-vorstaendin-kritisieren-politik/24364586.html?ticket=ST-14769299-WtOgY4JWklqkAZ0eo41u-ap1>, 22.05.2019

Was wir brauchen, ist ein qualifizierter, konstruktiver Aufstand der Industrie mit ihren Verbänden. Die Zeiten einer reinen Beutegemeinschaft sind endgültig vorbei!

Die Politik verhält sich planlos; sie tagt, stellt neue Begriffe in den Raum und vielversprechende Gesetze in Aussicht, aber im Grunde weiß sie nicht, wie sie weitermachen soll. Dabei liegen konkrete Lösungen auf der Hand – jedenfalls im Verkehrsbereich, für den ich sprechen kann. Hier wurden mit der Treibhausgasreduktionsquote (THG-Quote) bereits 2015 die Weichen für einen CO₂-Preis gestellt. Es fehlt allein deren fachmännische Bedienung durch Frau Schulze, unsere „Bundesunfähigkeitsministerin“, die ihr eigenes System nicht versteht.

Mit Einführung der THG-Quote hat das Bundesumweltministerium die Mineralölindustrie dazu verpflichtet, die CO₂-Emissionen im Kraftstoffsegment aktuell um 4 Prozent zu reduzieren; NUR 4 Prozent! Im Umkehrschluss dürfen also noch 96 Prozent emittiert werden. Liebe Svenja, warum geben Sie sich mit so wenig zufrieden?

Schon längst hätte die Bundesregierung die CO₂-Emissionen von Diesel und Benzin mit hocheffizienten Biokraftstoffen und Biomethan aus Gülle, Mist und Stroh sowie synthetischen Kraftstoffen um das mehr als sechsfache (25 Prozent) reduzieren können – und zwar ohne, dass der Sprit wesentlich teurer werden würde. Doch wir haben lieber 60 Millionen Tonnen CO₂-Einsparung pro Jahr verschenkt.

Fast überall in Europa sind die Quoten für klimaschonende Kraftstoffe höher als bei uns in Deutschland. Ohne eine gesetzliche Verpflichtung der Mineralölwirtschaft zur Reduzierung der Emissionen von Diesel und Benzin passiert gar nichts. Dann wird der Verband der Automobilindustrie (VDA) im Einklang mit dem ADAC und dem Mineralölwirtschaftsverband (MWV) weiter die Erhöhung der THG-Quote ungeniert verhindern. Wie lange will sich eigentlich die deutsche Politik noch für dumm verkaufen lassen?!

Ich möchte nicht tatenlos zusehen, wie unser Land durch Nichtstun oder falsche Abhängigkeiten zugrunde gerichtet wird. Ich möchte nicht meinen eigenen Kindern sagen müssen: Sorry, die Erwachsenen waren einfach zu bequem und zu doof, ihre Verantwortung wahrzunehmen und wirksame Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen.

Deshalb stelle ich mit Blick auf die Sitzung des Klimakabinetts am 20.09.2019 klare Forderungen an die Politik zur Dekarbonisierung im Verkehr:

Erste Forderung: Erhöht die THG-Quote!

Hört endlich auf, euch Gedanken über Technologien zu machen! Überlasst das der Industrie. Wenn ihr einen deutlich emissionsreduzierten Verkehr für saubere Luft wollt, dann setzt einfach die THG-Quote hoch! Der Markt regelt den Rest. Eine höhere Quote steigert die Nachfrage an bewährten und neuartigen Biokraftstoffen – ihre Entwicklung und Produktion werden wirtschaftlich darstellbar. Es folgen Investitionen und es entstehen Produktionskapazitäten. Also: Svenja, bleib' bei deinen Leisten und definiere das Ziel! Wir haben ein gut funktionierendes System; es braucht lediglich eine ambitionierte Zahl. Das heißt eine THG-Quote deutlich ÜBER 10 Prozent und einen kontinuierlichen Anstieg der Quote bis 2025.

Eine CO₂-Steuer ist Unfug! Sie bringt euch im Verkehrsbereich keinen Schritt weiter – höchstens den Unmut der Bevölkerung. Mit der THG-Quote gibt es einen CO₂-Preis, der verursachergerecht und sozial verträglich auf Spritfresser umgelegt wird.

Zweite Forderung: Verlängert die Mautbefreiung für CNG/LNG-LKW bis 2024!

Alle reden ausschließlich über den PKW-Verkehr auf unseren Straßen, obwohl zwei Drittel des Dieselverbrauches in Deutschland durch leichte und schwere LKW verursacht werden. Die Bundesregierung setzt lieber auf das emotionale Kaufverhalten zehntausender irrationaler Autofahrer, als dasselbe Ziel mit einigen hundert rational entscheidenden Transportunternehmern zu erreichen.

Der so viel gescholtene Bundesverkehrsminister hat mit der seit 01.01.2019 geltenden Mautbefreiung für schwere und mittlere emissionsarme LKW eine beispiellose Entwicklung in Gang gesetzt. Und obwohl die Mautbefreiung für CNG-LKW zunächst nur auf zwei Jahre bis Ende 2020 befristet ist, sind die Zulassungszahlen seit Jahresbeginn geradezu explodiert. Verständlich, denn Elektromobilität bietet hier auf absehbare Zeit keine Lösung.

Eine Verlängerung der Mautbefreiung ist eine wichtige Basis für weitere Investitionen der Spediteure, denn die durchschnittliche Nutzungsdauer für schwere LKW liegt laut Ökoinstitut bei fünf Jahren. (3)

Ich prophezeie, dass bis 2024 70 Prozent der LKW durch CNG/LNG-LKW ersetzt sein werden, wenn die Mautbefreiung weiterläuft. Diese LKW lassen sich alle mit Biomethan aus Stroh oder Reststoffen (4) betanken. Die Emissionen im Verkehr würden sich allein dadurch um 45 Prozent reduzieren. Im Zuge dessen wird eine Infrastruktur an leistungsfähigen CNG- und LNG-Tankstellen geschaffen, die schließlich auch dem Autofahrer zugutekommt.

Ein gutes Beispiel dafür, wie man mit wenig Aufwand eine große Wirkung erzielen kann Bitte mehr davon, lieber Andi!

Dritte Forderung: Berücksichtigt die CO₂-Einsparung von Biokraftstoffen beim Flottengrenzwert!

Wenn es um den PKW geht, sind Elektroautos nicht per se sauberer als Verbrenner. Es kommt auf die Kraftstoffqualität an. Elektroautos gelten per Definition zwar als emissionsfrei, besitzen deshalb aber noch lange keine neutrale CO₂-Bilanz. Der Strom kommt immer noch hauptsächlich aus fossilen Quellen. Das bleibt in der so genannten „Tank-to-Wheel“-Betrachtung allerdings unberücksichtigt. Würden die CO₂-Emissionen angerechnet werden, die bei der Bereitstellung des Stromes im deutschen Strommix entstehen, dann liegt der „Kraftstoff“ für E-Autos bei einem CO₂-Ausstoß von 65 bis 75 g/km. Ein mit Biomethan aus Stroh oder Reststoffen betriebenes CNG-Fahrzeug kommt hingegen auf Emissionen von ca. 8 g/km.

Ich fordere die Politik auf, bei der Klimabilanzierung aller Antriebsarten das „Well-to-Wheel“-Prinzip als freiwillige Anrechnungs-Option einzuräumen. Dieses erlaubt den Fahrzeugherstellern, die CO₂-Einsparung der Biokraftstoffe bei der Berechnung der Flottengrenzwerte zu berücksichtigen, wenn diese explizit und verbindlich nachgewiesen werden können. Ansonsten ist die Technologieoffenheit im Verkehrsbereich reine Makulatur. Denn mit dem derzeitigen Berechnungsprinzip sind die Hersteller praktisch gezwungen, Elektroautos in den Markt zu bringen, um die Flottengrenzwerte einzuhalten. Und zwar um jeden Preis.

(3) Quelle: <https://www.erneuerbar-mobil.de/sites/default/files/2018-09/Teilbericht%201%20O-Lkw-Technologievergleich-2018.pdf>

(4) Mit Biokraftstoffen der so genannten zweiten Generation reduzieren sich nachweislich die CO₂-Emissionen um 90 Prozent, Feinstaub und Stickoxide ebenso.

Meine abschließende Forderung richte ich nicht an die Politik, sondern an die Industrie und ihre großen Branchenverbände:

Vierte Forderung: Beendet Eure Blockadehaltung!

Wir dürfen nicht nur der Politik den schwarzen Peter zuschreiben. Sie trägt nicht die alleinige Verantwortung für die Misere. Ob MWV, BDI, VDA, VDI, MEW/AFM, Uniti oder ADAC – die großen Branchenverbände und Vereine haben ebenfalls ihren negativen Beitrag geleistet, nämlich nichts zu tun außer jegliche Veränderung zu verhindern, sei es direkt oder indirekt. Das haben wir eindrucksvoll am Beispiel der E10-Einführung gesehen.

Und Schande über den BDI: Jahrelang bekommt er den Mund nicht auf, und jetzt, da die Tage von Frau Merkel gezählt sind, fällt Präsident Dieter Kempf wie eine Hyäne über die Kanzlerin her. Er sollte sich schämen.

Schluss mit den Zeiten des Blockierens! Wenn durch Feigheit, Bequemlichkeit, persönliche Karriereziele und gegensätzliche Lobbyarbeit jegliche praktikable Lösungsansätze im Keim erstickt werden, treten wir in 30 Jahren noch auf der Stelle. Der Klimawandel mit seinen Extremen wird währenddessen voranschreiten.

Es ist Zeit, aufzustehen! Wer der Meinung ist, unsere werten Politiker und Präsidenten der Industrieverbände können in unserem Land die nächsten Jahre so „weiterregieren“, der sollte besser sofort in den Ruhestand gehen. Die Luft brennt! Es muss allen klar sein, dass wir konstruktive Lösungen und ambitionierte verlässliche Zielsetzungen brauchen, die zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Lösungen, die auch ökonomisch vernünftig sind und nur umgesetzt werden können, wenn Politik und Verbände einmal Hand in Hand gehen. Für eine lebenswerte Zukunft unserer Kinder!

Ihr Claus Sauter
Gründer & Vorstandsvorsitzender VERBIO Vereinigte BioEnergieAG
und BioEnergie-Experte



Karikatur, Autor Reiner Schwalme

Pressekontakt

VERBIO Vereinigte BioEnergie AG

Ulrike Kurze

Marketing/PR

Ritterstraße 23 (Oelßner's Hof)

04109 Leipzig

Tel.: +49 176 13085404

Fax: +49 341 308530-999

E-Mail: ulrike.kurze@verbio.de

Constanze Reinsberg

WeichertMehner Unternehmensberatung für
Kommunikation GmbH & Co. KG

An der Dreikönigskirche 5

01097 Dresden

Tel.: +49 351 50140-205

Fax: +49 351 50140-209

E-Mail: verbio@weichertmehner.com