



Grünabfall im Tank

ROBERT WILDI

Biotreibstoffe Sie vermindern den CO₂-Ausstoss beträchtlich und sind ein oftmals verkannter Hoffnungsträger für sauberere Mobilität.

Der Kampf gegen den Klimawandel hat auch etwas von Don Quijotes Anrennen gegen Windmühlen. Diesen Eindruck vermitteln zumindest Zahlen, die jährlich vom Bundesamt für Umwelt (Bafu) veröffentlicht werden. So geschehen im Juli zu den CO₂-Emissionen aus den Treibstoffen Benzin und Diesel. Sie sind 2018 im Vergleich zum Vorjahr erneut nicht zurückgegangen. Die Erklärung: Erzielte Einsparungen an Kohlendioxid sind durch die Zunahme an gefahrenen Kilometern aufgewogen worden. Der Einzelne ist also etwas sauberer unterwegs, dafür nimmt die Zahl der Fahrzeuge im privaten Verkehr laufend zu.

Schlagzeilen wie «Trotz Bio und Elektro: CO₂-Emissionen von Treibstoffen bleiben hoch» machen die Runde und werfen unweigerlich die Frage auf, wo heute wie viel eingespart wird und was noch möglich ist. Als wichtigste Hoffnungsträgerin wird seit Jahren auf fast allen Kanälen die Elektromobilität gepriesen. Für das Fernziel einer emissionsfreien Mobilität muss sie ein zentraler Pfeiler sein, kann die hochtrabenden Erwartungen punkto Marktanteilwachstum aber bisher nicht mal ansatzweise erfüllen. Im Jahr 2018 wurden in der Schweiz rund 5000 reine Elektroautos eingelöst. Damit können pro Jahr rund 10000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Im Vergleich dazu fällt die ökologische Wirkung von Biotreibstoffen deutlich markanter aus: Seit der Bund 2013 mit der Lancierung des CO₂-Gesetzes die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure eingeführt hat, ist das Volumen der hierzulande verkauften Biotreibstoffe von 11,3 Millionen Litern (2013) auf 231 Millionen Liter im Jahr 2018 emporgeschneit.

Dies entspricht einem rekordhohen Anteil von über 3,5 Prozent der gesamten Treibstoffmenge von 6,5 Milliarden Litern. Die wesentliche Botschaft dahinter: Dank Biotreibstoffen konnten im letzten Jahr 540000 Tonnen CO₂ eingespart werden, also über fünfzigmal mehr als durch die Elektroautos.

2020: 1 Million Tonnen weniger CO₂

Lange hatten es die Biotreibstoffe indes schwierig, sich durchzusetzen. So gehört die Schweizer Gesetzgebung zu den weltweit strengsten und erlaubt lediglich die Herstellung auf Basis von Abfällen und Reststoffen, also keinerlei Konkurrenz mit Nahrungs- und Futtermitteln. Folglich sind Biotreibstoffe einiges teurer als fossile Treibstoffe. Gegensteuer gab der Bund, als er die Biotreibstoffe 2008 von der Mineralölsteuer befreite. Zum definitiven Durchbruch verhalfen neben der Steuererleichterung die Förderbeiträge durch die Stiftung Klimaschutz- und CO₂-Kompensation Klik. Von zentraler Bedeutung ist auch das Programm Biotreibstoffe der Organisation Biofuels Schweiz. Es unterstützt die Mineralölwirtschaft bei deren Pflicht, auch künftig einen Teil der CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr zu kompensieren. Für Ulrich Frei, Geschäftsführer von Biofuels Suisse, liegen die Argumente für eine weiterhin aktive Förderung der Biotreibstoffe auf der Hand. «Sämtliche Motorenhersteller haben heute die Beimischung von Biotreibstoffen freigegeben. Beim Diesel dürfen 7 Prozent Biodiesel, beim Benzin 5 Prozent Bioethanol beigemischt werden.» Da bestehe also auf jeden Fall noch zusätzliches Potenzial.

Bestehende Infrastruktur ist nutzbar

Und dieses sollte man seiner Meinung nach im Sinne der Umwelt nutzen. «Wenn man den ganzen Lebenszyklus betrachtet, schneiden mit biogenen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge im Vergleich sehr gut ab», so Freis Überzeugung. Experten sprechen von bis zu 90 Prozent weniger Treibhausgasen als bei fossilen Treibstoffen.

Ein gewichtiger Vorteil von Biotreibstoffen sei zudem, dass bestehende Tankinfrastrukturen sowie die bestehende Fahrzeugflotte weiterhin uneingeschränkt genutzt werden könne, so Frei.

Wichtig sei, dass die Politik weiter mache. Neben dem Rahmen, den der Bund mit dem CO₂-Gesetz weiterhin vorgibt, dürfe auch eine anhaltende Befreiung der Biotreibstoffe von der Mineralölsteuer wesentlich sein. Diese läuft Mitte 2020 aus. Die Umweltkommission des Nationalrats schlägt allerdings vor, sie bis vorläufig Ende 2021 zu verlängern.



«Biogene Anteile können deutlich weiterwachsen»

Seit knapp zehn Jahren sind Biotreibstoffe auf dem Schweizer Markt erhältlich. Wie beurteilen Sie deren Entwicklung in diesem Zeitraum?

Roland Bilang: Insgesamt ist man in der Branche zufrieden. Die Unternehmen haben gerade zu Beginn viel investiert, um das nötige Know-how und die Infrastruktur aufzubauen. 2018 waren gegen 4 Prozent der in der Schweiz abgesetzten Treibstoffe Biotreibstoffe – ein neuer Rekord. Damit haben wir als Branche allein im letzten Jahr über eine halbe Million Tonnen CO₂ eingespart. Dabei mussten die Konsumenten keinerlei Einschränkungen in Kauf nehmen

Biotreibstoffe sind allerdings teurer als herkömmliche Treibstoffe. Wie steht es um deren mittelfristige Konkurrenzfähigkeit?

Das ist korrekt. Ohne Fördermassnahmen wären daher diese Anteile an Biotreibstoffen nicht zu erreichen. Neben steuerlichen Privilegien, die an Nachhaltigkeitskriterien gekoppelt sind, ist es vor allem das Instrument der Kompensationsverpflichtung für Treibstoffimporteure, welches die Preisdifferenz zu den herkömmlichen Treibstoffen deckt.

Bleiben denn die Fördermassnahmen auch in Zukunft erhalten?

Soeben hat das Parlament die Verlängerung der Steuererleichterung befürwortet. Auch sieht der Entwurf des Bundesrates zum neuen CO₂-Gesetz die Fortführung des Kompensations-



Roland Bilang
Geschäftsführer
Avenergy
Suisse

instruments vor. Beides begrüßen wir, weil damit der Biotreibstoffmarkt weiterwachsen kann.

Wenn wir beim Wachstum sind – wie schätzen Sie das Potenzial der Biotreibstoffe für die kommenden zehn Jahre ein?

Wenn der politische Wille besteht, können die biogenen Anteile im Treibstoffmarkt nochmals deutlich wachsen. Allerdings haben Biotreibstoffe allein nicht das Potenzial, den gesamten Treibstoffbedarf von rund 6 Milliarden Litern jährlich zu decken.

An welche anderen Kraftstoffe denken Sie?

Mittelfristig sehen wir die Biotreibstoffe in einem Mix mit klassischen und vor allem synthetischen, aus erneuerbaren Energien hergestellten Treibstoffen (E-Fuels). Auch deshalb sind die Biotreibstoffe wichtig: Sie zeigen, wie man neue klimaverträgliche Technologien Schritt für Schritt in den bestehenden Markt integrieren kann.

INTERVIEW: ROBERT WILDI