

PRESSEMITTEILUNG

Berlin/Erkner, 05. August 2017

Biomethan und Elektromobilität statt Dieselgate

Deutschland ist im Diesel- und Klimagate. Die Energiewende wird abgewürgt. Kein Tag vergeht, an dem nicht neue Enthüllungen zu gesundheitsschädlichen Überschreitungen der Abgas-Grenzwerte durch weitreichende Manipulationen der Automobilhersteller unser Land, seinen Ruf in der Welt und damit auch unsere wirtschaftliche Zukunft erschüttern. Die klimaschädlichen **Kohlenstoffdioxidemissionen in der Bundesrepublik steigen weiter an** – bereits das zweite Jahr in Folge seit der Verabschiedung des Pariser Klimaabkommens.

Die Sorge um unsere Gesundheit, den Klimaschutz und die Sicherstellung einer bezahlbaren Mobilität für alle treibt Deutschland um. Die Wählerinnen und Wähler stellen Fragen, die Politik sucht nach Antworten.

*„**Biomethan** für den innerstädtischen Verkehr löst das Feinstaub und NOx-Problem und reduziert gleichzeitig das Klimagas-CO2“, so Peter Schrum, Präsident des Bundesverbandes Regenerative Mobilität e.V. (BRM).*

Dieser regenerative Kraftstoff lässt sich in sämtlichen Erdgas-Fahrzeugen verwenden und bietet sich damit vor allem für Busse, LKW im Verteilerverkehr sowie PKW (Taxi) an. *„Das Problem ist eine verfehlte Förderpolitik unserer Regierung“, so Peter Schrum weiter. „Statt Mineralöl-Diesel auf dem deutschen Markt mit jährlich 7 Milliarden Euro gegenüber Benzin zu subventionieren, sollte das Geld besser in die Marktentwicklung der regenerativen Mobilität fließen“.*

Tausende heimische Biogasanlagen haben durch das EEG keine Zukunft mehr. Sie können dieses saubere **„Bioerdgas“** produzieren und in das bundesweite Gasnetz einspeisen. Lediglich die Installation der notwendigen Technik zur Gasaufbereitung zu Biomethan muss über die gesetzlichen Rahmenbedingungen angereizt und Investitionssicherheit geboten werden.

Elektrofahrzeuge, insbesondere Zweiräder und leichte PKW, können sofort einen Beitrag zur Emissionsverbesserung leisten. *„Wichtig dabei ist sicherzustellen, dass der Strom tatsächlich aus erneuerbaren Energien kommt, ohne unseren Energiemix im Netz negativ zu beeinflussen: Die Ausbaukorridore für **PV und Wind** sind unter dem Eindruck des Emissionsskandals dringend neu zu überdenken und zu erweitern“, fordert Schrum.*

Überschüssiger Strom aus Wind und PV kann über Elektrolyse zu Wasserstoff und weiter zu **Syngas und Synfuel** (synthetische Kraftstoffe) veredelt werden. *„Die Technik steht am Eintritt in die industrielle Anwendung – eine erst jüngst verabschiedete, gesetzliche Überreglementierung macht sie für Investoren jedoch abermals wenig attraktiv“, beklagt Peter Schrum.*

Hat der Diesel eine Zukunft?

Die notwendige Ausrüstung, um Stickoxide und Feinstaub auf ein gesundheitsverträgliches Maß zu reduzieren, ist längst Stand der Technik und Basis der gesetzlichen Regelungen. Was bei PKW aus Gründen der Profitabilität in betrügerischer Weise einfach nicht eingebaut wurde, versuchen die Hersteller nun durch Software-Updates zu korrigieren. Für bisher 33 neue, aktuell verkaufte Fahrzeugtypen fast aller deutschen Hersteller werden die Emissionswerte für schwer gesundheitsschädliche Stickoxide bisher bis zum Siebzehnfachen der von der EU erlaubten Grenzwerte von 80 Milligramm je Fahrkilometer überschritten, darunter fast alle, die nach Angaben von Herstellern und staatlichen Prüfbehörden die Euro 6-Norm der EU einhalten (Deutsche

Umwelthilfe, Umweltbundesamt, 2017).

Das am 02. August auf dem Diesel-Gipfel nun zwischen der Bundesregierung und den Fahrzeugherstellern verhandelte freiwillige Reduktionsziel von 25% kann vor diesem Hintergrund nur als „Gipfel der Ohnmacht“ bezeichnet werden. Dass Verkehrsminister Dobrindt (CSU) und Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) in gleicher Stellungnahme eine „neue Verantwortungskultur“ fordern, zeigt, dass diese gerade in der Politik noch nicht ansatzweise vorhanden – jedoch längst überfällig - ist.

Auch der Dieselmotor wird noch eine bedeutende Rolle bei der Dekarbonisierung des Mobilitätssektors spielen, ist sich Schrum sicher. Im Unterschied zu im innerstädtischen Verkehr vorherrschenden Fahrzeugpool sind die Fernverkehrs-Nutzfahrzeuge im Gütertransport mit einer ausgereiften Technologie zur Abgasnachbehandlung ausgerüstet.

Ad-Blue haben wir im Güterverkehr schon seit 2005, Stickoxide und Feinstaub bereiten uns kaum Sorgen. Es geht um das Klimagas CO₂ und diesem kommen wir nur mit Biokraftstoffen bei. Die gute Nachricht ist: Biokraftstoff funktioniert auch bei den neuesten Modellen mit Euro 6 Abgasnorm und die Emissionsgrenzwerte können eingehalten werden.

„Die willkürliche Einteilung der Biokraftstoffe in erste und zweite Generation und deren anteilmäßige Beschränkung muss aufgehoben und durch weiter entwickelte Nachhaltigkeitskriterien und ambitioniertere Ziele der Treibhausgasminde rung – derzeit 4% und 6% ab 2020 - ersetzt werden. Vor dem Hintergrund des Paris-Klimaabkommens sind diese wesentlich zu niedrig und bleiben hinter den heute bereits verfügbaren Möglichkeiten weit zurück“, so Peter Schrum weiter.

Fazit:

Um die Energiewende im Mobilitätssektor jetzt auf den Weg zu bringen, müssen wir die verfügbaren, sauberen Technologien nutzen und diese weiter entwickeln. Flankieren müssen dies entsprechende Mobilitätskonzepte. Die Politik ist aufgefordert, sich aus dem Schwitzkasten der Autoindustrie zu befreien, die Sektorkopplung ernst zu nehmen und technologie- wie anwendungssoffen Innovationen zu fördern und Investitionssicherheit zu bieten.

Eine Klimaschutz-Prämie muss saubere Emissionen und zukunftsweisende Technologien belohnen!

Sofortmaßnahmen:

Für Kommunen und Verkehrsbetriebe sind die Voraussetzungen zu schaffen, Biomethan, Elektro-, Brennstoffzellen- und Biokraftstoffmobilität im öffentlichen Nahverkehr und bei der öffentlichen Hand rasch auszuweiten: nach dem Vorbild Augsburgs sollten die städtische Busflotte und dem Beispiel Berlins Müllfahrzeuge der Stadtreinigung zügig auf Biomethan umgestellt werden.

Wer wirklich eine Mobilitätswende gestalten will, wird am 24. September 2017 das Rennen machen.