

MWV und IWO zum Kongress „Energie Cross Medial“ in Berlin

## **Mehr Klimaschutz erfordert höheres Reformtempo**

**Berlin, 3. März 2021 – „Wenn die EU die Klimaziele höhersteckt, müssen wir auch das Reformtempo in Deutschland erhöhen. Dies erfordert auch eine grundlegende Reform der Energiesteuer“, erklärten Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV), und Adrian Willig, Geschäftsführer des Instituts für Wärme und Mobilität (IWO), auf dem Kongress „Energie Cross Medial“.**

„Es zeichnet sich immer deutlicher ab, dass die Klimaziele sowohl im Verkehr als auch im Wärmesektor bis 2030 nicht allein durch Elektrifizierung zu stemmen sind. Wir brauchen für Autos, Nutzfahrzeuge, Schiffe, Flugzeuge und Heizungen daher weiterhin flüssige und speicherbare Energieträger, die aber zunehmend klimafreundlich werden müssen“, sagte Küchen auf dem Kongress „Energie Cross Medial“ im dbb Forum Berlin.

### **Notwendigkeit für alternative Kraftstoffe steigt**

Der jüngst vorgelegte Entwurf aus dem Bundesumweltministerium für eine deutlich höhere Treibhausgasminderungsquote im Verkehr bis 2030 mit fortschrittlichen Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff, strombasierten Kraftstoffen sowie Zertifikaten für E-Auto-Ladestrom sei zwar ein richtiger Schritt zu mehr Klimaschutz. „Dies reicht aber nicht einmal für das deutsche Ziel einer 42-prozentigen CO<sub>2</sub>-Senkung im Verkehr bis 2030.“ Jetzt plane die EU, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent statt bisher um 40 Prozent zu senken. In der Folge sei zu erwarten, dass auch die Ziele für Deutschland verschärft werden. „Das ist noch ein Grund mehr, auch auf alternative Kraftstoffe zu setzen“, so Küchen.

### **Straßenverkehr bietet sich für Markthochlauf an**

„Der Einstieg in alternative Kraft- und Brennstoffe in großem Maßstab ist klimapolitisch sinnvoll und insofern eine No-regret-Maßnahme“, ergänzte Adrian Willig. Zum Hochlauf eines entsprechenden Marktes biete sich insbesondere der Straßenverkehr an. Davon würden mittelfristig alle anderen Anwendungsbereiche profitieren. „Diesen Weg sollten wir zusätzlich zur Förderung der E-Mobilität wählen. Denn selbst wenn wir bis 2030 deutschlandweit zehn Millionen batterieelektrische Fahrzeuge haben sollten, werden dann voraussichtlich noch immer mehr als 35 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor unterwegs sein“, so Willig. „Darum benötigen wir auch Lösungen für den Bestand. Alternative Fuels könnten die fossilen Bestandteile in Diesel und Benzin hier nach und nach ersetzen.“

### **Heutige Energiesteuer nicht mehr zeitgemäß**

Dringend notwendig für diesen Markthochlauf sei der Umbau der Energiesteuer auf Benzin und Diesel von einer reinen Mengen- zu einer echten Klimaschutzsteuer, so Christian Küchen: „Die heutige Energiesteuer besteuert klimafreundliche Kraftstoffe genauso wie fossile. Das ist nicht mehr zeitgemäß.“

Rechtlich möglich sei die Umwandlung in eine Steuer, die sich an den fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen orientiert. Von dieser Steuer würden nur die fossilen Kraftstoffe erfasst. Moderne Biokraftstoffe und mit Ökostrom hergestellte synthetische Kraftstoffe dagegen würden steuerbegünstigt oder sogar steuerfrei. Küchen: „Damit wäre ein echter Anreiz gegeben, solche Kraftstoffe nachhaltig herzustellen, zu importieren und anzubieten.“ Die Mehrkosten für Autofahrer und Wirtschaft blieben überschaubar, „auch wenn die klimafreundlichen

Kraftstoffe in der Herstellung dauerhaft teurer sind als die vergleichsweise günstigen fossilen Kraftstoffe“.

### **Neue Studie soll Klarheit schaffen**

Dass ein solcher Umbau der Energiesteuer den Klimaschutz im Straßenverkehr voranbringen würde, zeigten auch erste Ergebnisse einer Studie, die die Forschungsinstitute Frontier und Fifo im Auftrag von IWO und MWV gerade erstellen, so Adrian Willig. Die Untersuchungsergebnisse sollen noch in diesem Frühjahr vorgestellt werden. „Damit wollen wir mit der Politik und anderen Teilnehmern der Wirtschaft ins Gespräch kommen. Denn um die Treibhausgasminderung mit alternativen Kraftstoffen voranzubringen, ist es wichtig, jetzt die Weichen dafür zu stellen. Leider sind derzeit noch keine gleichen Wettbewerbsbedingungen für Fahrzeuge, die alternative Kraftstoffe nutzen, und Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb gegeben.“