iwd

Der Informationsdienst
des Instituts der deutschen Wirtschaft

Klimapolitik | 14.10.2019 | Lesezeit 2 Min.

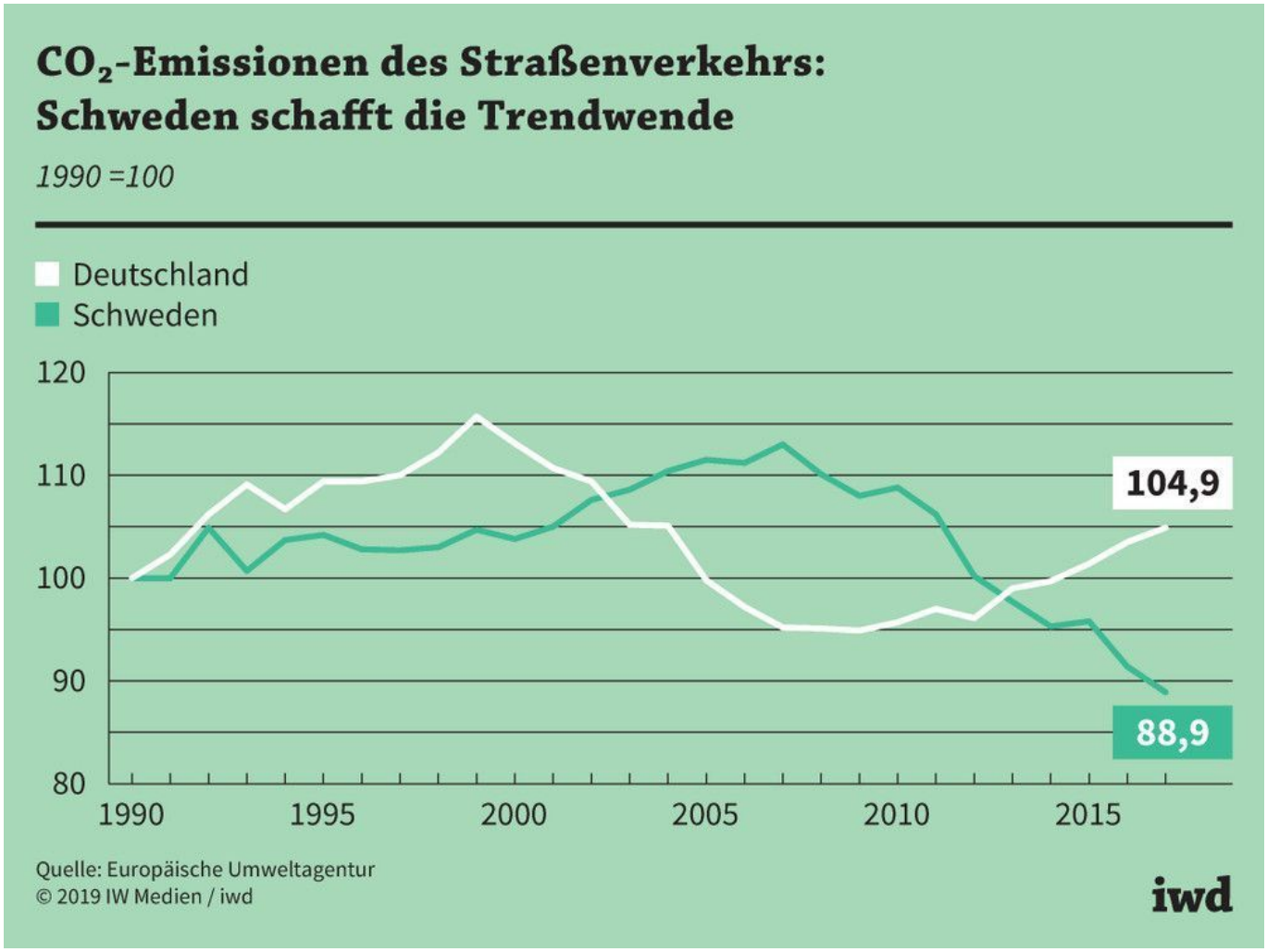
Kraftstoff: Synthetik statt Bio?

In Schweden sind die Kohlendioxidemissionen im Straßenverkehr deutlich gesunken – unter anderem, weil die Skandinavier Biodiesel steuerlich begünstigt haben. Für Deutschland taugt die schwedische Strategie aber nur bedingt.

Fakt ist: Die Skandinavier haben bereits im Jahr 1991 eine CO2-Steuer eingeführt und diese kontinuierlich auf 115 Euro je Tonne angehoben – das ist der höchste Satz weltweit.

Wahr ist auch, dass die CO2-Menge, die der schwedische Straßenverkehr ausstößt, seit 1991 um gut 11 Prozent gesunken ist. Doch ein näherer Blick auf die Daten weckt Zweifel, ob das wirklich allein auf die Steuer zurückzuführen ist (Grafik):

Bis 2007 zeigte der Trend der CO_2-Emissionen in Schweden noch nach oben – erst seit 2010 ist der Ausstoß an Treibhausgasen um mehr als 18 Prozent gesunken.



Die Trendwende gelang den Schweden also nicht allein durch die steuerbedingte Verteuerung von Benzin und Diesel – zumal die Verkehrsleistung keineswegs zurückgegangen ist.

Entscheidend war vielmehr, dass ab etwa 2010 ein neuer Typ Biodiesel erhältlich war, der den herkömmlichen Dieselkraftstoff ersetzen konnte und der zudem zu 100 Prozent von der CO2-Steuer befreit war und in Reinform noch ist. Schwedischen Autofahrern stand damit eine günstige und emissionsarme Kraftstoff-Alternative zur Verfügung.

Synthetische Kraftstoffe lassen sich aus erneuerbarem Strom und CO2 herstellen, wären emissionsneutral und problemlos im heutigen Fahrzeugbestand einsetzbar.

Sollte Deutschland diese Strategie eins zu eins kopieren? Das wäre wohl wenig erfolgversprechend. Denn fast die Hälfte der Rohstoffbasis für den in Schweden eingesetzten Biodiesel besteht aus Palmölprodukten, die aus Indonesien und Malaysia stammen – und beide Länder roden dafür den Regenwald. Für den deutschen Markt wäre zudem eine viel höhere Menge an Biodiesel erforderlich als in Schweden. Aufgrund der mutmaßlichen ökologischen Konsequenzen in Südostasien dürften die deutschen Verbraucher die Biodiesel-Lösung kaum akzeptieren.

Synthetische Kraftstoffe als Alternative

Eine Alternative wären synthetische Kraftstoffe. Diese lassen sich aus erneuerbarem Strom und CO2 aus der Luft herstellen, wären emissionsneutral und problemlos im heutigen Fahrzeugbestand einsetzbar.

Allerdings müssten die entsprechenden Produktionskapazitäten erst aufgebaut und das Kostenproblem gelöst werden. Nach heutigem Stand würde ein Liter synthetischer Kraftstoff etwa 3,50 bis 4 Euro je Liter kosten. Dieser Preisnachteil wäre selbst mit einer vollständigen Steuerbefreiung nach schwedischem Vorbild nicht auszugleichen. Der Staat müsste die Technologie also mit umfangreichen Investitionshilfen und zum Beispiel einer Umlage auf herkömmliche Kraftstoffe fördern. Leider fehlt eine solche Förderung im Klimapaket der Bundesregierung.

Kernaussagen in Kürze: