

Position Biokraftstoffmarkt

1. Mit den Beschlüssen von Meseberg hat die Bundesregierung festgelegt, bis 2020 den Biokraftstoffanteil im deutschen Markt auf 20%-Volumen zu steigern. Dies ist eine ambitionierte Zielsetzung, sie muss heute kritisch hinterfragt werden.

Ein wichtiges Element für die Zielerreichung ist für die Bundesregierung eine bis dahin erreichte breite Marktdurchdringung der **Biokraftstoffe der zweiten Generation**, konkret BtL. Inzwischen ist unzweifelhaft, dass bis 2020 mit keinen spürbaren Marktbeiträgen zu rechnen ist. Der Deutschland-Chef von Shell hat am 5. Februar in einer öffentlichen Veranstaltung auf Rückfragen dargelegt, dass frühestens in 15 Jahren mit einer breiten Markteinführung von BtL zu rechnen sei und dass die Investitionskosten für eine Anlage mit 200.000 t Jahreskapazität bei einer Milliarde € liegen (in der dena-Studie von 2006 lag dieser Wert noch bei 400-500 Mio. €). Ähnliche Äußerungen gibt es vom CEO von BP zu den Aktivitäten im Bio-Butanolsektor. Derzeit wird also wegen der vor allem technischen und logistischen Herausforderungen keine rentable Investition gesehen.

Das von den Mineralölkonzernen als Alternative präferierte **Hydrotreating** dürfte auch kaum große Dimensionen erreichen. Für Co-Hydrotreating, also Kraftstoffe unter Einbezug von Pflanzenöl, insbesondere Palmöl, im Raffinerieprozess, wurden von den Konzernen bis zu 20% am Dieselasatz genannt. Unter der Diskussion um eine funktionierende Nachhaltigkeitsverordnung, insbesondere dem Stichwort Verhinderung der indirekten Landumnutzung in den Herkunftsländern von Palmöl, dürfte das Thema Hydrotreating sich eher auf die marginalen Volumina reduzieren, wie sie in der Roadmap mit max. 3% festgeschrieben sind. Eine Änderung ist im Grundsatz nur möglich, wenn die Politik ihre eigenen Nachhaltigkeitserklärungen nicht ernst nimmt bzw. nur unzureichend in Gesetze und Verordnungen umsetzt sowie den selbstinitiierten Bali-Prozess der finanziellen Unterstützung solcher Länder verletzt. Auch der Bundesrat lehnt in seiner Stellungnahme zum 8. Gesetz zur Änderung des BImSchG im Kern Co-Hydrotreating ab, er fordert zunächst die Umsetzung wirksamer Biomasse-nachhaltigkeitsregeln.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass auf absehbare Zeit für die Zielerreichung bis 2020 im Wesentlichen nur die Biokraftstoffe der ersten Generation zur Verfügung stehen. Unter den heutigen Gegebenheiten muss daher sowohl im Biodieselsbereich alles getan werden, um über höhere Normen höhere Anteile zu erreichen als auch bei Ottokraftstoff mit den Themen mit E10 und E85.

2. Aus heutiger Sicht und vor der aktuellen Diskussion im Biodieselsmarkt bedeutet dies Folgendes:
 - Es ist dringend notwendig, dass die Bundesregierung eine klare Positionierung zu den Biokraftstoffen der ersten Generation nach außen einnimmt. Sie muss ihre Zielsetzungen bekräftigen (CO₂-Verminderung, Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen, Verbesserung der Versorgungssicherheit, heimische Wertschöpfung). Es muss mit einem umfangreichen Katalog sachlicher Argumente der ausgeführten öffentlichen Diskussion um Biokraftstoffe entgegen getreten werden (Nachhaltigkeit, scheinbare Flächenkonkurrenz, scheinbare Nahrungsmittelkonkurrenz). Hier ist bereits ein deutlicher Imageschaden entstanden. Hier wird z.B. immer wieder auf die Gefahr für Regenwälder hingewiesen. Es wird aber zum einen ausgeblendet, dass Palmöl bislang nur marginal für Biodiesel verwendet wird und zum anderen, dass durch eine klare Nachhaltigkeitsverordnung hier Lösungen möglich sind. Das bedeutet, dass gefordert werden muss, auch den Nahrungsmittelbereich in die Nachhaltigkeitsverordnung mit einzubeziehen, um das Problem der indirekten Landumnutzung zu lösen. Die Schweiz lässt de facto überhaupt kein Palmöl und Sojaöl zur Kraftstoffherstellung zu. Ausgeblendet wird zudem, dass es hinreichend Importmöglichkeiten für Biomasse ohne Nachhaltigkeitsprobleme insbesondere aus den osteuropäischen Ländern gibt.
 - Die Bemühungen um eine praktikable Nachhaltigkeitsverordnung müssen verstärkt werden. Dabei ist es zwingend notwendig, einheitliche Systeme für ganz Europa zu schaffen, auch sollten soweit wie möglich bestehende internationale Standards herangezogen werden. Bei allen Überlegungen ist zu berücksichtigen, dass Deutschland wie Europa auf Importe von Biodiesel bzw. Pflanzenöle ebenso angewiesen sind wie auf Importe bei Ethanol und deren stofflichen Vorketten. Hier wäre es zu wünschen, dass die Bundesregierung über eine Art Biomasseaktionsplan Klarheit schafft. Eine Nachhaltigkeitsverordnung muss zudem neben der CO₂-Minderung auch weitere Nachhaltigkeitskriterien beinhalten. Auch ist es dringend geboten, frühzeitig die Wirtschaft in Pilotphasen einzubeziehen, insbesondere um Bürokratien zu vermeiden.

Hinweis: Der gegenwärtige Entwurf der EU-Kraftstoffqualitätsrichtlinie lässt das Thema der indirekten Landumnutzung völlig außer Acht. Auch die Forderung nach einer 50%-igen CO₂-Minderungsquote von Biokraftstoffen gegenüber fossilen Kraftstoffen müsste berücksichtigen, dass der Ausgangswert für die fossilen Kraftstoffe im Hinblick auf die heute und in Zukunft deutlich umweltbelastenderen Fördermethoden angepasst werden müsste.

- Für den Biodieselmkt werden umgehende Entscheidungen benötigt. Die derzeitige Unsicherheit über die politischen Entscheidungen führt zu Attentismus und verhindert jegliche Vertragsabschlüsse.
- Wir sehen für den Biodieselmkt folgende politische Optionen:
 - a. Angesichts der hohen Rohstoffpreise für Pflanzenöle würde in der heutigen Situation ein Aussetzen der Steuerstufe für 2008 nichts bringen. Der Preisabstand von Biodiesel zu Diesel wäre immer noch positiv. Selbst die Rückkehr zu einem Steuersatz Null würde Biodiesel nicht wettbewerbsfähig machen. Gleichwohl sollte die Option der Steuerbefreiung in den zukünftigen Diskussionen nicht fallen gelassen werden. Angesichts der Probleme bei der Erfüllung der übergeordneten Biokraftstoffziele der Bundesregierung (siehe unter 1.) darf man die Möglichkeiten eines gesonderten B100-Marktes nicht außer Acht lassen. Die Bedenken des BMF zu wachsenden Steuerausfällen tragen nicht, da er die Effekte des LKW-Tanktourismus ebenso vernachlässigt wie die positiven gesamtwirtschaftlichen Wirkungen mit entsprechenden Steuereinnahmen (siehe Anlage).
 - b. Ein Vorziehen der Gesamtquote (6,75% für 2008) ist im Kern richtig. Es muss aber auf rechtliche Schwierigkeiten hingewiesen werden. Wegen der bestehenden Normen für Diesel und Ethanol ist eine Erfüllung nur über zusätzliche Verkäufe über B100 möglich. Angesichts der Marktsituation ist B100 aber nur zu Untereinstandspreisen absetzbar, es sei denn, der Verpflichtete zahlt die vorgesehene Pönale. Hier bestehen verfassungsrechtliche Bedenken, ob eine staatliche Maßnahme, die letztlich auf eine Subventionierung hinausläuft, auf private Unternehmen abgeschoben werden kann. Es ist also zu fordern, dass vor einer möglichen politischen Entscheidung für eine Gesamtquotenerhöhung die rechtlichen Fragen geklärt werden, da man sonst Gefahr läuft, durch eine nicht vollziehbare politische Entscheidung wieder Zeit zu verlieren.
 - c. Rechtlich unproblematisch wäre es, auf eine Gesamtquote zu verzichten, und die Biodiesel- bzw. Ethanolquote bis zur

jeweiligen Normgrenze, also B7 und E5 (wegen der offenen Fragen bei der Automobilindustrie bei E10 kann es nur bei E5 bleiben) festzulegen. Hier sollten aber keine Verzögerungen mehr eintreten. Dies würde gegenüber heute einen zusätzlichen Absatz von rd. 450.000 t Biodiesel bedeuten.

- d. Um den Biodieselmärkte quantitativ weiter zu stärken, können zusätzliche Handlungsmöglichkeiten ergriffen:
- Jenseits des Co-Hydrotreating muss die Verarbeitung von organischen Reststoffen, insbesondere der tierischen Verarbeitungskette, stärker als Biokraftstoffquelle genutzt werden, da es hier nicht zu Nahrungsmittelkonkurrenzen kommt. Mit entsprechenden Investitionen dürfte hier ein erhebliches Potential für die Zukunft gegeben sein (ohne jegliche Nachhaltigkeitsprobleme).
 - In Angleichung an die Regelungen in den Niederlanden sollten Biodieselexporte auf die Erfüllung der heimischen Quote angerechnet werden. Dies ist problemlos zu regeln und zu kontrollieren (zusätzliches Potential für Biodiesel: bis zu 150.000 t).
 - Der Heizölmarkt in Deutschland hatte 2007 ein Volumen von 17,5 Mio. t. Eine Zumischung von 5% Biokomponenten, würde weitere 900.000 t Biodieselaabsatz sichern. Mineralölhandel und -industrie arbeiten gegenwärtig intensiv an der Schaffung der Voraussetzungen für eine breite Markteinführung von Bioheizöl. Dies bedingt allerdings, dass im EEWärmeG keine widersprechenden Regelungen enthalten sind. Auch müssen mögliche Biomassennutzungskonkurrenzen bzw. Importnotwendigkeiten gesehen werden.
 - Das Thema ÖPNV birgt sicherlich weiteres Absatzpotential.
- Auch im Ethanolbereich bedarf es stärkerer Initiativen. Die Beschlüsse der Roadmap zu E10 und E85 sollten möglichst bald umgesetzt werden. Trotz der Zusagen des VDA gibt es bislang keinerlei Aussagen der deutschen Automobilindustrie zu ihren Vorstellungen zu FFV-Fahrzeugen. Der Bund könnte durch entsprechende Anschaffungen den Druck in diese Richtung erhöhen.
 - Im militärischen Bereich wäre eine konkrete Ausrichtung der Kraftstoffstrategie für die Nutzung von Biokraftstoffen (Ethanol und Biodiesel) eine wichtige Orientierung und ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Ziele der Bundesregierung.