

Biokraftstoffbranche steht vor einer Fülle von Problemen – Aussichten insgesamt aber positiv

BBE/UFOP-Biokraftstoffkongress 2007

Der 5. Internationale Fachkongress für Biokraftstoffe am 26./27. November 2007 in Berlin war der bisher wichtigste in der Geschichte des BBE (Bundesverband BioEnergie, www.bioenergie.de) und der UFOP (Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen, www.ufop.de). Mit dieser Erklärung spielte UFOP-Vorsitzender Dr. Klaus Kliem auf die anstehenden neuen Weichenstellungen für die Förderpolitik an, von denen die weitere Existenz der deutschen Biokraftstoffwirtschaft abhängt. In den Vorträgen und Diskussionsbeiträgen wurde deutlich, dass je nach spezifischer Interessenlage durchaus konträre Auffassungen bei Politik und in der Wirtschaft bestehen. Mit ca. 700 Teilnehmern und 35 Vortragenden war der Kongress mit Abstand das wichtigste und größte europäische Event des Jahres 2007 im Themenkomplex Biokraftstoffe. forum.newpower, 2007 erstmals Medienpartner des Kongresses, berichtet.

Deutschland ist auf Importe angewiesen

Unisono einig waren sich alle Vortragenden und Diskutanten auf dem Kongress „Kraftstoffe der Zukunft 2007“ darin, dass es in Deutschland keine Vollversorgung mit Bioenergie geben kann. Deutschland ist und bleibt ein Energieimportland, es geht in Zukunft neben dem Klimaschutz aber v. a. auch um eine Verbreiterung der Bezugsbasis, um Versor-

Patt-Situation und mangelnde Planungssicherheit

Der CDU-Bundestagsabgeordnete Norbert Schindler wies in seiner Ansprache vor dem Kongress Kraftstoffe der Zukunft auf die momentane Patt-Situation im Kabinett hin: Agrarminister Horst Seehofer wird den Biokraftstoffbericht des Bundesfinanzministeriums wegen eindeutiger Fehler nicht abzeichnen. Damit wurde eine Einigung vor der Winterpause des Bundestages unmöglich – das Biokraftstoffquotengesetz bleibt somit zu Beginn des Jahres 2008 vorläufig unverändert in Kraft, mit den entsprechenden Konsequenzen für die Steuererhöhung auf Biodiesel und Pflanzenöl. Reinhard Schulz (SPD) warnte davor, die Bioenergie in ein Subventionsszenario kommen zu lassen, das bei Lebensmitteln gerade erst mühsam überwunden wird. Die Bundesregierung setze vor allem auf industrielle Maßstäbe in der Biokraftstoffherstellung. Da Expeditionen in ihrem Nachfrageverhalten nach Kraftstoff nur vom Preis gesteuert würden, bilde eine Steuerbefreiung des öffentlichen Nahverkehrs einen neuen Absatzkanal für „nennenswerte Mengen“ an Biofuels, während eine Aussetzung der nächsten Steuerstufe für Biodiesel fiskalisch nicht infrage käme und beihilfenrechtlich gegenüber Brüssel auch nicht durchzuhalten sei.

Dieses „Angebot“ für einen neuen Absatzkanal wollte Claus Sauter von der Verbio AG so nicht akzeptieren: der ÖPNV sei ein völlig neues Marktsegment, dessen Erschließung mindestens ein Jahr dauern wird. Wenn die nächste Steuerstufe nicht aufgeschoben wird, so Sauter, werde die erst vor wenigen Jahren nach Setzen der politischen Rahmenbedingungen und mit politischem Willen aufgebaute deutsche Biokraftstoffwirtschaft aufgeben müssen. Ein Vergleich von Agrar- und Biokraftstoffsubventionen sei nicht zielführend, da es u. a. um den Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit geht. Einig sah sich Sauter u. a. mit CropEnergies-Chef Dr. Lutz Guderjahn und Hellmuth Weisser, vom freien



BBE und UFOP am 26. November in Berlin vor der Presse (von links): Dr. Norbert Heim (UFOP-Geschäftsführer), Dr. Klaus Kliem (UFOP-Vorsitzender), Helmut Lamp (BBE-Vorsitzender), Bernd Geisen (BBE-Geschäftsführer) (Foto: fnp)



Die Parlamentarische Staatssekretärin Ursula Heinen aus dem BMELV konnte der Biokraftstoffbranche wenig Hoffnung machen, zeigte sich aber zumindest im Gegensatz zum Finanzminister gesprächsbereit (Foto: fnp)

Kraftstoffhändler Marquard & Bahls AG, wie auch mit nahezu allen anderen nicht politisch eingebundenen Vortragenden darin, dass die Politik keine ausreichende Planungssicherheit mehr für die Wirtschaft bietet. „Sie ändern jedes Jahr etwas, aber unsere Investitionen sind auf bis zu 20 Jahre geplant“, lautete der Vorwurf an die Regierung. UFOP und BBE äußerten sich am 26. November im Rahmen des Kongresses vor der Presse kritisch über die nachträgliche Prüfung auf eine Unter- oder Überkompensation von Biokraftstoffen. Eine Prüfung sei anhand der Terminmarktnotierungen ohne Weiteres auch voraussehend möglich (selbst Branchenfremde erkennen, dass die Agrarpreise besonders im zweiten Halbjahr 2007 geradezu davongelaufen sind). Zu vieles werde politisch aktuell unter Zeitdruck

entschieden, was der Qualität der Gesetzgebung schadet, stellte der BBE-Vorsitzende Helmut Lamp fest. Immerhin gehe es bei den Meseberger Beschlüssen um Maßnahmen, die nachhaltig die Klimaschutzpolitik bestimmen und die hierfür erforderliche strategische Ausrichtung der gesamten Volkswirtschaft, und nicht nur um politische Motivationen, wie etwa darum, auf der Bali-Konferenz nur kurzfristig ein positiv Signal als vorbildliches Industrieland zu geben. Um die bestehenden Kapazitäten auszulasten, sei eine Anhebung der Beimischung auf sieben Prozent für 2008 und zehn Prozent für 2010 erforderlich, mahnten die beiden Spitzenverbände. □

gungskrisen abzuwenden. Nachhaltigkeit lautet auch hierbei das Stichwort. Die Nachhaltigkeitsverordnung soll sicherstellen, dass nur ökologisch einwandfreie Import-Rohware zu Biokraftstoffen verarbeitet wird – wobei der Akzent auf der Verarbeitung liegt, denn die Wertschöpfung soll tunlichst im Land gehalten werden. Mit einer endgültigen Regelung zum Begriff der Nachhaltigkeit konkret für Pflanzenölimporte ist frühestens in zwei Jahren zu rechnen, erklärte Horst Fehrenbach vom Heidelberger ifeu-Institut. Was Fehrenbach indes an Details



Über 700 Teilnehmer kamen nach Berlin, um sich über den neuesten Stand in Sachen Biofuels zu informieren (in der Bildmitte: Petra Sprick, Geschäftsführerin Verband Deutscher Biokraftstoffindustrie VDB (Foto: fnp))

Ökologie als Maßgabe für den Wettbewerb

Der Teufel steckt aber im Detail: die BiomasseNachHV eröffnet nämlich über ökologische Kriterien den ökonomischen Wettbewerb zwischen allen Biokraftstoffen. Mit sogenannten „pessimalen“ Annahmen wird jedem Kraftstoff erst einmal pauschal die weltweit schlechteste Ausgangssituation unterstellt, sodass die Hersteller ihrerseits über Öko- bzw. Treibhausgasbilanzen nachzuweisen haben, dass ihre Produkte gegebenenfalls besser zu werten sind.

Ob die deutschen, von der Wirtschaft kritisch kommentierten Vorstellungen tatsächlich durchkommen, ist indes offen. Die EU erarbeitet gerade selbst Nachhaltigkeitskriterien, die Anfang 2008 vorgestellt werden sollen. Es dürfte daher für einen nationalen Alleingang kaum die Chance auf Anerkennung durch die EU („Notifizierung“) bestehen. Gleichwohl wird eine zu erwartende EU-Regelung direkten Einfluss auf den Wettbewerb haben. Eine internationale Normierung für Nachhaltigkeit ist aber einem Sammelsurium an nationalen Alleingängen und Auflagen vorzuziehen. Wie Dr. Ingo Klenk, bei der Südzucker für den Umweltbereich verantwortlich, klarstellte, sind alle vorliegenden Studien zu Treibhausgas-



Prof. Enno Bahrs, BOKU Wien: Agrarrohmstoffmärkte werden zu Witterungsmärkten mit starken Preisausschlägen bei ernsteren Extremwetterereignissen und viel Spekulation im Markt. Je ehrgeiziger die Beimischungs-Ziele angesetzt werden, desto größere Marktausschläge stellen sich ein (Foto: fnp)



Host Fehrenbach, ifeu: Die Nachhaltigkeitsverordnung nimmt erst einmal den schlechtesten Status an, Hersteller müssen im Einzelfall nachweisen, dass ihre Produkte besser sind (Foto: fnp)



Das von Lurgi entwickelte Bioliq-Verfahren zur Herstellung von BtL-Kraftstoffen wird in ca. fünf Jahren einsatzbereit sein, schätzt Lurgi-Verkaufschef Dr. Armin Günther. Vorteil ist insbesondere, dass dezentral ein Vorprodukt („Slurry“) erzeugt wird, das transportwürdig und zudem auch kommerziell handelbar ist (Foto: fnp)

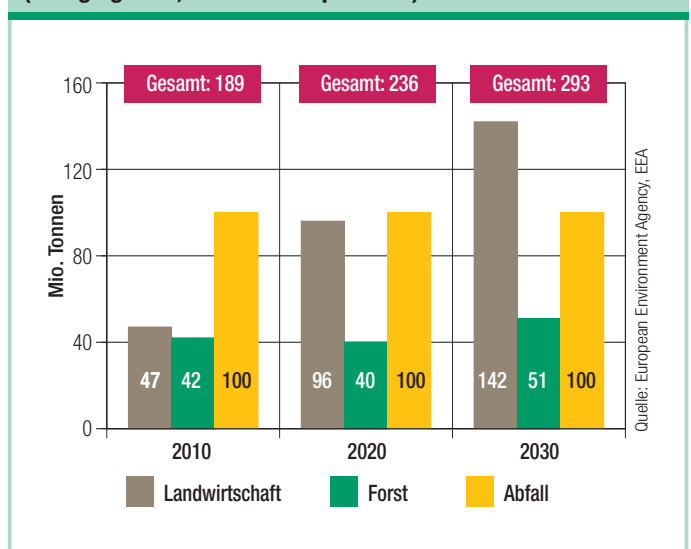


Institutionelle Anleger bevorzugen stabile Markt-szenarien wie sie z. B. eine Beimischungsquote bietet, so Daniel Sausmikat von Ernst & Young's Renewable Energy Group (Foto: fnp)

über die noch zu beschließende Verordnung enthüllte, deutet auf ein neues bürokratisches Monstrum mit wirtschaftlich möglicherweise katastrophalem Charakter hin. Wie der UFOP-Vorsitzende Dr. Klaus Kliem dazu erklärte, ist diese Verordnung „eine bürokratische Kröte, die geschluckt werden muss, um die öffentliche Akzeptanz für Biokraftstoffe zu erhalten“. Vor allem die Bestimmungen zur Umwidmung der Landnutzung, also das Errichten von neuen Plantagen, kann in der Ökobilanz die CO₂-Vermeidung von Biokraftstoffen negativ werden lassen. Da Nahrungsmittel bisher nicht in die Nachhaltigkeitsprüfung einbezogen sind, besteht die Gefahr, dass es zu einer Umlage-

rung kommt: Pflanzenöl für Biofuels wird von „einwandfreien“ Plantagen geliefert, Nahrungsmittelzutaten werden auf Flächen produziert, die für „ökologisch sauberen“ Biodiesel nicht infrage kämen. Gleichwohl ist eine Nachhaltigkeitszertifizierung von Biomasse für die Kraftstoffproduktion unumgänglich. Gerald Knauf vom Forum Umwelt & Entwicklung in Bonn vertritt die Auffassung, dass es nur dann tatsächlich erneuerbare Bioenergie geben kann, wenn ökologische und soziale Kriterien mit in die Bewertung eingehen. Deutsche Landwirte könnten sich beruhigt einer solchen Diskussion stellen, da viele Weichen bereits richtig gestellt wurden.

Nachhaltiges Biomassepotenzial in der EU-25 (Energiegehalt, Mio t Erdöläquivalent)



Erwartungen der EU

Die EU-Kommission schätzt laut Alexandra Langenheld von der Generaldirektion Transport und Energie, dass bis 2020 in der EU produzierte Biokraftstoffe einen Anteil von 14 Prozent am Gesamtverbrauch erreichen können. Ottokraftstoffen könnten dann 20 Prozent Bioethanol und Diesel zehn Prozent Biodiesel beigemischt werden, dazu kommen gegebenenfalls ca. 2 Mio. toe (Tonnen Erdöläquivalent) an BtL-Kraftstoffen. Nötig für die Produktion der Rohstoffe wären 18 Mio. ha LN. 7 Mio. t, rechnet Brüssel vor, würden auf aktivierte Stilllegungsflächen entfallen, ebenso viel auf Flächen, auf denen „Überschuss“-Getreide angebaut wird, der Rest würde auf Arealen erzeugt, die ohne Alternative durch Biofuels aus der Produktion genommen werden müssten. Willi Schulz-Greve von der Generaldirektion



Alexandra Langenheld von der EU-Kommission erwartet, dass Biokraftstoffe im Jahr 2020 bereits 14 Prozent der fossilen Kraftstoffe ersetzen (Foto: fnp)

Landwirtschaft bei der EU-Kommission geht davon aus, dass genug Potenzial in Europa besteht, um die Ziele von jeweils zehn Prozent Beimischung bei Otto- und Dieselmotoren zu erreichen – entweder aus eigenem Anbau oder über Importe. Seinen Optimismus stützt der Kommissionsbeamte u. a. auf sinkende Getreideexporte, neu verfügbar werdende Rohstoffe für BtL, aktuell 3,2 Mio. ha unbestellte Landesreserven und Produktivitätssteigerungen. Auch wird auf Sicht in der EU weniger Fleisch produziert werden, sodass weitere Reserven beim bisherigen Futteranbau zu suchen sind. 30 Prozent der europäischen Pflanzenölerzeugung, so Schulz-Greve, werden 2020 in die Biodieselherstellung wandern, die Vergleichszahl weltweit liegt bei fünf Prozent. □

mindest für B30 und die Hälfte der Benziner für E85 freigeben. Dies war die motortechnisch frohe Botschaft der Tagung, dass zumindest in Frankreich der Weg frei gemacht wird für höhere Beimischungsanteile von Biodiesel in Dieselmotoren – von einer EU-weiten Biokraftstoffstrategie kann also einmal mehr nicht die Rede sein.

Die französische Automobilindustrie setzt hier konsequent auf die umweltpolitische Karte im Kundenwettbewerb, um den Fahrzeugabsatz in Europa anzukurbeln und trifft möglicherweise auf ein Kundenpotenzial, das durchaus bereit ist, im Komfort – in der Gesamtausstattung des Fahrzeugs – Kompromisse zugunsten des Klimaschutzes und des Geldbeutels einzugehen.



Dr. Armin Vetter, TLL: Die mögliche Rapsanbaufläche ist fast ausgereizt, wir brauchen also Ertragssteigerungen. Zudem werden oft viel zu hohe Erwartungen an den Hektarertrag von Energiepflanzen gestellt – hier muss mit realistischen Zahlen gearbeitet werden, z. B. ca. 23 t TS/ha bei Mais (Foto: fnp)

und Nachhaltigkeitsbilanzen genau auf ihre Aussagekraft zu prüfen, denn abhängig von den Ausgangsdaten können sich z. B. CO₂-Vermeidungspotenziale bei ein und demselben Biokraftstoff zwischen 3 und 97 Prozent ergeben. Dem Wettstreit der Studien und Gutachter ist also Tür und Tor geöffnet.

Automobilindustrie sieht Biofuels positiv

Die KFZ-Hersteller sehen Biokraftstoffe durchaus positiv, erklärte Dr. Thomas Schlick vom VDA (Verband der Deutschen Automobilindustrie). Reduzierte Emissionen und geringere Abhängigkeit



Der mehrfach für seinen Einsatz in Sachen Biodiesel ausgezeichnete Unternehmer Willi Heineking sagte in Berlin: „Die Steuerpolitik liefert der Landwirtschaft und Mittelstand an die Erdölkonzerne aus. Die zweite Steuerstufe zwingt mittelständische Unternehmer zur Aufgabe oder treibt sie in die Insolvenz.“ (Foto: fnp)

von Erdölimporten treten als Argumente neben die Unterstützung der heimischen Landwirtschaft. Tatsächlich setzen die Fahrzeughersteller auf die CO₂ Bilanz von Biofuels, wenn sie vom Ziel von 130 g CO₂-Emission je km Fahrstrecke über die gesamte Flotte zusätzlich 10 g abziehen, die über die Beimischung durch weitgehend CO₂ neutrale Biofuels rechnerisch anfallen.

Die „Vision“ der Bundesregierung von 20 % Beimischung im Jahr 2020 würde, so Schlick, eine spezifische CO₂-Einsparung von 13,54 g/km ergeben . . . allerdings wären dafür verstärkt Biokraftstoffe der noch nicht vorhandenen 2. Generation nötig. Lurgi-Verkaufsleiter Dr. Armin

CO₂-Senkungspotenzial von Biokraftstoffen

Kraftstoff	CO ₂ -Einsparung	spezifische Einsparung/t Kraftstoff
Ethanol 1. Generation	50 %	0,82 g/km
Biodiesel	50 %	1,13 g/km
Ethanol 2. Generation	90 %	1,48 g/km
BtL	90 %	1,75 g/km
Bio(Auto)gas	80 %	2,38 g/km

Quelle: VDA

Günther prognostiziert jedenfalls, dass zu einem nicht näher genannten Zeitpunkt 5 Mio. Tonnen Synthesekraftstoff pro Jahr aus Abfallholz und Überschussstroh produziert werden können. Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, warten die KFZ-Hersteller ganz einfach ab – und ziehen sich hinter Argumente wie den Dieselpartikelfilter zurück, der B100 im Privatverkehr das Ende bereitet hat.

Französische Autohersteller wieder vorn bei Biokraftstoffen

Im Gegensatz zur deutschen Automobilindustrie preschen Renault, laut Dr. Philippe Schulz, und andere französische Marken vor und werden ab 2009 alle dann neu verkauften Diesel-Pkw zu-

Biofuels und Lebensmittelpreise

Vehement wandten sich alle Vortragenden auf dem Kongress gegen in den Medien erhobene Vorwürfe, dass Biokraftstoffe die Lebensmittelpreise verteuern würden. Helmut Lamp, BBE-Vorsitzender, hob hervor, dass EU-weit nur 1,5 Prozent der Getreideproduktion zur Ethanolherstellung verwendet werden. Da der Rohstoffanteil z. B. in Brötchen bei nur 1,5 Cent liegt, sind für Teuerungen andere Faktoren verantwortlich zu machen, nämlich in erster Linie die steigenden Lohn- und Energiekosten. Zudem herrscht internationale Verknappung durch schlechte Ernten. Wie Lamp weiter ausführte, werden mit derzeit ca. 2 Mio. ha in Deutschland 18 Prozent der LN für den Energiepflanzenanbau

genutzt. Ohne größere Probleme könnte bis 2030 wieder ein Drittel der Anbauflächen für Energiepflanzen eingesetzt werden – ein Wert, der bereits vor 100 Jahren ganz „normal“ war. Lamp machte unter Hinweis auf die erforderliche Rentabilität im Ackerbau und den „Health Check“ der europäischen Agrar- und Marktpolitik keine Hoffnungen auf sinkende Rohstoffpreise und verglich den heutigen Getreidepreis mit dem Vergleichspreis vor der Reform der europäischen Agrarpolitik in den 80er-Jahren.

Im internationalen Rahmen, auch das wurde in Berlin deutlich, wäre eine preissteigernde Wirkung des Energiepflanzenanbaus sogar begrüßenswert, denn nur über höhere Agrarpreise werden Flächen in Drittländern wieder bewirtschaftet, die momentan wegen zu geringer Erlöse brach liegen – sodass hier auch keine Nahrungsmittelproduktion stattfindet. Und dass Biokraftstoffe relativ zu teuer wären – dies ändert sich im Augenblick schlagartig durch die Preisexplosion bei den endlichen fossilen Energieträgern.

■ Marktentwicklung: unfaier Wettbewerb

Laut Arnd von Wissel, VDB (Verband der Deutschen Biokraft-

stoffindustrie), sind derzeit 4,1 Mio. t an Biodieselherstellungskapazitäten einsatzbereit, sie werden aber im Jahr 2007 nur 2,8 Mio. t produzieren.

Der Gesamtabsatz erreicht 2007 ca. 4 Mio. t inklusive Pflanzenöl. Die Mengendifferenz wird u. a. von 300.000 t B99 gefüllt, die über umgerechnet 27 Cent Subvention pro Liter aus den USA in



Arnd von Wissel, VDB: Pflanzenöl wird 2008 nicht billiger, die Biodiesel-Importe werden auf 1,2 Mio. t steigen, die deutschen Hersteller können nicht mehr kalkulieren (Foto: fnp)

den deutschen Markt gedrückt werden. Zusammen mit der Steuerpräferenz für Biodiesel in Deutschland ergibt sich so eine Doppelsubvention, die der heimischen Industrie das Leben schwer macht.

Laut von Wissel kommen für die Branche steigende Kosten zu sin-

kender Auslastung, Marktanteile können nur über nicht kostendeckende Preise und das Umsteigen auf preiswertere als national produzierte Rohstoffe gehalten werden. Im Ergebnis kommt von Wissel so auf eine aktuelle Unterkompensation von elf Cent/l Biodiesel.

Für das Jahr 2008, wenn die Beimischungsquoten bei fünf Prozent



Robert Vierhout (European Bioethanol Fuel Association): Die USA produzieren jeden Monat mehr Bioethanol als die EU im gesamten Jahr 2006 (Foto: fnp)

bleiben und die nächste Steuerstufe kommen wird, werde sich dieses Minus auf 27 Cent steigern. Als besonders hinderlich erweist sich für deutsche Biodieselhersteller, dass es keinen EU-Binnenmarkt für ihr Produkt gibt, sodass Importe frei und Marktzugänge abgeschottet sind.

■ Bioethanol

Die EU wird auch künftig ein eher marginaler Bioethanolhersteller sein. Im Jahr 2010, schätzt Robert Vierhout (eBio), wird Brasilien 27,5 Mrd. Liter des Biosprits herstellen, während die USA ihre Produktion gegenüber heute auf 50 Mrd. l verdoppeln. Die EU mit ihren dann 7,2 Mrd. l Bioethanol bleibt im Vergleich weit zurück, trotz hoher Steigerungsraten in den letzten Jahren und anhaltendem Kapazitätsaufbau. Eine zehnprozentige Beimischung, wie sie demnächst wohl als Richtlinie verankert wird, muss also v. a. über Importe abgedeckt werden.

In Kleinwanzeleben nimmt die Nordzucker gerade ein Bioethanolwerk in Betrieb, das Zuckerrübensaft verarbeitet. Mit einem Gesamtzuckereinsatz von 222.000 Tonnen werden pro Jahr 13.000 m³ Bioethanol hergestellt, wobei 3.200 bäuerliche Lieferanten am Ethanolverkaufspreis direkt beteiligt sind, dafür aber auch eine Lieferpflicht eingehen müssen. Das CO₂ Reduktionspotenzial von Rübenethanol gibt Albrecht Schaper von der für die Bioethanolproduktion gegründeten Nordzucker-Tochter fuel 21 GmbH mit 65 Prozent gegenüber fossilem Kraftstoff an, Weizenethanol kommt nach seiner Rechnung auf lediglich 30 Prozent. □