

Aktuelle und zukünftige Absatzentwicklung bei Biodiesel

Neue Herausforderungen bestimmen die Perspektive

Die Rahmenbedingungen der europäischen Biokraftstoffpolitik und deren Umsetzung in nationales Recht bestimmen die Absatzmenge für Biodiesel und damit den Rohstoffbedarf für Rapsöl. Die Faktoren, die die Rohstoffpreisbildung mittel- bis langfristig beeinflussen, werden komplexer. Biodiesel ist rohstoffseitig kein Standardprodukt. Die Förderpolitik bevorzugt Biodiesel aus Abfallölen und -fetten, neue Technologien führen zu neuen „Biodieselqualitäten“. Biodiesel und deren Rohstoffe werden am Weltmarkt gehandelt. Die Regelungen für den Handel werden aktuell auch neu justiert. Der europäische Rapsanbau steht mit der gesamten Verarbeitungskette vor großen Herausforderungen.

Dieter Bockey, UFOP e. V., Berlin

Infolge der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2009/28/EG) haben die Mitgliedsstaaten Quotenverpflichtungen eingeführt. Nur Frankreich und Polen orientieren die Quotenhöhe an dem maximalen Beimischungs-limit von 7 Prozent (Vol.). Dieses Limit gibt die Europäische Norm für Dieselmotorkraftstoff (DIN EN 590/B7) vor, die eine maximale Beimischung von 7 Prozent (Vol.) erlaubt. Einzige Ausnahme ist Finnland mit einer Quotenvorgabe von sogar 12 Prozent. Diese ist möglich, weil in Finnland die Firma Neste aus Pflanzenölen nicht Biodiesel, sondern „Hydriertes Pflanzenöl“ (HVO) herstellt, das chemisch dem herkömmlichen Diesel sehr ähnlich ist. HVO kann deshalb dem Diesel bis zu 26 Prozent beigemischt werden. Alle anderen Mitgliedsstaaten, auch Deutschland, stoßen nicht an dieses Limit (B7). Das maximale Absatzpotenzial von etwa 12 bis 13 Mio. t Biodiesel wurde deshalb in der EU nie ausgeschöpft, sondern bewegte sich in den letzten Jahren zwischen 9 bis 10 Mio. t. Gleichzeitig prägen vor allem hierzulande erhebliche Verschiebungen die Rohstoffzusammensetzung des Biodiesels, die zukünftig noch erheblich zunehmen könnten, wie noch erläutert wird.

Biodieselvebrauch in Deutschland – THG-Effizienz kompensiert Mengenabsatz

Die nur in Deutschland 2015 eingeführte THG-Minderungsverpflichtung ist umweltpolitisch erwünscht und po-

litisch gesehen ein wichtiges Argument bei der Frage zur zukünftigen Gestaltung förderpolitischer Rahmenbedingungen in der Bioökonomie. Die Biokraftstoffpolitik macht bereits das vor, was auch bei der stofflichen Nutzung nachwachsender Rohstoffe kommen muss. Das 2-Grad-Ziel bedeutet die Erreichung der Treibhausgasneutralität in 2050. Biomasse besitzt so gesehen langfristig ein enormes Perspektivpotenzial, denn wo soll der nachhaltige Kohlenstoff herkommen? Wie der Effizienzwettbewerb in der Praxis funktioniert, ist an der Absatzentwicklung und Rohstoffzusammensetzung abzulesen. Nach Angaben der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) ist die durchschnittliche THG-Minderung gegenüber fossilen Kraftstoffen 2016 auf 73 Prozent (Vj.

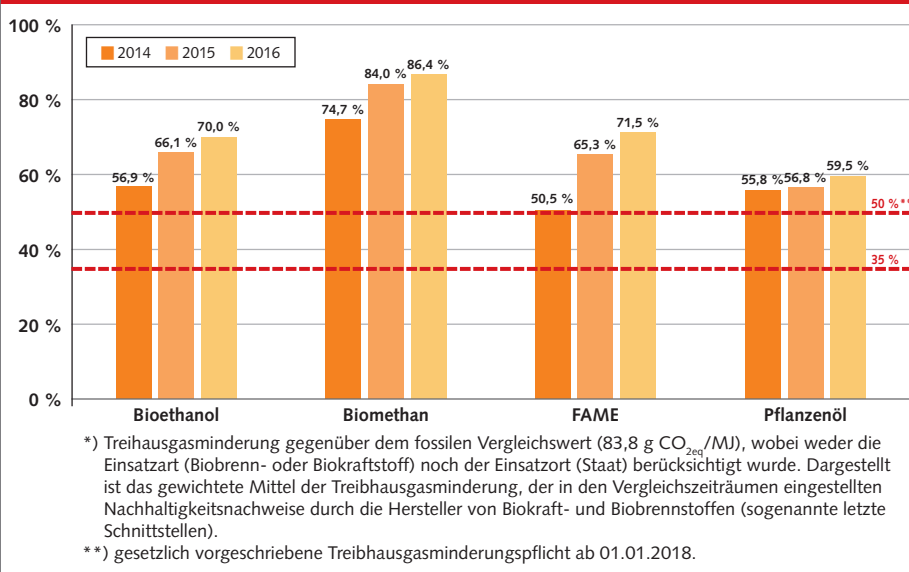
70 %) gestiegen. Alle Biokraftstoffarten konnten sich gegenüber 2015 verbessern. Bei Biodiesel stieg die THG-Effizienz in 2016 im Durchschnitt aller Rohstoffe auf 71,5 Prozent (Vj. 65,3 %) (Abb. 1). Bei Biodiesel (FAME) muss jedoch genauer hingeschaut werden. Unter „FAME“ sind folgende dieselmotorkraftstoffersetzende Biokraftstoffe zusammengefasst: Hydriertes Pflanzenöl (HVO), Biodiesel aus Raps-, Soja- und Palmöl sowie Biodiesel aus Abfallölen. Die Anrechnung von Biodiesel aus Abfallfetten tierischer Herkunft ist in Deutschland per Gesetz ausgeschlossen. Die Beibehaltung dieser Regelung hatte die UFOP gefordert, damit sich der Mengen- bzw. Angebotsdruck nicht noch weiter erhöht. Der Anteil Biodiesel aus gebrauchten pflanzlichen Speiseölen und -fetten, Altspeiseölmethylester



Seit 2015 stagniert der Biodieselabsatz. Im Quotenjahr 2017 sinkt der Beimischungsanteil von 5,7 auf 5,5 Prozent.

Foto: adobestock

Abb. 1: THG-Einsparung Biokraft- bzw. Biobrennstoffe
aus Nachhaltigkeitsnachweisen in der staatlichen Datenbank Nabisy*



(UCOME), hatte 2015 mit ca. 0,55 Mio. t einen Marktanteil von etwa 25 Prozent erreicht. Deutschland ist ein wichtiger Zielmarkt für UCOME. UCOME hat den Wettbewerbsvorteil, dass der Rohstoff „gebrauchtes Speiseöl“ mit dem THG-Wert „0“ g CO₂/kg Trockenmasse (TM), Raps dagegen mit etwa 550 g CO₂/kg TM bilanziert wird. Dieser Unterschied erklärt den Verdrängungseffekt. Folglich sind Importe, aber auch die UCOME-Herstellung in Deutschland stark gestiegen. Die Verlagerungswirkung aus Drittstaaten und innerhalb der EU ist offensichtlich. Dem Klimaschutz wird hierdurch nicht geholfen. Nicht zuletzt deshalb fordert die UFOP die EU-weite Einführung der Treibhausgasemissionspflicht nach deutschem Vorbild.

Auffällig ist andererseits der starke Rückgang von HVO und Biodiesel aus Palmöl (PME) (Abb. 2). Die 2013 eingeführten Antidumpingzölle auf PME aus

Indonesien bestätigen ihre Wirkung. HVO ist am Weltmarkt aufgrund seiner besonderen Qualitätseigenschaften ein gesuchtes Produkt für die Beimischung zu Diesel und zudem die Grundlage für die Herstellung von Biokerosin. Die Rohstoffzusammensetzung für das Quotenjahr 2016 konnte zum Redaktionsschluss nicht ausgewiesen werden, weil die Resortabstimmung des BLE-Evaluationsberichtes 2016 zwischen BMEL und BMUB erst im Oktober 2017 abgeschlossen sein wird. Die UFOP geht von einer in 2015 vergleichbaren Rohstoffzusammensetzung aus. Der Absatz von Rapsölmethylester (RME) hat sich bei etwa 1,3 Mio. t eingependelt. Dies entspricht einer Anbaufläche von hierzulande ca. 0,82 Mio. ha. Zur generellen Bedeutung des Biodieselmärktes für den Rapsanbau in der EU ist darauf hinzuweisen, dass, allerdings mit fallender Tendenz, die RME-Menge am Gesamtbiodieselvebrauch von etwa

10 Mio. t bei etwa 6 Mio. Tonnen liegt. Dies entspricht einer Rapsanbaufläche von ca. 5 Mio. ha (Gesamtanbaufläche 2016: 6,3 Mio. ha).

Der Dieselaabsatz ist das Spiegelbild für die konjunkturelle Entwicklung. Dieser stieg 2016 in Deutschland weiter um mehr als 1 Mio. t auf etwa 38 Mio. t. Dieser Trend setzt sich auch 2017 fort. Demgegenüber stagniert der Biodieselaabsatz seit 2015. Hieran ändert auch die 2017 auf 4,0 Prozent erhöhte THG-Minderungsverpflichtung nichts aufgrund der gestiegenen THG-Minderungseffizienz. Der Beimischungsanteil sinkt im Quotenjahr 2017 weiter von 5,7 auf dann 5,5 Prozent. Die UFOP kritisierte deshalb wiederholt, dass die Politik das positive Ergebnis dieses Effizienzwettbewerbes nicht anerkennt und das Treibhausgasemissionspotenzial nicht ausschöpft. Die Effizienzgewinne dieses Wettbewerbes müssten vielmehr abgeschöpft und durch eine Erhöhung der THG-Minderungsverpflichtung um jährlich 0,5 Prozent bis 2020 verstetigt werden.

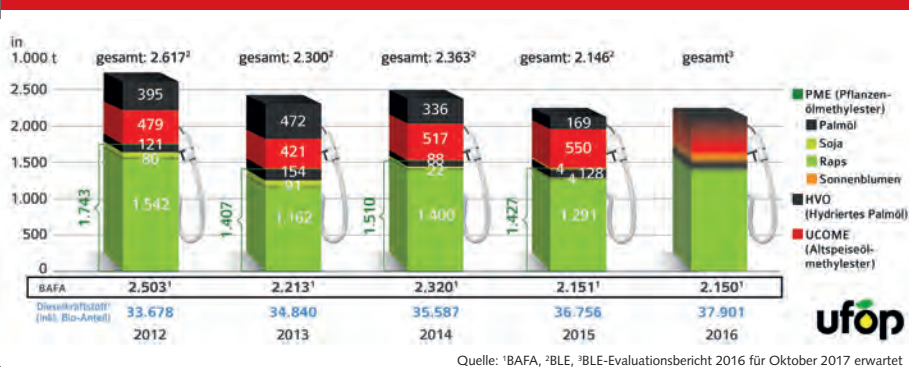
Bundesregierung verschärft den Wettbewerb

Mit der EU-Richtlinie 2015/652/EG wurden die Mitgliedstaaten verpflichtet, Berechnungsverfahren und Berichterstattungen gemäß der Kraftstoffqualitätsrichtlinie 98/70/EG bis zum 21. April 2017 in nationales Recht umzusetzen. Das BMUB legte zu diesem Zweck im Herbst 2016 drei Verordnungsentwürfe vor: die 37. und 38. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (BImSchV) sowie die Verordnung zur Anrechnung von Upstream-Reduktionsmaßnahmen (UER-V). In den Verordnungen wird der Wettbewerbscharakter dieser technologieoffenen Regelungen für die THG-Quotenerfüllung unterstrichen. Die Umsetzung führt hierzulande zu zusätzlichen Optionen für die Erfüllung der THG-Minderungspflicht und steht damit in direkter Konkurrenz zu den markteingeführten Biokraftstoffen. Die Regelungsgegenstände im Überblick:

1. Einführung der Mitverarbeitung von Pflanzenölen in einem raffinerietechnischen Verfahren auf der Stufe Hydrierung, befristet bis 2020;
2. Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, Einführung eines THG-Emissionsfaktors für Power-to-Gas (PtG) in Höhe von 3,3 g CO₂ je MJ;

Abb. 2: Absatzentwicklung Biodiesel in Deutschland / Rohstoffzusammensetzung / Dieselverbrauch

Inlandsverbrauch 2012–2016¹ / Quotenanrechnung²



3. Konkretisierung bzw. Erweiterung der Rohstoffdefinition für die erste Generation Biokraftstoffe; Folge: auch Anbaubiomasse für die Biogasproduktion (u. a. Mais) wird einbezogen;
4. Basiswert zur Berechnung der THG-Minderungspflicht des quotenverpflichteten Unternehmens wird von 83,8 g CO₂ je MJ auf 94,1 g je MJ angehoben;
5. Anrechnung der E-Mobilität auf das Ziel 10 Prozent erneuerbare Energien in 2020; Bedingung: Nachweis der Nämlichkeit der Herkunft des erneuerbaren Stroms; eine Doppelförderung EEG und Quotenanrechnung ist ausgeschlossen;
6. Einführung einer Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von max. 5 Prozent; Regelung ist unbefristet und gilt damit auch nach 2020;
7. Einführung einer Unterquote für sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe. Die Erfüllungspflicht ist gestaffelt nach der in Verkehr gebrachten fossilen Kraftstoffmenge des verpflichteten Unternehmens;
8. Der Sanktionsbetrag im Falle der Nichterfüllung der THG-Minderungspflicht bleibt unverändert bei 470 Euro je t CO₂.

Die jetzt ermöglichte Mitverarbeitung von Pflanzenölen in Raffinerien wurde kritisch im Zusammenhang einer dann steigenden Palmölverwendung als das am Weltmarkt mit Abstand preisgünstigste zertifizierte Pflanzenöl hinterfragt. Dagegen spricht, dass diese Option bis 2020 befristet ist und erhebliche Investitionen erfordert. In anderen Mitgliedstaaten besteht diese Option schon länger, ohne diese zu nutzen. Stattdessen rüsten Mineralölkonzerne wie ENI (Italien) oder Total (Frankreich) bestehende Raffinerieanlagen auf die HVO-Produktion um. Die europäische HVO-Produktion wird daher 2017 auf ca. 3 Mio. t geschätzt und macht sich inzwischen auch als Wettbewerber zu RME-Biodiesel bemerkbar. So reduziert der französische Konzern „Avril“ in seinen Ölmühlen die Rapsverarbeitung um etwa 1,2 Mio. t Rapssaat bzw. die RME-Produktionsmenge um etwa 0,5 Mio. t. Das entspricht der Zielmenge HVO, die Total in diesem Jahr erstmals produzieren wird.

Die 37. BImSchV wurde im März 2017 im Deutschen Bundestag verabschiedet. Die 38. BImSchV und die UERV bedürfen keiner Zustimmung durch den Bundestag und befinden sich in der Ressortabstimmung. Ein Grund für die zeit-

Tabelle: Biodiesel-Beimischungsmandate außerhalb EU höher

Biokraftstoffmandate %	2015	2016
Indonesien	15	20 (2020: 30 %)
Malaysia	10	10
Argentinien	10	12
Brasilien	7	7 (2017: 8 % / 2019: 10 %)
Thailand	7	7
USA RFS-Programm	5,8 Mio t	6,3 Mio. t (2017: 6,7 Mio. t)

Quelle: FO Licht, biofuel digest, FAS

liche Verzögerung ist die von der Biokraftstoffwirtschaft vehement kritisierte Reduzierung der Kappungsgrenze für markteingeführte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse von 7 auf 5 Prozent. Das BMEL hatte deshalb gegenüber dem BMUB auf einen überarbeiteten Entwurf gedrängt, der den Kompromiss 6,5 Prozent vorsehen soll. Mit der UER-Verordnung können Unternehmen der Mineralölwirtschaft – und dies werden wohl vorrangig die großen Konzerne sein – ab 2020 Emissionsreduktionsmaßnahmen, die bei der Erdölförderung erzielt und zertifiziert wurden, auf die THG-Minderungspflicht anrechnen. Die UFOP hinterfragte bei der Verbändeanhörung, dass bspw. durch das Abfackeln von Erdölbegleitgas (Methan zu CO₂) die THG-Minderungsverpflichtung sehr kosteneffizient erfüllt werden kann. Diese Maßnahme ist aus Sicht der UFOP eine nicht anrechenbare Betreiberpflicht. Befürchtet werden andernfalls erhebliche Verwerfungen im Biokraftstoffmarkt, weil sich der Preis für die Erfüllung der THG-Minderungspflicht an den Produktionskosten für herkömmliche THG-optimierte Biokraftstoffe im Verhältnis zu der Pönale von 470 EUR je Tonne CO₂ orientiert. Im Umkehrschluss würde dies bedeuten, dass Ineffizienz bei der Erdölförderung nachträglich noch belohnt wird. Der maximal anrechenbare Anteil von 1,75 Prozent ist deshalb zu hoch. Die Anhebung der THG-Minderungspflicht von 4 auf 6 Prozent im Jahr 2020 würde durch UER kompensiert und das Absatzpotenzial für Biodiesel auf den heutigen Stand eingefroren.

Importdruck aus Übersee?

Überdies droht weiteres Unheil für den RME-Absatz noch von anderer Seite.

Der Biodieselimport aus Argentinien (1,5 Mio. t) und Indonesien (1 Mio. t) in die EU spielte seit 2013 aufgrund der von der Welthandelsorganisation (WTO) verhängten hohen Antidumpingzölle keine Rolle. Dies könnte sich ab Herbst 2017 ändern, sollten Argentinien und Indonesien ihre Einspruchsverfahren gegen die EU bei der WTO endgültig gewinnen, und danach sieht es aus. Auslöser dieses Verfahrens ist das Antidumpingverfahren in den USA gegen Argentinien. Die seit 2013 nicht mehr in der EU abgesetzten Biodieselmengen konnten bisher in die USA exportiert werden. Dies funktionierte so lange, wie die Regierung die Quotenhöhe entsprechend anpasste. Mit dem Regierungswechsel endet diese Wachstumspolitik; US-Biodiesel hat jetzt Vorrang.

Fazit

Der „Öldruck“ auf dem Weltmarkt und besonders in der EU verschärft sich. Es werden dringend neue Absatzwege gesucht. Dies könnten erhöhte Quotenverpflichtungen (Tabelle) sein, wie diese eben auch in den Exportländern angekündigt sind. Die restriktive EU-Biokraftstoffpolitik schafft kein zusätzliches Absatzpotenzial, im Gegenteil. Rapsöl, ob als Kraftstoff, Rohstoff oder Speiseöl, muss zunehmend aus der EU exportiert werden. Möglicherweise muss sich auch die Rapssaat selbst „Verarbeiter“ in Übersee suchen. Die EU-Kommission wie auch die Landwirtschaftspolitiker in den Mitgliedstaaten haben diesen Handlungsdruck noch nicht erkannt. Maßnahmen für die Exportförderung sind auch für diesen Sektor dringend notwendig, damit die gentechnikfreie Proteinproduktion auf dem bisherigen Mengenniveau zumindest fortgeführt werden kann. Andernfalls würde Argentinien nicht nur an dem Export von Biodiesel, sondern auch an dem zusätzlichen Eiweißfuttermittelbedarf verdienen, das wäre dann doch eine merkwürdige „Win-win-Situation“.

■ KONTAKT ■ ■ ■ ■

Dieter Bockey
UFOP e. V., Berlin
d.bockey@ufop.de