

NEUE UND ERWEITERTE AUFLAGE DER POLITIKINFORMATION BIOKRAFTSTOFFE



Die Verbände BDB^e, Grain Club, MVaK, OVID, UFOP und VDB veröffentlichten die 52-seitige Broschüre mit Verbrauchermfrage zu erneuerbarer Mobilität, mit Fakten, Zahlen und Hintergrundwissen sowie Forderungen der Wirtschaft nach wirksamen Kontrollen, höheren Beimischungen und reduzierter Maut. Ein breites Bündnis des Agrarsektors und der Biokraftstoffindustrie hat die neu aufgelegte Broschüre "Politikinformation Biokraftstoffe" vorgestellt. Damit reagieren sie auf die von Bundesumwelt- und Landwirtschaftsministerium angestrebte Abschaffung von Biokraftstoffen, geben einen Überblick zur aktuellen Diskussion und ordnen Fakten ein. Vor dem Hintergrund vermutlich falsch zertifizierter Biokraftstoffimporte aus China, des Klimawandels sowie der Abhängigkeit von fossilen Importen aus autokratischen Ländern fordert die Branche unter anderem wirksame Kontrollen in den Herstellerlän-

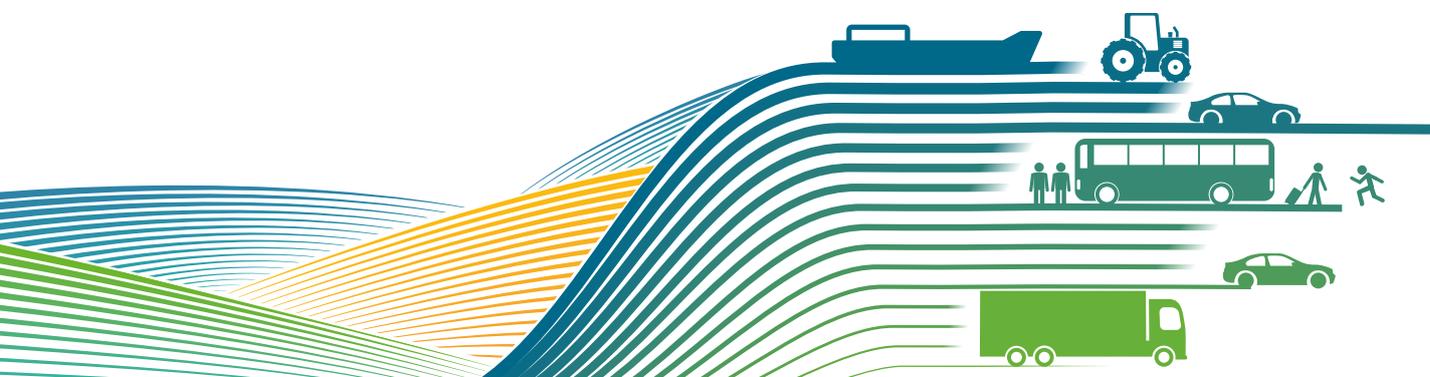
dern, höhere Beimischungen für Biokraftstoffe, die Einführung einer CO₂-basierten Energiebesteuerung oder eine reduzierte Maut für erneuerbare Reinkraftstoffe.

Unterstützung erhalten die Forderungen durch eine repräsentative Verbrauchermfrage des Marktforschungsinstituts Kantar. Demnach findet eine Mehrheit der Deutschen Biokraftstoffe gut und unterstützt höhere Beimischungen. Mehr noch: Ein Verbot von Biokraftstoffen aufgrund der verstärkten Nachfrage von Agrarrostoffen durch die Ukraine Krise lehnen die Deutschen ab.

Darüber hinaus werden die verschiedenen Arten von Biokraftstoffen, ihre Bedeutung für die gesamte Wertschöpfungskette sowie ihr Einfluss auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung erklärt. Ein Schwerpunkt ist der Funktionsweise der

Treibhausgasminderungsquote gewidmet. Die Optionen zur Dekarbonisierung des Verkehrs werden vielfältiger. Dies begrüßen die Verbände in einem durch gesetzliche Regelungen bestimmten Umfeld, das zugleich auf die Treibhausgaseffizienz und Förderung des Marktzugangs fortschrittlicher regenerativer Kraftstoffe ausgerichtet ist. Die Broschüre vermittelt nicht nur einen Überblick über die Bedeutung der Biokraftstoffe zum Klimaschutz und für die Wertschöpfung, sondern zudem einen Einblick zum Verständnis der allerdings zunehmend komplexer werdenden gesetzlichen Regelungen. Die Broschüre richtet sich daher an die interessierte Öffentlichkeit sowie Verbände und Politik.

Download Broschüre „Politikinformation Biokraftstoffe“ via bit.ly/politikinfo23



Auszug aus dem
UFOP-KulturPflanzen-
Magazin 2023

Klimaschutz

Biokraftstoffe
↑

E-Mobilität
↑

NOCH IM BAU

BRÜCKENTECHNOLOGIE BIOKRAFTSTOFFE: *Ohne geht es nicht!*

Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 65 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Auch der Verkehrsbereich hat eigene und vor allem ambitionierte Zielvorgaben, Treibhausgasemissionen einzusparen.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sieht eine Verminderung von aktuell 134 Mio. t auf 85 Mio. t CO₂-eq* vor. Ein umfassender Strategieansatz mit einer Kombination aus Energie- und Verkehrswende ist erforderlich: Der Umstieg auf

Erneuerbare Energieträger (u. a. Biokraftstoffe) und -quellen (Strom, Elektromobilität), kombiniert mit dem Umstieg auf Bus und Bahn und weniger Fliegen. Problem: Keiner der genannten Ansätze ist alleine erfolgreich. In den letzten zwei Jahren hatte der Verkehrssektor das im KSG vorgegebene Treibhausgas-Minderungsziel verfehlt (2021: 145 Mio. t / 2022: 139 Mio. t CO₂-eq): im Jahr 2021 um 3 Mio. t CO₂-eq, 2022 bereits um 9 Mio. t CO₂-eq. Für viele Expertinnen und Experten ist klar, dass heute und in den kommenden Jahren die bereits im Markt etablierten

erneuerbaren Kraftstoffe unverzichtbar sind. Die CO₂-Minderung findet bereits im Tank der Fahrzeuge statt durch die Beimischung von Biokraftstoffen – sichtbar an jeder Zapfsäule (hier die Logos für B7 / E5 / E10). Deren Anteil könnte sofort klimaschutzwirksam erhöht werden, zum Beispiel, im Schwerlastverkehr auf B30 oder auf B100 – Freigaben der Fahrzeughersteller machen dies möglich.

Vorteil: Für die Verwendung von Biokraftstoffen kann die bestehende Infrastruktur (u. a. Tankstellen, Transportlogistik)



genutzt werden, zusätzliche Investitionen sind nicht erforderlich. Biokraftstoffe leisten seit Langem und zudem bei voller Besteuerung einen enormen Beitrag zum Klimaschutz. Im Straßenverkehr konnten 2021 über 11 Mio. t CO₂-eq mit nachhaltig zertifizierten Biokraftstoffen eingespart werden.** Dies ist amtlich bestätigt. Bis 2030 könnte der Beitrag auf insgesamt 175 Mio. t CO₂-eq steigen. Durch höhere Beimischungen zu Diesel und Benzin wäre die Treibhausgaseinsparung sehr viel höher. Gemessen am nachhaltig verfügbaren Biomassepotenzial können Biokraftstoffe nur einen begrenzten Beitrag zum Klimaschutz leisten, aber sie sind jetzt verfügbar und übernehmen deshalb eine wichtige Brückenfunktion im Umfeld der Elektrifizierung mit erneuerbarem Strom. Das Potenzial von Windkraft und Photovoltaik muss nicht nur hierzulande schnell ausgebaut werden. Deutschland bleibt, trotz Einsparungen, auf Energieimporte angewiesen. Deshalb fördert die Bundesregierung mit Hochdruck die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen in unterschiedlichsten Formen für ebenso unterschiedliche Anwendungen (Flug- und Schiffsverkehr). Aber die noch jahrzehntelang bestehende große Flotte von Altfahrzeugen mit Verbrennungsmotor kann dekarbonisiert werden, indem der erneuerbare Anteil an der Tankfüllung durch Biokraftstoffe erhöht wird. Daran ändert sich auch nichts, wenn ab 2035 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden sollten.

* CO₂-eq = CO₂-Äquivalent = Maßeinheit zum Vergleich von Treibhausgas-Emissionen
 ** siehe Evaluations- und Erfahrungsbericht 2021 der BLE

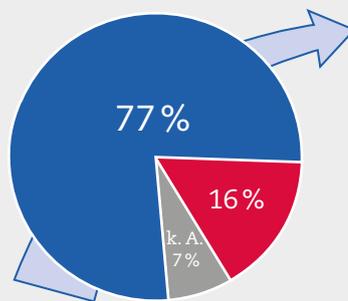
Umfrage:

MEHRHEIT MÖCHTE BIOKRAFTSTOFFE BEIBEHALTEN

In einer repräsentativen Umfrage* wurde gefragt:

Biokraftstoffe reduzieren den CO₂-Ausstoß, aber im Zusammenhang mit der Ukraine Krise werden gerade landwirtschaftliche Rohstoffe besonders nachgefragt. Wie soll die Politik reagieren?

Mehr als drei Viertel der Bevölkerung spricht sich dafür aus, die Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehr dauerhaft beizubehalten. Dies gilt trotz des Krieges in der Ukraine und der damit verbundenen stärkeren Nachfrage nach Agrarrohstoffen wie beispielsweise Pflanzenölen und Futtergetreide, die auch zur Biokraftstoffherstellung eingesetzt werden.



77 % der Befragten sagen, dass die Nutzung von Biokraftstoffen aus landwirtschaftlichen Rohstoffen **nicht** dauerhaft gesenkt oder gar verboten werden soll.



Wie hoch ist Ihrer Meinung nach der tatsächliche Beitrag der folgenden Antriebskonzepte zur Senkung von Klimagasen bereits heute bzw. in 5 bis 10 Jahren?

Viele Verbraucherinnen und Verbraucher haben längst erkannt, dass nur ein vielfältiger und nachhaltiger Kraftstoffmix zu einer klimafreundlichen Motorisierung führt. Sie schätzen den Klimaschutzbeitrag von Biokraftstoffen in fünf bzw. zehn Jahren nur wenig geringer als den der E-Mobilität und von Wasserstoff-Technologien.

Klimabeitrag heute

Biokraftstoffe 26%

in 5 bis 10 Jahren

43%

E-Mobilität 31%

31%

51%

Brennstoffzelle 28%

28%

49%

* via Marktforschungsinstitut KANTAR (1.009 Befragte), Juni 2022

DEUTSCHLANDS MOBILITÄT IM FAKTENCHECK

Wie hängen Biokraftstoffe mit Ernährungssicherheit, Energieimporten, Klimaschutz und Preisen zusammen? Und warum flüssige Kraftstoffe aus Raps und Co. benötigt werden, zeigt ein Faktencheck.

Im Frühjahr 2022 kam es zu erheblichen Preissteigerungen auf den weltweiten Agrarmärkten, insbesondere bei Getreide, Ölsaaten und Pflanzenöl. Die Marktsituation hat sich inzwischen entspannt, ablesbar an den deutlich gesunkenen Preisen. Der Markt bzw. die Handelsunternehmen haben in der Europäischen Union die infolge des Krieges Russlands gegen die Ukraine entstandene Versorgungslücke schließen können, bei Sonnenblumenöl durch den Wechsel zu Rapsöl, bei Getreide durch die Verlagerung von Exportmengen auf die Schiene und Lkws. Aktuell besteht ein enormer Überschuss bei Getreide in Polen, Ungarn und Rumänien – die Getreidepreise sind in diesen Ländern stark eingebrochen.

Die angespannte Versorgungslage im Jahr 2022 verunsicherte die internationalen Märkte und diente deshalb als Begründung, die schrittweise Abschaffung von Biokraftstoffen aus Getreide, Raps und weiteren Kulturarten zu fordern. Warum dieser Appell falsch ist und sogar Nahrungsmittelengpässe verursachen kann, zeigen die folgenden sechs Fakten.

FAKT 1:

Biokraftstoffe versorgen unsere Nutztiere und verringern Importe

Bei der Herstellung nachhaltig zertifizierter Biokraftstoffe aus Ölsaaten und Getreide entstehen essenzielle Proteinfuttermittel als Koppelprodukte für die Tierernährung. Diese sind ein wichtiges Element in der gesamten Ernährungskette. Die Biokraftstoffproduktion liefert, gemessen am Rohstoffsertrag je Hektar, überwiegend hochwertige heimische Eiweißfuttermittel. Pro Liter Biodiesel fallen 1,5 Kilogramm hochverdauliches Rapschrot an. Es dient Kühen, Schweinen und Geflügel als hochwertiges Futter für die Produktion von Milchprodukten, Fleisch- und Wurstwaren sowie Eier. Raps und Getreide für die Biokraftstoffherstellung verbessern die Versorgung mit Futterprotein aus heimischer Produktion, entsprechend werden der Import von Soja und damit der Flächenanspruch für den Sojaanbau in den Exportländern reduziert sowie der regionale Nährstoffkreislauf geschlossen.

FAKT 2:

Biokraftstoffe stützen den Markt und die Lebensmittelversorgung

Wird die Produktion von Biokraftstoffen aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen reduziert, konterkariert das die Bemühungen um eine stabile, heimisch ausgerichtete Futtermittel- bzw. Lebensmittelversorgung mit regionalen und sicheren Lieferketten. Um auf künftige Ernteausfälle oder durch politische Spannungen ausgelöste Verknappungen vorbereitet zu sein, können landwirtschaftliche Erzeugnisse, die für Biokraftstoffe vorgesehen sind, als strategische Reserve betrachtet werden. Bei Bedarf können diese jederzeit dem Nahrungsmittelmarkt angedient werden, weil sie physisch verfügbar sind. Im Frühjahr 2022 wurde Rapsöl nicht für die Biodieselerstellung verwendet, sondern in Flaschen abgefüllt, um den Mangel an Sonnenblumenöl auszugleichen; zugleich sanken die Preise.

FAKT 3:

Biokraftstoffe reduzieren die Abhängigkeit von Energieimporten

Hohe Energiepreise und -knappheit führen eindringlich vor Augen, dass Deutschland die Abhängigkeit von fossilen Gas- und Rohöllieferungen drastisch verringern muss. Beachtenswert ist der Beitrag von 2,5 Mio. t Biodiesel im Jahr

2022 zur Energieversorgungssicherheit im Verkehrssektor in Deutschland. Damit wurden entsprechende Importe an fossilen Kraftstoffen aus oft instabilen Weltregionen oder autokratischen Ländern ersetzt. Diese Menge entspricht etwa acht „Riesentankern“.

FAKT 4:

Sofortiger Klimaschutz im Verkehr nur mit Biokraftstoffen

Biokraftstoffe sind eine Option, die von 8 % in 2023 auf 25 % im Jahr 2030 steigende Treibhausgaserminderungspflicht zu erfüllen. Sie werden daher Diesel und Benzin beigemischt und an der Tankstelle sichtbar ausgezeichnet (B7, E5 / E10). Im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen verringern Biokraftstoffe die Treibhausgasemissionen um durchschnittlich 84,4 % und stehen damit im Jahr 2021 für die Einsparung von über 11 Mio. t CO₂-Äquivalenten. Somit sind Biokraftstoffe aktuell in Deutschland das wichtigste Instrument, um den Verkehr klimafreundlicher zu machen.

FAKT 5:

Biokraftstoffe ermöglichen eine neue Bioökonomie

Bestandteile von Rohstoffen der Biokraftstoffproduktion werden in vielen Industriezweigen verwendet. Zum Beispiel eignet sich Lecithin aus der Verarbeitung von Raps oder Sonnenblumen als pflanzlicher Emulgator für Brot, Backwaren und Margarine, wird aber auch in der Medizin, in Kosmetika, Nahrungsergänzungsmitteln und in Getränkeprodukten eingesetzt. Glycerin ist ein Zuckeralkohol und wird bei der Herstellung (Umesterung) aus Pflanzenöl, etwa aus Raps- oder Sonnenblumenöl gewonnen. Es findet als biobasierte Basischemikalie in der Pharmazie, Wasch-, Körperpflege und in Kosmetika breite Verwendung.

FAKT 6:

Globaler Flächenanspruch für Biokraftstoffe gering

2021 wurden weltweit auf ca. 1,4 Mrd. ha Kulturpflanzen wie Getreide, Ölsaaten, Zuckerrüben und Zuckerrohr angebaut. Ein Großteil der Pflanzen wurde direkt oder indirekt über die Verfütterung an Nutztiere zur Ernährung eingesetzt. Nur rund 8 % der Anbaufläche dienten der Lieferung von Rohstoffen für die Biokraftstoffproduktion.

WIE KANN DIE LANDWIRTSCHAFT IHRE EMISSIONEN SENKEN?

Die Land- und Forstwirtschaft gehört zum primären Sektor, also dem Teil der Gesamtwirtschaft, der sich mit der Urproduktion von Rohstoffen befasst.

Die aktuellen Herausforderungen der Energie-Versorgungssicherheit und des Klimaschutzes verdeutlichen, wie essenziell ein grundsätzlicher Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien für unsere Gesellschaft und Wirtschaft ist. Der Energieeinsatz in der Land- und Forstwirtschaft verursacht pro Jahr CO₂-Emissionen von rund 6 Mio. t. Zwei Drittel davon stammen aus der Verwendung von fossilen Kraftstoffen in land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen.

Fossilfreie Antriebe

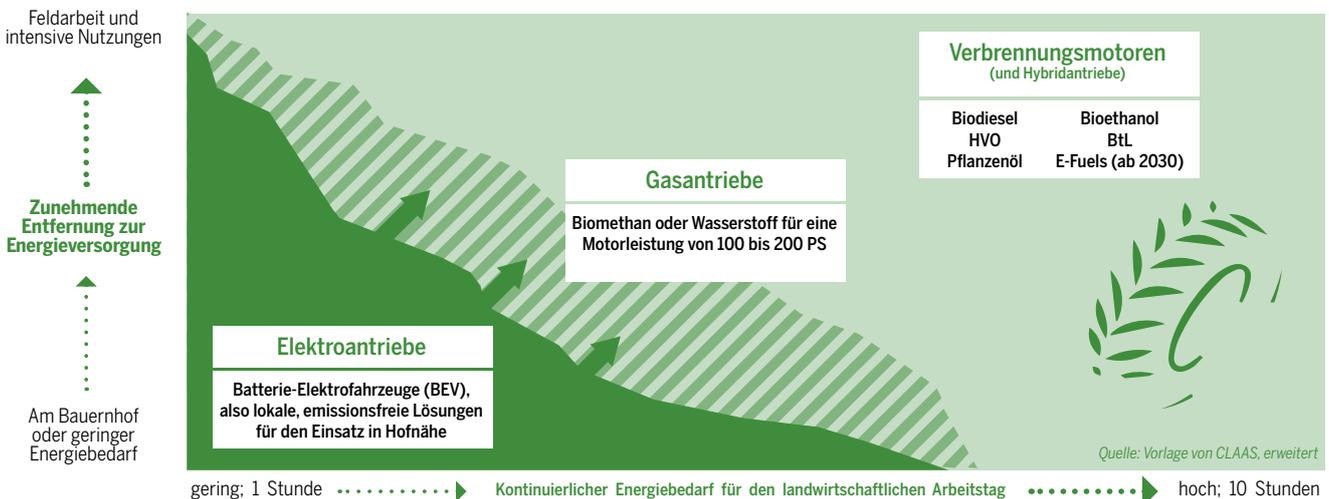
Während die Geräte und Maschinen der Land- und Forstwirtschaft für kleinere und leichtere Arbeiten zunehmend elektrifiziert und weiterentwickelt werden, besteht aktuell für mittlere und hohe Lastarbeiten keine Aussicht auf einen Umstieg auf E-Mobilität. Nach-

haltige Biokraftstoffe (Biodiesel, Pflanzenöl, Biomethan etc.) und weitere erneuerbare Kraftstoffe bieten hier Lösungen an, die schon seit Jahren im Einsatz sind. Bestandsfahrzeuge können umgerüstet werden. Neue Modelle, die für nichtfossile Kraftstoffe freigegeben sind, sind auf dem Markt erhältlich – viele Hersteller haben weitere Innovationen geplant. Dadurch können jährlich bis zu 3 Mio. t CO₂ eingespart werden. Zusätzlich können auch Schmierstoffe und Hydrauliköle durch Bioalternativen ersetzt werden. Außerdem werden die Acker- und Waldböden aufgrund der biologischen Abbaubarkeit der Biokraftstoffe bei einer Havarie nicht bzw. weniger gefährdet.

Selbstversorgung ist machbar

In Deutschland hergestellte Biokraftstoffe aus Raps oder Biomethan aus der hofeigenen Biogasanlage können im Hoffuhrpark eingesetzt werden. 90 % der heimischen Rapsernte (d. h. 1,9 Mio. t Rapsöl aus 1,2 Mio. ha Rapsanbau) würden ausreichen, um die deutsche Land- und Forstwirtschaft vollständig mit Kraftstoff zu versorgen.

DER EINSATZ ERNEUERBARER ANTRIEBSENERGIEN IN DER LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT



Mobilität in der Landwirtschaft ist ohne Mineralöl möglich. Mehr Informationen auf der Website der Plattform Erneuerbare Antriebsenergie für die Land- und Forstwirtschaft: www.erneuerbar-tanken.de

Je nach Entfernung, Einsatzdauer und Kraftaufwand der Feldarbeit stehen unterschiedliche klimafreundliche und emissionsarme Antriebe zur Verfügung. Für kurze, hofnahe Einsätze oder für den Betrieb im Obst-, Gemüse- und Weinbau sind E-Traktoren prädestiniert. Biomethan-Traktorantriebe bringen eine Motorleistung bis 200 PS und sind für normale, weniger intensive Feldarbeiten gut geeignet. Für schwere und längere

Arbeiten auf dem Acker, zum Beispiel beim Pflügen oder für die Ernte, benötigt es viele Pferdestärken. Hierfür können Traktoren mit flüssigen Biokraftstoffen betankt werden. Umrüstungen von bestehenden Traktoren sind möglich. Bei Pflanzenölschleppern kann der Kraftstoff über regionale Ölmühlen bezogen werden, sodass die Wertschöpfung in der ländlichen Region bleibt.



Drei Fragen an Prof. Dr.-Ing. Peter Pickel

Experte für erneuerbare
Antriebsenergie
bei John Deere

1. Ab dem Jahr 2035 sollen in der EU keine Benzin- und Diesel-Pkw mehr zugelassen werden: Doch was gilt dann in der Landwirtschaft für den Traktor?

„Für Traktoren und Erntemaschinen in der Landwirtschaft gilt das Verbrennerverbot ab 2035 nicht. Ob Einschränkungen oder Verbote später kommen, ist Spekulation. Aber schon heute entwickeln große Traktorhersteller alternative Mobilitätskonzepte, die als Energiequelle beispielsweise eine Batterie, Wasserstoff oder E-Fuels, Biomethan/Biogas oder Biodiesel nutzen. Grund hierfür ist auch, dass die Landwirtschaft sektorspezifische Emissionseinsparvorgaben hat, zu deren Einhaltung ein klimafreundlicher Betriebsfuhrpark beitragen kann.“

2. Wie können landwirtschaftliche Betriebe schon heute in ihrem Fuhrpark klimafreundlicher sein, wie gelingt der schnelle Umstieg auf erneuerbare Antriebsenergien?

„Nachhaltige Biokraftstoffe wie Pflanzenöl oder Biodiesel könnten als Kraftstoffe aus der Landwirtschaft für die Landwirtschaft genutzt werden. Die Umrüstung der Motoren einer bestehenden Traktorflotte ist mit einem bekannten und begrenzten technologischen Aufwand machbar, auch die bestehende Tanklogistik kann weitergenutzt werden. Der Haken an einem schnellen Gelingen liegt aber an der momentan immer noch vorhandenen Subvention von normalem Mineralöldiesel für Agrarzwecke bei gleichzeitiger hoher Besteuerung von Biokraftstoffen. Hier müsste der Gesetzgeber tätig werden und die Anreize richtig setzen.“

3. Können die Bauernhöfe in Deutschland sich eigentlich selbst mit Energie und Kraftstoff versorgen?

„Es gibt schon länger Traktoren, die mit reinem Pflanzenöl betrieben werden können. Eine möglichst weitgehend lokale bzw. dezentrale Kraftstoff-Selbstversorgung macht die Landwirtschaft unabhängiger von Weltölmarktpreisen und Versorgungsunsicherheit und bietet der dezentralen Ölmühle vor Ort Abnehmer. So entsteht eine Bioökonomie im ländlichen Raum, die die regionale Wertschöpfung fördert.“