

Argumentation Biokraftstoffe

September 2008

Der VDB fordert die Beibehaltung der Biokraftstoffquoten, wie sie derzeit gesetzlich vorgesehen sind. Die Absenkung der Quote für 2009 auf 4,8% und das Einfrieren der Quote auf 6,25% ab 2010, wie vom BMU geplant, oder die Pläne des ITRE auf europäischer Ebene zur Absenkung der Quoten mit einer Revisionsklausel, werden abgelehnt.

Der VDB fordert weiterhin die Beibehaltung der bestehenden Mineralölsteuerspreizung von 33,64 ct/l bei Biodiesel ggü. fossilem Diesel.

Die Einführung von B7 als genormter Kraftstoff muss zeitnah erfolgen.

Die Möglichkeit E10 als Sonderkraftstoff in Verkehr zu bringen muss bestehen bleiben.

Die Forderungen von Greenpeace nach einer vollständigen Abschaffung der Verwendungsquoten, der Abkehr von Biokraftstoffen und der Steigerung der Effizienz als einzigem Mittel zur Reduzierung von Treibhausgasen führt zu dem direkten Gegenteil des Gewollten: Es werden mehr fossile Kraftstoffen verwendet und mehr Treibhausgase emittiert.

Die Strategie von Greenpeace zur Reduzierung von Treibhausgasen und der Verringerung des Verbrauchs fossiler Kraftstoffe fußt darauf, die Effizienz der Fahrzeuge zu steigern. Sämtliche Ansätze für eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs in Deutschland durch Effizienz wie die Umstellung der KFZ-Steuer oder der 120-Gramm Grenzwert sind jedoch fehlgeschlagen. Außer Biokraftstoffen bestehen jedoch keine realistischen Alternativen zu fossilen Kraftstoffen, die bis 2020 in einem größeren Maßstab zur Verfügung stehen.. Die Strategie von Greenpeace sieht keine real vorhandenen weiteren Möglichkeiten zur Treibhausgasreduzierung für den Verkehrsbereich vor. Deshalb läuft die Strategie von Greenpeace faktisch darauf hinaus, dass in den kommenden zehn bis 15 Jahren noch mehr fossile Kraftstoffe genutzt werden. Sollte die Greenpeace-Strategie umgesetzt werden, käme es bis zum Jahr 2020 und darüber hinaus zu einer deutlichen Steigerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich. Der Bedarf an fossilen Kraftstoffen würde steigen, während gleichzeitig die Kapazitäten traditioneller Fördergebiete wie die der Nordsee sich erschöpfen. Deshalb würde die Erdölförderung zunehmend auf sensible Ökosysteme ausgedehnt werden. Die Folge wären noch mehr Erdölbohrungen in arktischen Gebieten und dem Wattenmeer sowie die Abholzung der kanadischen Urwälder für Ölsande. Das Vordringen in diese Gebiete bedeutet eine überproportionale Steigerung der Klimabelastung. So schätzen Umweltverbände die negativen Umwelteffekte von Ölsandaufbereitung noch drei bis sechs Mal höher ein als bei der bisherigen Erdölförderung.

Falsch ist das häufig vorgetragene Argument, die Nutzung von Bioenergie im stationären Bereich (Strom, Wärme, Kraft-Wärme-Kopplung) könne Treibhausgase wesentlich effizienter reduzieren als in Form von Biokraftstoffen.

Es handelt sich um einen unsauberen Vergleich zwischen Strom und Niedertemperaturwärme einerseits und Mobilität andererseits. Denn während Alternativen für die nicht-konventionelle Strom- und Wärmeerzeugung vorhanden sind (Biogas, Biomasse, Windenergie, Photovoltaik, Solar- und Erdwärme), können alternative Flüssigkraftstoffe in großen Mengen bisher nur aus Biomasse gewonnen werden.

Es wird außerdem übersehen, dass eine Einheit Bioenergie immer eine Einheit fossiler Energie verdrängt - und zwar unabhängig von der jeweiligen technischen Anwendung. Der im Vergleich zur Raumwärmeerzeugung geringere Wirkungsgrad des Verbrennungsmotors fällt auf fossile wie auf Biokraftstoffe gleichermaßen zurück.

Folgende Gründe sprechen für einen weiteren Ausbau der Verwendung von Biokraftstoffen:

→ Die Kontroverse „Tank gegen Teller“ hat keine sachliche Grundlage!

Biokraftstoffe können einen Beitrag zu einer nachhaltigen, positiven Entwicklung der Landwirtschaft weltweit leisten. Hunger ist eine Folge von Armut, Vertreibung, Krieg und Umweltzerstörung, nicht eine Folge fehlender Landwirtschaftsflächen für die Nahrungsmittelproduktion.

Die ethische Begründung, Agrarprodukte nicht für energetische Zwecke zu verwenden, entspricht in keiner Weise der historischen Entwicklung. Die Landwirtschaft liefert den Menschen schon immer Nahrungsmittel, Rohstoffe und Energie. Der Anteil der energetischen Nutzung von Agrarprodukten ist dabei in den letzten Jahrzehnten nicht einmal gestiegen. Gegenwärtig beanspruchen Biokraftstoffe weltweit nur ca. zwei Prozent der Agrarflächen.

Zwar sind in 2007 die Preise für Agrarprodukte stark gestiegen, sie bewegen sich aber dennoch nur auf einem Niveau wie in den 1980er Jahren. Mit der Verwendung von Biokraftstoffen kann der massive Preisanstieg in den letzten 12 Monaten nicht erklärt werden. Hier müssen die Einflüsse differenziert betrachtet werden. Derzeit ist sogar wieder ein deutlicher Rückgang der Preise z.B. für Weizen von 40% zu verzeichnen.

Die stetig wachsende Weltbevölkerung von derzeit 6,7 Mrd.¹ sowie die verstärkte Nachfrage nach Fleisch- und Milchprodukten in Schwellenländern, führen zu einem höheren Flächenbedarf für die Nahrungsmittelproduktion. Für die Produktion von tierischem Protein wird die sechsfache Fläche benötigt, wie für die gleiche Menge pflanzlichen Proteins. Die europäische Getreideernte wird zu rund 58% als Tierfutter verwendet, nur 22% gehen in die Nahrungsmittelindustrie.² Nur 1,6% des Getreides aus Europa wird für die Herstellung von Bioethanol verwendet. Bei der Biokraftstoffproduktion fallen Nebenprodukte an, die als Tierfutter verwendet werden und hier anders erzeugte Futtermittel substituieren. Die Importe von Soja als Futtermittel wären um ca. 45 % höher, wenn kein Rapsschrot aus der Biodieselherstellung zur Verfügung stände.

Derzeit werden laut FAO weltweit rund 1,5 Mrd. ha als Ackerflächen genutzt. Davon nehmen Rohstoffe für die Biokraftstoffproduktion ca. 2%, d.h. 30 Mio. ha ein.

Durch Klimawandel und falsche Anbaumethoden werden jährlich weltweit 5 bis 12 Mio. ha Ackerfläche für die Nahrungsmittelproduktion unbrauchbar.³ Insgesamt wird die degradierte Fläche weltweit auf rund 500 Mio. ha geschätzt. Diese Flächen können

durch den Anbau von Energiepflanzen für die Biokraftstoffproduktion zu großen Teilen wieder nutzbar gemacht werden. So stehen z.B. in Russland ca. 50 Mio. ha ungenutzte Ackerfläche zur Verfügung, während im südlichen Afrika sogar fast 140 Mio. ha für die Agrarproduktion genutzt werden können. In Indonesien liegen derzeit rund 20 Mio. ha Agrarfläche brach, die für eine nachhaltige Palmproduktion verwendet werden können. Weitere Potenziale bieten Steigerungen der Flächeneffizienz beim Getreideanbau, die z.B. in Russland eine um ca. 45 %, in der Ukraine sogar um 70% höhere Ernte ermöglichen können.

Ursächlich für das Unvermögen vieler Länder (insbesondere in Afrika), sich selbst mit Nahrungsmitteln zu versorgen, ist die langjährige Zerstörung von landwirtschaftlicher Produktion in Entwicklungs- und Schwellenländern. Durch hohe Exportsubventionen der USA (7-9 Mrd. \$) und der EU (ca. 1,2 Mrd. € in 2007)⁴ ist Landwirtschaft in vielen Ländern nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben. Nach gescheiterten Verhandlungen mit der WTO hält es sich die USA sogar einen Rahmen für Exportsubventionen von bis zu 48 Mrd. \$ offen. Selbst das klassische Maisanbaugebiet Mexiko importiert diese Ware aus den USA, da die eigenen Produktionskosten lange Zeit über den subventionierten US-Preisen lagen. Durch den erhöhten Mais-Verbrauch in den USA kämpft Mexiko jetzt mit den hohen Marktpreisen der Importe. Die so genannte Tortillakrise ist also kein Zeichen für Nahrungsmittelknappheit, sondern für die Schädlichkeit von Exportsubventionen! Hinzu kommen erzwungene Importöffnungen sowie ein Rückgang des Anteils der Entwicklungshilfe der 22 größten Industriestaaten für Landwirtschaft und die zugehörige Infrastruktur (von 17% in 1980 auf 3% in 2006)⁵. Die höheren Preise ermöglichen in solchen Ländern erst wieder eine rentable landwirtschaftliche Produktion, wobei die Erzeugung von Rohstoffen für die Biokraftstoffproduktion eine zusätzliche Chance für die Bauern darstellt

→ Biokraftstoffe senken den Ölpreis!

Bioethanol ist schon heute ein wettbewerbsfähiger Kraftstoff, der sogar verzollt nicht teurer als fossiler Ottokraftstoff ist. Wettbewerb durch Bioethanol kann den Preisanstieg von Benzin drosseln.

Zusätzlich vermeiden die Biokraftstoffe heute schon weltweit höhere volkswirtschaftliche Kosten durch eine Minderung der weltweiten Ölnachfrage. Da die Nachfrage nach Erdöl stärker steigt als die Fördermöglichkeiten, macht sich eine Veränderung in der Nachfrage sehr deutlich im Preis bemerkbar (Preiselastizität): Kurzfristig bewirkt eine Nachfrageerhöhung um 1% eine Preissteigerung von bis zu 10%. Aktuelle Analysen belegen, dass der Einsatz von Biokraftstoffen die Ölpreise um durchschnittlich 15% senkt.⁶

Daraus ergeben sich allein im deutschen Kraftstoffmarkt vermiedene Kosten von rund 9 Mrd. €. Da der Preis für Erdgas an den Ölpreis gekoppelt ist, wirkt sich dieser Effekt auch auf den Gasmarkt aus. Für Deutschland ergibt sich daraus eine Verbilligung der Öl- und Gasimporte von rund 16 Mrd. € jährlich. Dagegen steht ein Förderaufwand für Biokraftstoffe von rund 1 Mrd. € pro Jahr.

Nach Aussage von Fatih Birol, Chefökonom der IEA, spielen Biokraftstoffe schon jetzt eine entscheidende Rolle in der weltweiten Kraftstoffversorgung und helfen dabei, die Ölmärkte auszubalancieren.⁷

Ein Signal (aus Deutschland und ggf. der EU), die Zielmengen für Biokraftstoffe zu verringern, kann zusammen mit der irrationalen öffentlichen Debatte die Produktion regenerativer Kraftstoffe einschränken und auf der Kehrseite die Ölpreisentwicklung weiter anheizen.

Die gestiegenen Preise für Agrarrohstoffe führen darüber hinaus zu einem geringeren Subventionsbedarf für die Landwirtschaft, weil sich die landwirtschaftliche Produktion wirtschaftlich rechnet. Dies senkt die Ausgaben für Subventionen um mehrere Milliarden € jährlich, z.B. wurden durch die Zuckermarktordnung ca. 5 Mrd. € eingespart.

Kurzfristig gesehen sind Biodiesel und Bioethanol neben mehr Anwendungseffizienz die einzigen verfügbaren Alternativen zu fossilen Kraftstoffen. Langfristig wird sicherlich ein erheblicher Anteil Elektromobilität hinzukommen. Selbst das BMU sieht bis 2020 nur einen sehr geringen Anteil von 2-3% an Kraftstoffen der so genannten 2. Generation. Ausbau und Weiterentwicklung der markteingeführten Biokraftstoffe ermöglichen eine Verringerung der Importe von Erdöl.

→ **Biokraftstoffe tragen erheblich zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen bei!**

In 2007 betrug der Anteil von Biokraftstoffen am deutschen Kraftstoffmarkt 7,6 %. Dies entspricht einer Netto-Klimagas einsparung von ca. 9,6 Mio. t CO₂-äq.⁸ Damit sind die Biokraftstoffe ein bedeutender Faktor für die Klimaschutz-Strategie der Bundesregierung.

Die Netto-CO₂-Vermeidung der verfügbaren Biokraftstoffe liegt zwischen 30 und 80%.⁹ Effizienzsteigerungen sind zukünftig durch Technologieentwicklungen möglich und werden von der Biokraftstoffbranche vorangebracht. Durch die Nutzung von Co-Produkten aus der Biokraftstoffproduktion (und deren Anrechnung) verbessert sich die Klimabilanz deutlich. Künftig werden, nach Einführung der Decarbonisierung, entsprechend des Entwurfs des 8. Gesetzes zur Änderung des BImSchG, nur noch Biokraftstoffe mit entsprechendem Netto-Klimaschutzbeitrag gefördert.

¹ Weltbevölkerungsuhr, <http://www.weltbevoelkerung.de/info-service/weltbevoelkerungsuhr.php?navid=3>

² Agentur für Erneuerbare Energien, In Sachen Bioenergie, Broschüre, 2008

³ Prof. Dr.-Ing. Martin Kaltschmitt, Fragenkatalog zur Anhörung Bioenergie/Ressourcenkonkurrenz, Deutscher Bundestag, Ausschussdrucksache 16(10)637B, 31.10.2007

⁴ Germanwatch, Telefonische Auskunft, 15.08.2008

⁵ Süddeutsche Zeitung, Spätes Erwachen, 15.04.2008, Quelle:OECD

⁶ Wall Street Journal, As Biofuels Catch On, 24.03.2008; Merrill Lynch, Global Energy Weekly, 06.06.2008; <http://www.europabio.org/Biofuels%20reports/MerrillLynchJune2008.pdf>

⁷ Wall Street Journal, As Biofuels Catch On, 24.03.2008

⁸ BMU, Erneuerbare Energien in Zahlen, Juni 2008

⁹ KOM(2008) 19 endg.: Ratsdok. 5421/08, Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, Anhang VII, A. Typische Werte und Standardwerte für Biokraftstoffe bei Herstellung