

Bioethanolwirtschaft: Vorschlag zur novellierten Erneuerbare-Energien-Richtlinie ist nicht nachhaltig

Bioethanol ist die kostengünstigste Lösung für weniger klimaschädliche Emissionen im Straßenverkehr. Daher ist der Vorschlag der EU-Kommission für eine novellierte Erneuerbare-Energien-Richtlinie ab 2020 für eine erfolgreiche Energiewende im Verkehr nicht geeignet. Dies zeigt das Interview mit Norbert Schindler, dem Vorsitzenden des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe).

■ **Zuckerrübe:** Wie sieht die Situation der deutschen Biokraftstoffbranche und insbesondere der Bioethanolproduktion aus, seitdem die EU-Kommission am 30. November 2016 ein sogenanntes „Winterpaket“ zur Europäischen Energieunion vorgestellt hat? Der in diesem Paket enthaltene Vorschlag zur Fortschreibung der im Jahr 2020 auslaufenden Erneuerbare-Energien-Richtlinie wurde umgehend vom Deutschen Bauernverband und Bioenergieverbänden kritisiert. Könnte sich die Wettbewerbssituation von Biokraftstoffen aus heimischen Ackerpflanzen bei Umsetzung dieses Vorschlags ab 2020 verschlechtern?

■ **Schindler:** Die Stoßrichtung geht gegen auf dem Markt eingeführte Biokraftstoffe: Der maximale Beitrag dieser Biokraftstoffe an dem Ziel von 27 Prozent Anteil erneuerbarer Energie soll von 7,0 Prozent ab 2021 auf 3,8 Prozent im Jahr 2030 sinken. Die Kommission will die einzelnen Mitgliedstaaten daran hindern, eigene nationale Ziele zur Nutzung von Biokraftstoffen aus landwirtschaftlichen Rohstoffen zu setzen und ihnen sogar erlauben, unterhalb dieser Grenzwerte zu bleiben. Das Ziel von 27 Prozent erneuerbare Energie könnte mit dieser Vorgabe definitiv nicht erreicht werden und einige EU-Mitgliedstaaten sind mit dieser geplanten Bevormundung in ihrer nationalen Biokraftstoffpolitik nicht einverstanden.

■ **Zuckerrübe:** Ist der Vorschlag der Kommission, die Senkung der Treibhausgasemissionen und den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr stärker mit Biokraftstoffen aus Reststoffen und Abfällen zu erreichen, realistisch?

■ **Schindler:** Eine Pflichtbeimischung soll es nur noch für sogenannte „advan-



Bioethanolwerk der Nordzucker AG in Klein Wanzleben.

Foto: BDBe

ced biofuels“ geben, also für die als fortschrittlich bezeichneten Biokraftstoffe beispielsweise aus Stroh, Holz und Abfall. Deren Anteil soll stufenweise von 1,5 Prozent ab 2020 auf 6,8 Prozent in 2030 erhöht werden. Die Förderung von neuen Technologien ist zu begrüßen, aber derzeit sind sie nur in geringen Mengen und zu noch nicht marktfähigen Preisen verfügbar. Daher ist der Vorschlag absolut unrealistisch! Die Folge wäre, dass das Marktvolumen erneuerbarer Kraftstoffe insgesamt sänke und wieder mehr fossiler Kraftstoff verkauft würde. Das wäre schädlich für das Klima und natürlich auch für die erst seit der Jahrtausendwende allmählich gewachsene Biokraftstoffbranche in Deutschland.

■ **Zuckerrübe:** Gibt es positive Aspekte im Vorschlag der EU-Kommission zur Fortführung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie?

■ **Schindler:** Die EU-Kommission will beim Übergang zu einem umweltfreundlichen Energiesystem eine globale Vorreiterrolle übernehmen und die einzelnen Vorschläge zu mehr Energieeffizienz usw. im „Winterpaket“ sind sehr ambitioniert. Darin wird das Ziel anvisiert, bis 2030 den europaweiten Energiebedarf zu mindestens 27 Prozent aus erneuerbaren Quellen zu decken. Dies ist das Minimum, um das zweite erklärte Ziel, nämlich eine Senkung des Treibhausgasausstoßes um 40 Prozent in Relation zu 1990, zu erreichen. Die Ankündigung der Kommission, die Subventionen für fossile Energieträger sukzessive abbauen zu wollen, ist durchaus positiv. Ein Detail im Vorschlag der EU-Kommission ist für den Zuckerrübenanbau vorteilhaft: Bioethanol aus Melasse könnte ein anrechenbares Sonderkontingent erhalten, wenn die Melasse als Reststoff eingestuft werden kann.

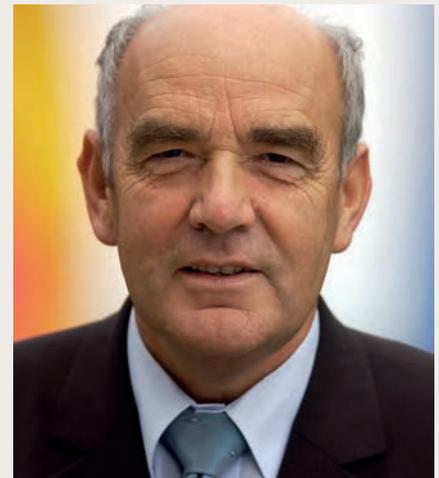
■ **Zuckerrübe: Sie sind ein engagierter Verfechter der Energiewende und setzen sich als Vorsitzender des BDBe seit Jahren insbesondere für den Einsatz von mehr Bioethanol im Benzin ein. Könnte wegen der starken Förderung der Elektromobilität die Verwendung von Bioethanol als Kraftstoff schon bald ein Auslaufmodell sein?**

■ **Schindler:** Bioethanol als Beimischung im Benzin ist heute die sauberste, für alle Autos mit Benzinmotor geeignete Lösung, um klimaschädliche Abgabe der fossilen Kraftstoffe zu reduzieren. Der Einsatz von Bioethanol ist wichtig für den Klimaschutz, insbesondere für die Luftqualität in Innenstädten. 66 Prozent der in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen haben einen Benzinmotor, das sind knapp 30 Millionen von insgesamt mehr als 45 Millionen Autos, und deren CO₂-Emissionen lassen sich mit Bioethanol wirksam senken. Eine einfache Beispielrechnung zeigt die Möglichkeiten: Wenn diese knapp 30 Millionen Benziner anstelle mit Super, welches auch schon 5 Prozent Bioethanol enthält, alle mit Super E10 betankt würden, ergäbe dies mehr CO₂-Einsparung als ein Tempolimit von 120 km/h für alle Fahrzeuge – einschließlich Autos mit Dieselmotor! Eine Erhöhung der Beimischung auf 20 Prozent Bioethanol, d. h. die Einführung von E20, wäre also eine effektive Maßnahme für mehr Klimaschutz.

■ **Zuckerrübe: Sie plädieren für eine technologieoffene Lösung, damit die Energiewende im Straßenverkehr ankommt. Was bedeutet das konkret?**

■ **Schindler:** Neben dem Ausbau der Elektromobilität mit Strom aus erneuerbaren Quellen sind CO₂-reduzierte Kraftstoffe, also Bioethanol, Biodiesel, Biomethan, Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe, bessere Energieeffizienz, gute ÖPNV-Netze und vieles mehr nötig. Mit dem heutigen Strom-Mix leistet das Elektroauto leider noch keinen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz und ist aus mehreren Gründen keine Alternative für die meisten Autokäufer. Das wird sich mit kompletter Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien ändern, aber es ist heute nicht absehbar, welche Antriebstechnologie sich in den kommenden Jahren für den Individualverkehr durchsetzen wird. Einige Experte sagen, dass es für einen längeren Zeitraum ein Nebeneinander von mehreren Technologien geben wird.

Norbert Schindler, Ökonomierat, Landwirtschaftsmeister und Winzer, ist seit 1994 Mitglied der CDU/CSU-Fraktion des Deutschen Bundestages. Dort ist er insbesondere im Finanzausschuss sowie im Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft aktiv. Zudem ist er Präsident der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz und Vorsitzender des BDBe – Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft. Bis 2015 war er Vizepräsident des Deutschen Bauernverbands und hat auch in dieser Funktion die Anfänge der Energiewende und dafür den Beginn der Bioethanolproduktion in Deutschland ab 2005 engagiert begleitet.



Norbert Schindler.

■ **Zuckerrübe: Der Vorschlag der EU-Kommission folgt offenbar dem Argument, dass in Europa nicht genügend Fläche für den Anbau von Ackerpflanzen zur Verfügung sei und damit eine Konkurrenz um Flächen für Nahrungsmittel entstehe. Wie schätzen Sie die Verfügbarkeit der für Bioethanol eingesetzten Rohstoffe ein?**

■ **Schindler:** Nachweislich gibt es genügend Flächen und keine Konkurrenz. Die Werke sind Bioraffinerien, in denen nicht nur Alkohol, sondern viele Nebenprodukte wie beispielsweise hochwertige Futtermittel, Lebensmittel, Biodünger, Biomethan und chemische Grundstoffe hergestellt werden. Weil die deutsche Bioethanolwirtschaft nur inländische Rohstoffe einsetzt, lässt sich genau sagen, wie hoch der Anteil der genutzten Fläche ist: 2015 wurden nur 2,2 Prozent von 11,8 Mio. Hektar Ackerland für den Anbau von Energiepflanzen zur Bioethanolherstellung einschließlich aller Nebenprodukte genutzt. Hier in Deutschland sind in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern durch diese modernen Bioethanolwerke wettbewerbsfähige Arbeitsplätze entstanden. Eine Untersuchung belegt, dass pro Liter Bioethanol eine Wertschöpfung von 50 Cent entsteht. Zudem werden 65 Cent Energiesteuer abgeführt, denn Bioethanol unterliegt dem vollen Energiesteuersatz.

■ **Zuckerrübe: Welche Perspektive hat der Zuckerrübenanbau für die Produktion von Bioethanol trotz des Vorschlags der EU-Kommission, den Einsatz von Biokraftstoffen aus Ackerpflanzen zu reduzieren?**

■ **Schindler:** Der Vorschlag der EU-Kommission wird zunächst im mit der

Federführung beauftragten Umweltausschuss beraten. Dann wird er mit dessen Bericht im Europäischen Parlament und danach im Europäischen Rat diskutiert. Wegen des Umfangs des gesamten sogenannten „Winterpakets“ wird es mehrere Monate bis zu einer Entscheidung dauern. Ich habe die Hoffnung, dass nicht alle Punkte des Kommissionsvorschlags so für eine neue Richtlinie akzeptiert werden. Bisher haben mehrere EU-Mitgliedstaaten gegen eine Reduktion von Biokraftstoffen aus Ackerpflanzen Stellung bezogen und werden für eine Beibehaltung des Anteils von 7,0 Prozent eintreten. Der Zuckerrübenanbau ist eine wichtige Säule für die Bioethanolproduktion in Deutschland, aber auch in Österreich, Frankreich und Belgien. Die jährlichen Produktionsdaten belegen, dass Futtergetreide ebenso wie Zuckerrüben in wechselndem Ausmaß als Rohstoff genutzt werden, abhängig vom Erntergebnis und den Preisen. Das Erreichen der Klima- und Energieziele der EU bis 2030 ist nur möglich, wenn land- und forstwirtschaftliche Biomasse für die Erzeugung von Bioenergie weiter in vernünftigem Maß und mit Nachhaltigkeitszertifikat genutzt werden kann. Die gemeinsame Stellungnahme aller Verbände der Wertschöpfungskette zusammen mit dem Deutschen Bauernverband macht die Argumentation gegenüber den Entscheidern in Berlin und Brüssel deutlich. (Text der Stellungnahme vom März 2017 s. Kasten)

Das Interview führte
Carola Wunderlich, BDBe

<<

Position der deutschen Biokraftstoff-Wertschöpfungskette zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Novelle der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II)

Bundesverband der Deutschen Bioethanolwirtschaft e. V. (BDBe)
 Deutscher Bauernverband e. V. (DBV)
 Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP)
 Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V. (VDB)
 Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e. V. (OVID)

Grundsatz: Für nachhaltige Biokraftstoffe aus der Landwirtschaft

Biokraftstoffe erbringen heute einen Beitrag von etwa 5 Prozent zum Energieverbrauch im Verkehrssektor (2015: 31,6 Mrd. Kilowattstunden). Hiermit werden jährlich etwa 6,7 Mio. t CO₂-Emissionen vermieden. Biokraftstoffe sind heute der wichtigste erneuerbare Energieträger im Verkehr; der Beitrag des erneuerbaren Stroms liegt bei etwa einem Neuntel der Biokraftstoffe (3,7 Mrd. kWh p. a.). 2015 wurden 2,1 Mio. t Biodiesel, 1,2 Mio. t Bioethanol, 50 Mio. Kubikmeter Biomethan sowie noch etwa 2.000 t Pflanzenöl als Biokraftstoff verwendet.

Die deutsche Land- und Biokraftstoffwirtschaft bekennen sich zur Nachhaltigkeit und zur stetigen Verbesserung der Treibhausgas-(THG-)Bilanz von Biokraftstoffen. 2015 konnten die THG-Emissionen um durchschnittlich mehr als 70 Prozent im Vergleich zu Diesel bzw. Benzin reduziert werden. Mit Nutzungskaskaden und der Verwertung von Koppelprodukten lassen sich Ernährung, Lieferung von Bioenergie und stoffliche Nutzung bestmöglich verbinden. Die Nutzungsketten Raps-Biodiesel-Rapsschrot oder Zuckerrübe/Getreide-Ethanol-DDGS sind hierfür exemplarisch. Die Koppelprodukte aus der Verarbeitung von Anbaubiomasse zu Biokraftstoffen liefern einen bedeutenden Beitrag zur heimischen Versorgung mit Eiweißfuttermitteln und tragen damit erheblich zur Wertschöpfung in ländlichen Regionen bei. Die verstärkte Nutzung von Reststoffen und Nebenprodukten kann dies ergänzen, aber nicht ersetzen.

Der Vorschlag der EU-Kommission

Der Richtlinienvorschlag vom 30.11.2016 sieht im Verkehrsbereich den Umstieg auf sog. fortschrittliche Kraftstoffe (Advanced Renewable Fuels) mittels einer Mindestquote vor. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse (sog. konventionelle Biokraftstoffe) können nicht auf diese Quote angerechnet werden. Stattdessen dürfen sie nur bis zu einem Anteil von 3,8 Prozent der Energie im Verkehr auf das Gesamtziel der EU für erneuerbare Energien angerechnet werden. Eine Fortsetzung der in Deutschland praktizierten Umsetzung über eine technologieoffene Pflicht zur Senkung von THG-Emissionen im Mobilitätssektor (gemäß Kraftstoffqualitätsrichtlinie) ist nicht vorgesehen.

Bewertung des Kommissionsvorschlages

- Die Verbände unterstützen eine ausgebauten Förderung fortschrittlicher Biokraftstoffe, lehnen ein Auslaufen der Förderung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse aber strikt ab. Der Vorschlag führt zu einem wieder wachsenden Anteil fossiler Kraftstoffe, weil weder fortschrittliche Kraftstoffe noch die Elektromobilität diese Lücke bis 2030 füllen können. Mit ihrem Vorschlag gefährdet die EU-Kommission die Erreichung der EU-Klimaziele.
- Im Jahr 2015 wurde nach schwierigen Beratungen beschlossen, den Beitrag von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse zur Zielerfüllung im Jahr 2020 auf 7 Prozent zu begrenzen. Auf diese Menge zu verzichten, ohne Ersatz in gleicher Höhe zu besitzen, wäre ein Fehler. Eine Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien und die Dekarbonisierung bis 2030 sind mit dem Kommissionsvorschlag nicht zu gewährleisten.
- Fortschrittliche Biokraftstoffe (RED II, Annex IX Teil A und B sowie weitere Optionen) können auch nach 2020 sinnvollerweise nur auf Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse aufbauen, diese aber nicht ersetzen.
- Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse bleiben zumindest bis 2030 die

kostengünstigste Alternative zu fossilen Kraftstoffen.

Gemeinsame Forderungen

Folgende Änderungen des RED-II-Richtlinienvorschlages sind zwingend erforderlich:

1. Fortführung eines Quotenzieles für alle erneuerbaren Kraftstoffe bis 2030, einschließlich aller Biokraftstoffe.
2. Es darf keinen Rückfall hinter den für 2020 vorgegebenen Anteil von 10 Prozent erneuerbare Energien im Verkehrsbereich geben. Mit einem Zielwert von 6,8 Prozent fortschrittlicher Biokraftstoffe allein kann die EU ihre Klimaschutzziele im Verkehr bis 2030 nicht erreichen; nachhaltige Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse bleiben notwendig.
3. Der im Kompromiss von 2015 beschlossene Höchstbeitrag von 7 Prozent Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse soll bis zum Jahr 2030 unverändert beibehalten werden. Dabei sollen Biokraftstoffe, die in Koppelproduktion Proteine und andere hochwertige Futtermittel liefern, bevorzugt werden. Für Biomasse-Importe aus Drittländern mit erwiesenen Nachhaltigkeitsproblemen, insbesondere illegale Landnutzungsänderungen, sind besondere Schutzvorkehrungen vorzusehen.
4. Die in Deutschland seit 2015 eingeführte Pflicht zur Senkung von Treibhausgasemissionen im Verkehr hat sich als wirksames Instrument für mehr Klimateffizienz erwiesen. Diese sollte über 2020 hinaus fortentwickelt und mit der RED II verzahnt werden.

März 2017
www.bauernverband.de
www.bdbe.de
www.biokraftstoffverband.de
www.ovid-verband.de
www.ufop.de