



Eckpunktepapier der Verbände der Deutschen Biokraftstoffwirtschaft

Nachhaltige Mobilität mit Biokraftstoffen

**Eckpunkte für die Weiterentwicklung der Biokraftstoffstrategie
in Deutschland und in der Europäischen Union**

Berlin, 16. Januar 2007

Nachhaltige Mobilität mit Biokraftstoffen

Eckpunkte für die Weiterentwicklung der Biokraftstoffstrategie in Deutschland und in der Europäischen Union

Im Verkehrsbereich kann auf absehbare Zeit nur mit Biokraftstoffen ein substantieller Beitrag zur CO₂-Minderung und zur Energieversorgungssicherheit geleistet werden. Gemessen an der Produktionskapazität im Jahr 2007 mit etwa 3,7 Mio. Tonnen, könnten 12% des deutschen Dieselkraftstoffbedarfs durch Biodiesel ersetzt werden. Deutschland ist weltweit führend bei der Biodieselproduktion, Markteinführung und in der Anlagentechnologie für Biodiesel und Bioethanol, die sich zu einem Exportschlager entwickelt. Analog schreitet der Aufbau der Bioethanolproduktion voran.

Eine weitere viel versprechende Option, die Effizienz der Biokraftstoffproduktion unter Erweiterung der Rohstoff- bzw. Kulturartenvielfalt zu erhöhen, ist die zur Zeit von der Bundesregierung und mit erheblicher Eigenleistung der Fahrzeug- und Mineralölindustrie geförderte Entwicklung von Verfahrenswegen für die Produktion von synthetischen Biokraftstoffen aus Biomasse (BtL). Für die Produktion von BtL verfügen Deutschland und die EU über ein beachtliches Rohstoffpotenzial. Jedoch ist die Entwicklung noch nicht so weit, dass hier von einer verlässlichen Technologie unter Berücksichtigung der logistischen Herausforderungen gesprochen werden kann, die darüber hinaus im Vergleich zur Biodiesel- und Bioethanolproduktion bei gleicher Kapazität erheblich höhere Investitionen erfordert. Die bisherige Doppelstrategie zur Förderung von Biokraftstoffen muss daher fortgesetzt werden.

Ein wichtiges Leistungsmerkmal für die Effizienzbewertung eines Biokraftstoffes ist jedoch nicht nur der Biomasse-Energieertrag je Hektar, sondern auch die damit verbundene mögliche Reichweite. Voraussetzung für die Erreichung der gestellten Ziele ist folglich die Kombination der Effizienzgewinne der Biokraftstoffproduktion und des Kraftstoffverbrauchs.

Die Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft unterstützen die in Deutschland und auf EU-Ebene verfolgte Strategie zur Förderung von Biokraftstoffen. Die deutsche Biokraftstoffwirtschaft stellt sich den damit verbundenen Herausforderungen im Bewusstsein ihrer Verantwortung für die nachhaltige Mobilität in Europa.

Die im deutschen Biokraftstoffquotengesetz festgelegten obligatorischen Mindestziele von 8 % bis 2015 und die in der Mitteilung der EU-Kommission vom 10. Januar 2007 vorgeschlagenen Zielvorgaben von mindestens 10 % bis 2020 in allen EU-Mitgliedstaaten

werden ausdrücklich befürwortet. Die Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft weisen darauf hin, dass diese Strategie für die Erreichung der Hauptziele Umweltschutz und Versorgungssicherheit im Kraftstoffsektor unverzichtbar und für die nachhaltige Zukunftssicherung der europäischen Verkehrswirtschaft maßgeblich ist. Die Rohstoffpotenziale für die Biokraftstoffstrategie sind vorhanden; entscheidend sind Anreize für im Bereich Biokraftstoffe notwendige Investitionen.

Für die Umsetzung der Strategie zur Förderung der Biokraftstoffe sind nach Auffassung der Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft die in den nachstehenden Eckpunkten aufgeführten Maßnahmen erforderlich:

- 1. EU-Biokraftstoffstrategie:** Die von der Kommission in der Mitteilung „Eine Energiepolitik für Europa“ von Rat und Parlament eingeforderte Unterstützung ihrer Strategie zur Förderung der Biokraftstoffe (10 % Mindestanteil) sollte auf dem Frühjahrsgipfel der deutschen Ratspräsidentschaft beschlossen werden.
- 2. Kommissionsvorschläge:** Von der Kommission sollten umgehend die zur Umsetzung der Strategie bei Biokraftstoffen notwendigen Vorschläge zur Änderung der Richtlinien zur Förderung von Biokraftstoffen sowie zur Kraftstoffqualität Rat und Parlament zugeleitet und von diesen verabschiedet werden.
- 3. Freier Warenverkehr / Binnenmarkt:** Die EU-Kommission sollte dafür Sorge tragen, dass für Biokraftstoffe ein ungehinderter Warenverkehr im europäischen Binnenmarkt möglich ist. Angesichts hoher Produktionskapazitäten wird insbesondere Deutschland künftig auf Exportmärkte angewiesen sein.
- 4. Energiesteuergesetz:** Die Steuerstaffel für Biodiesel und Pflanzenöl als Reinkraftstoff sollte bereits 2007 überprüft werden. Es darf nicht zugelassen werden, dass durch überzogene Steuersätze Produktionskapazitäten vernichtet werden, die zur Erfüllung der neuen EU-Biokraftstoffstrategie dringend erforderlich sind. Die Mineralölsteuersätze auf reinen Biodiesel (B100) sollten jährlich entsprechend der Preisentwicklung im Pflanzenölmarkt sowie im Dieselmotorkraftstoffmarkt überprüft und auch im Falle einer Unterkompensation angepasst werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des B100 zu erhalten.
- 5. Biokraftstoffquoten:** Der Mindestanteil von 8 % Biokraftstoffen bis 2015 sollte um das EU-Mindestziel von 10 % bis 2020 ergänzt werden.

- 6. Motortechnische Voraussetzungen:** Für die Vermarktung von Biodiesel als Reinkraftstoff und höherer Mischungsanteile sind im Bereich der Nutzfahrzeuge die motortechnischen Anforderungen grundsätzlich gelöst. Die Entwicklung der SCR-Technologie ermöglicht die Freigabenerteilung für EURO 5- Fahrzeuge. Der Einsatz verschiedener Mischungsverhältnisse Dieselmotorkraftstoff/Biodiesel ist damit möglich. Auch im PKW-Bereich steht der Einsatz dieser Technologie vor der Markteinführung. Mit der FFV-Technologie sind die motortechnischen Voraussetzungen gegeben, den Mischungsanteil von Bioethanol in Ottokraftstoffen zu erhöhen.
- 7. Normen:** Die auf EU-Ebene und teilweise national erforderlichen Anpassungen bzw. Fortentwicklungen der bestehenden Kraftstoffnormen (EN 228/ EN 590 / CWA 15293:2005, DIN V 51605) sollten bis spätestens Ende 2008 in Kraft getreten sein.
- 8. Forschung und Entwicklung:** Die Erfahrung der vergangenen Jahre bestätigt den enormen Forschungs- und Entwicklungsbedarf. Die bisher projektbasierte Forschungsförderung wird dem Forschungsbedarf und dem Bedarf an qualifizierten Wissenschaftlern, die ebenfalls von der Industrie auf diesem Gebiet benötigt werden, nicht gerecht. Im 7. EU-Forschungsrahmenprogramm und den nationalen Forschungsprogrammen sollten daher Rohstoffherzeugung und Konversionsprozesse sowie Antriebstechnik als maßgebliche Schwerpunkte festgelegt werden.
- 9. Flankierende Maßnahmen:**
- Die Markteinführung von FFV-Fahrzeugen sollte wie in Frankreich und Schweden unterstützt werden.
 - Die Zulassungshemmnisse für E 85-Tankstellen sollten gemeinsam von Bund und Ländern ausgeräumt werden.
 - Die Möglichkeiten zur Anhebung der Biokraftstoffanteile in markteingeführten Kraftstoffen auf über 5 Vol% sollten ausgeschöpft werden.

Die Verbände der deutschen Biokraftstoffwirtschaft erklären ausdrücklich ihre Bereitschaft, an der Verwirklichung der Biokraftstoffstrategie aktiv mitzuwirken und laden die Mineralöl- und Fahrzeugwirtschaft zu einer umfassenden Gemeinschaftsinitiative Biokraftstoffe ein.