

Biokraftstoffe in Deutschland – Auswirkungen des Gesetzes zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen

Anteil am Kraftstoffverbrauch

Der Anteil von Biokraftstoffen am gesamten deutschen Kraftstoffverbrauch betrug 2007 rund 7,6 % [BMU, Erneuerbare Energien in Zahlen, Stand: Juni 2008]. Darin enthalten sind 5,6 % Biodiesel, 1,4 % Pflanzenöl und 0,6 % Bioethanol. Der Anteil von Biodiesel und Pflanzenöl an Dieselkraftstoff betrug sogar 12,3 % [UFOP].

Markt

Der deutsche Markt für Biokraftstoffe besteht aus zwei Säulen:

Einerseits dem Reinkraftstoffmarkt, der vor allem aus der Vermarktung reinen Biodiesels (B100) besteht. In 2007 wurden 1,74 Mio. t B100 verkauft [UFOP]. Damit hatte der B100-Markt einen Anteil von ca. 55% am gesamten Biodieselabsatz. Dieser Markt wurde durch die verringerte Besteuerung von Biokraftstoffen getragen. Die Wirtschaftlichkeit von Biodiesel aus heimischer Produktion ist derzeit (auf Basis der Teilbesteuerung) kaum noch gegeben, so dass der Reinkraftstoffmarkt 2008 nur aufgrund billiger Importware überhaupt noch bestehen konnte. Der Reinkraftstoffmarkt wird ab 2009 vollständig zum Erliegen kommen, weil

- die Billigimporte (sinnvollerweise) wegfallen
- Palm- und Sojaimporte ausgeschlossen sind
- der Ölpreis niedrig ist.

Andererseits werden Biokraftstoffe im Rahmen des Biokraftstoffquotengesetzes als Beimischung zu fossilen Kraftstoffen in Verkehr gebracht.

Bei einer Absenkung der Gesamtquote auf 5,25 % ergibt sich neben einem Bedarf von ca. 1,1 Mio. t Bioethanol ein Gesamtbedarf an Biodiesel von 2,36 Mio. t.

Die bisher vorgesehene Gesamtquote von 6,25 % führt zu einem Gesamtbedarf von 2,96 Mio. t Biodiesel. Somit wird die benötigte Menge durch die Absenkung der Quote um 600.000 t verringert. Dies entspricht etwa der Produktion von 5-6 durchschnittlichen Biodieselanlagen.

Die Absatzmengen von reinem Pflanzenöl reduzieren sich nach Schätzung der UFOP auf nur noch rund 200.000 t für 2009. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 75% gegenüber 2007. Damit wird der gesamte Marktanteil Biokraftstoffe 2009 bei einer Quote von 6,25 % auf ca. 6,6 % geschätzt. Dies würde schon einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Marktanteil von 7,6 % bedeuten. Wird die Gesamtquote nun auf 5,25 % gekürzt, erreichen die Biokraftstoffe nur noch einen Marktanteil von 5,6 %. Die Regierung reduziert damit den gesamten Biokraftstoffmarkt in einem Schritt um mehr als 25 %.

Auslastung

Die Verringerung des Biodieselbedarfs in Deutschland führt rechnerisch zu einer Verringerung der Auslastung der deutschen Produktionsstätten von 69 % auf 55 %. Im Jahr 2007 waren die Herstellungskapazitäten von 4,3 Mio. t Biodiesel in Deutschland

[UFOP] noch zu ca. 80% ausgelastet. Diesen Rückgang werden vor allem kleine und mittelständische Unternehmen nicht überleben.

Emissionen

Ebenso wirkt sich die Absenkung der Quote negativ auf die Verringerung der CO₂-Emissionen in Deutschland aus. Laut BMU [BMU, Erneuerbare Energien in Zahlen, Stand: Juni 2008] wurden durch Biokraftstoffe in 2007 rund 9,6 Mio. t CO₂-eq an Treibhausgasen netto eingespart. Bei einer Absenkung der Gesamtquote und damit des Marktanteils beträgt der Mehrausstoß rund 2,5 Mio. t CO₂-eq, d.h. der gesamte Klimaschutzbeitrag der Biokraftstoffe wird um mehr als 25 % verringert.

Kosten

Ein reduzierter Marktanteil kann nicht zu höheren Gesamtkosten führen. Allerdings kann es zu einer Verschiebung der Kosten kommen. Diese Verschiebung weg von der steuerlichen Förderung hin zur Quotenanrechnung führt zu steuerlichen Mehreinnahmen von rund 570 Mio. € aus der Energiesteuer für Dieselkraftstoff. Die Steuereinnahmen sind unabhängig von der Höhe der Quote, da der verringerte Steuersatz nur außerhalb der Quotenanrechnung zum Tragen kommt. Die Politik kann nun entscheiden, in wie weit diese Mehreinnahmen an den Verbraucher weitergegeben werden.

Hinweis: Der Anteil Reinkraftstoff, der im Rahmen der Quote in Verkehr gebracht wird, muss voll versteuert werden.

E 10

E10-Kraftstoff kann für den Verbraucher einen Preisvorteil gegenüber fossilen Kraftstoffen aufweisen. Die Marktpreise von Bioethanol liegen in der Größenordnung von Benzin. Die Beimischung von 10% Ethanol führt zu einer Verbesserung der Sortenqualität aufgrund der hohen Octanzahl von Ethanol (s. dazu auch Anlage „MEW-Brief an Landesminister“) und damit zu einem Preisvorteil gegenüber den fossilen Premiumkraftstoffen.

Alternative Kraftstoffe

Als markteingeführte Alternativen zu Biodiesel, Pflanzenöl und Bioethanol stehen derzeit keine ausgereiften Technologien zur Verfügung. Deshalb erhöht die Absenkung der Biokraftstoffquote auf jeden Fall den Anteil fossiler Kraftstoffe am gesamten Kraftstoffverbrauch.

Zwar soll durch den Gesetzesentwurf der Bundesregierung die Anrechnung von Biogas auf die Quote ermöglicht werden, doch gibt es momentan in Deutschland nur rund 65.000 Erdgasfahrzeuge, in denen das Biogas als Beimischung zu Erdgaskraftstoff verwendet werden kann. Bei ca. 41 Mio. PKW ist das ein Anteil von etwa 1,6 Promille. Unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs (inkl. LKW) kann der Biomethan-Anteil aufgrund fehlender Fahrzeuge kaum ein Promille erreichen. Auch der Verkauf von E85 (85% Bioethanol, 15% Ottokraftstoff) bietet derzeit keine nennenswerten zusätzlichen Mengen, da in 2007 nur gut 6.000 t E85 verkauft wurden. In Deutschland bieten im Augenblick nur wenige Hersteller E85-taugliche Fahrzeuge an.

Biokraftstoffe der sogenannten 2. Generation (BtL) werden laut BMU nicht vor 2020 in relevanten Mengen zur Verfügung stehen. Das Institut für Energetik Leipzig schätzt bis

2020 nur einen europaweiten Anteil von ca. 1,5% BtL-Kraftstoffen bei einer Investitionssumme von mehr als 20 Mrd. €. Die spezifischen Investitionskosten für BtL sind damit etwa zehnmal so hoch, wie für Biodiesel. Dementsprechend betragen auch die Produktionskosten ein Vielfaches der Produktion markteingeführter Biokraftstoffe. Erst im Herbst 2009 soll die erste Testanlage in Deutschland mit der Produktion beginnen, eine großtechnische Herstellung ist in den nächsten Jahren nicht absehbar. Im geltenden Gesetz ist die Co-Hydrierung von Pflanzenölen zur Quotenanrechnung nicht zugelassen. Wenn nun entsprechend des Kabinettsbeschlusses ab 2010 eine Beimischung von bis zu 3% co-hydrierter Pflanzenöle zugelassen wird, wird für die bestehenden Produzenten damit die Quote nochmals um 3% abgesenkt.

Rohstoffe

Die EU-Kommission erwartet, dass das 10%-Ziel für Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien für 2020 zu 80% durch EU-Rohstoffe gedeckt werden kann. Dies entspräche einer Anbaufläche von 17,5 Mio. ha, rund 15% der Agrarfläche der EU-27. Zur Erreichung des Ziels würden ca. 4 Mio. t Agrarrohstoffe zusätzlich benötigt, bei einer weltweiten Produktion von 4 Mrd. t Agrarrohstoffen [European Commission, DG TREN, Alexandra Langenheld, Biofuels in the renewable energy directive].

Derzeit ist zu beobachten, dass die Stilllegungsflächen in der EU wieder deutlich ansteigen und somit noch Flächen zur Verfügung stehen. Es wird für 2009 erwartet, dass rund 600.000 ha landwirtschaftliche Flächen wieder stillgelegt werden [Dow Jones, 14.11.2008].

Bei der Einführung des Biokraftstoffquotengesetzes war die ursprüngliche Gesamtquote als Kompensation für den absehbar rückläufigen B100-Markt vorgesehen. Diese Intention wird mit dem aktuellen Gesetzesentwurf der Bundesregierung und der darin vorgesehenen Absenkung der Gesamtquote und der Anrechnung von Co-Hydrotreating und Biogas konterkariert.