

Stellungnahme vom 28.09.2011

**zum Biokraftstoffbericht 2010 des Bundesfinanz-
ministeriums (BMF)**

Drucksache 17/6928

veröffentlicht am 02.09.2011

Herausgeber:

**regineering**

regenerativ dezentral wegweisend

Alemannenstraße 25
85095 Denkendorf
www.regineering.com
Tel. +49 (0)8466 / 90414-0
E-Mail: c.duft@regineering.com

Bearbeiter und Autor: Dipl.-Ing. (FH) Christian Duft

In vorliegender Stellungnahme hat regineering den Biokraftstoffbericht 2010 (Bundestagsdrucksache 17/6928) vom 02.09.2011 vergleichend mit dem Biokraftstoffbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/2861) vom 02.09.2010 untersucht.

Für den Biokraftstoffbericht 2009 liegt ein ausführliches Untersuchungsergebnis vor (siehe: http://www.ufop.de/downloads/Abschluss_endg_BVP_Stellungnahme_Biokraftstoffbericht_SV2.pdf).

Folgende interessante und zu diskutierende Punkte wurden im Biokraftstoffbericht 2010 festgestellt:

Die **Gliederung und der inhaltliche Aufbau** des Biokraftstoffberichtes ist annähernd identisch mit dem Vorjahresbericht. Änderungen betreffen einzelne Formulierungen bzw. Absätze. Ein Konzeptwechsel bei der Bewertung und der Beschreibung der Biokraftstoffsituation ist nicht erfolgt.

In Kapitel I, Abs. 1 wird im Zusammenhang mit BtL, Biomethan und Zellulose-Ethanol nur noch die Steuerbegünstigung erwähnt. Die Bezeichnung „**besonders förderungswürdige innovative Kraftstoffe**“ ist im Bericht 2010 an dieser Stelle weggelassen.

Der Biokraftstofftyp „**hydrierte Pflanzenöle**“ ist im Bericht 2010 neu aufgenommen worden (Kap. II.1 und Kap. III.6). In Kap. II.3 (vorletzter Absatz, Seite 7 links oben) ist erklärt, dass hydrierte Pflanzenöle derzeit nicht in Deutschland produziert werden.

Als Qualitätsbezug bei Pflanzenöl wird immer noch die Vornorm **DIN V 51605** genannt (Kap. 2.1.b). Das ist veraltet, die Norm ist seit 09/2010 in Kraft, was auch öffentlich bekannt gegeben wurde. Dieser Umstand zeigt beispielhaft, mit welcher Sorgfalt der Biokraftstoffbericht erstellt wird.

Folgende Formulierung ist im Biokraftstoffbericht 2010 entfallen: „Bei Pflanzenölkraftstoff sind hingegen keine steigenden Absatzzahlen zu erwarten. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass sich Pflanzenölkraftstoff bei den Hauptabnehmerkreisen (LKW-Flotten) nicht gegen das Konkurrenzprodukt Biodiesel durchsetzen konnte. Es liegen keine Informationen vor, ob mit Pflanzenölkraftstoff die geltenden Abgasgrenzwerte eingehalten werden können.“ (Kap. II.1.d., Seite 5)

Da dies nicht den Tatsachen entspricht, wurde die Formulierung in der BVP-Stellungnahme zum Biokraftstoffbericht 2009 stark kritisiert. Die Weglassung im neuen Bericht lässt darauf schließen, dass dies nun auch von den Autoren erkannt wurde.

Geändert hat sich auch eine weitere kritisierte, missverständliche Formulierung über die Bedeutung des Ersatzmarktes „Lebensmittelproduktion“ für die im Bestand gefährdeten dezentralen Ölmühlen. Der neue Biokraftstoffbericht erklärt nun die Pflanzenölproduktion der

deutschen Ölmühlen nicht mehr „überwiegend“ und „vor allem“, sondern nur noch „auch“ auf andere Bereiche (Lebensmittelsektor) ausgerichtet (Kap. II.1.d., Seite 5). Dies entspricht nun eher den Tatsachen und reduziert die Gefahr falscher Schlussfolgerungen z.B. von politischen Entscheidungsträgern.

Bei den Umwelteffekten (**THG-Minderung**) gibt auch der neue Biokraftstoffbericht keinen Hinweis auf die **EU-Defaultwerte** und deren Bedeutung für die Entwicklung der Biokraftstoffmärkte. In diesem Punkt bleibt der Bericht auffällig vage. Es fehlt jeglicher Hinweis auf die im Vergleich zu anderen Biokraftstoffen sehr guten Defaultwerte für den THG-Minderungseffekt von Pflanzenölkraftstoffen. Im Gegensatz zur EU-Lesart wird die THG-Minderung nicht als typisch für eine bestimmten Biokraftstoffart interpretiert, sondern als im Wesentlichen einzelfallabhängig (Kap. II.2, Absatz 2).

Bemerkung 1 zu BtL: Diese **Einzelfallabhängigkeit wird aber im folgenden Kapitel wieder in Frage gestellt**, indem für BtL-Kraftstoffe eine pauschale THG-Minderung von 90 % angenommen wird (Kap. II.2, Abs. 3). Unter den Biokraftstoffen ist aber gerade bei BtL die Abhängigkeit des THG-Minderungspotentials vom Einzelfall (je nach eingesetzten Rohstoffen) am stärksten ausgeprägt.

Bemerkung 2 zu BtL: Die entsprechenden Textstellen sind gegenüber dem Vorjahr weitgehend unverändert übernommen. Ergänzt wurde der Text um einen Absatz über die Insolvenz des wichtigsten BtL-Unternehmens im Juli 2011. Diesem Absatz folgt der Satz: „BtL-Kraftstoffe können mittel- bis langfristig eine große Marktbedeutung erlangen.“ (Kap. III.5.a). Die Insolvenz des Marktführers wäre unter diesem Aspekt auf jeden Fall erklärungsbedürftig, es wird jedoch kein weiteres Wort darüber verloren.

Bemerkung 3 zu BtL: Ebenso wie die THG-Minderungswerte sind bei BtL die Hektarerträge und Dieselsubstitutionspotentiale unverändert von den alten Berichten übernommen worden (Kap. III.5.a). Die Werte von 90 % THG-Einsparung bei Kraftstoffträgen von 4.000 Liter/ha sind wissenschaftlich nicht belegt. Es gibt wissenschaftliche Studien, die auf vollkommen andere Ergebnisse und Schlussfolgerungen kommen (vgl. „Ökobilanzen zu BtL – ein Studienvergleich“; WD 8 - 3000 - 163/10).

Der Biokraftstoffbericht 2010 schließt nicht aus, dass eine **Neubewertung der Biokraftstoffstrategie durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse** zu den Auswirkungen der indirekten Landnutzungsänderungen (**ILUC-Faktoren**) erforderlich wird (Kap. II.2, Seite 6, Abs. 4). Die Presse hat vor einer Woche ebenfalls über entsprechende Studien der Europäischen Kommission berichtet (z.B. FTD, 15.09.2011, „Neue CO₂-Berechnung: Biosprit ist Gift für die Umwelt“.) Die erwartete Folge der Neubewertung ist, dass die bisher unbegrenzt steigende Nachfrage nach Biokraftstoffen gebremst werden muss. Ohne grundlegende Reform der bisherigen Biokraftstoffstrategie (Beimischquoten) wird dies kaum umzusetzen sein. Je eher sich die Märkte darauf einstellen können, desto weniger Fehlinvestitionen werden in diesem Bereich stattfinden.

Der Biokraftstoffbericht gibt in diesem Punkt offen zu, dass durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen am Biokraftstoffmarkt Tatsachen geschaffen werden, ohne dass die Auswirkungen ausreichend untersucht sind (Kap. II.2, Seite 6, Abs. 4, Satz 1). Dies bedeutet, dass

die Nachhaltigkeit der aktuellen Biokraftstoffproduktion NICHT sichergestellt ist, und die Marktentwicklung trotzdem über das Quotenmodell weiter vorangetrieben wird.

Bei der **Überkompensationsrechnung** sind laut Biokraftstoffbericht Biodiesel-Kleinanlagen wegen ungünstiger Produktionskosten (begründet mit EU-Gemeinschaftsrecht) nicht maßgeblich, sondern nur wirtschaftlichere Großanlagen (Kap. II.3.a.aa., Abs. 1). Dies steht im klaren Widerspruch zu der von der EU gewünschten Dezentralisierung der Energieversorgung (2009/28/EG). Ein Hinweis auf diesen Widerspruch fehlt. Der gleiche Hinweis gilt für Pflanzenöl-Kleinanlagen. Die Überkompensationsbetrachtung bezieht sich deshalb ausschließlich auf Großanlagen (Kap. II.3.b.aa., Abs. 1)

Darüber hinaus wird an dieser Stelle nicht weiter auf die Überkompensationsberechnung eingegangen (Kap. II.4). Dazu ist die BVP-Stellungnahme zum Bericht 2009 ausreichend eingegangen, die dort geäußerte Kritik gilt unverändert (Kap. II.4).

Fazit:

Der Biokraftstoffbericht 2010 ist von seiner Grundanlage her genauso wenig aussagekräftig wie seine Vorgängerberichte. Die Autoren haben aber in Bezug auf Pflanzenölkraftstoffe an einigen Punkten textliche Änderungen vorgenommen und in unserem Sinne richtig gestellt. Daraus resultiert ein kleiner Vorteil für unsere Branche, so dass wir uns den wichtigen anstehenden Diskussionen widmen können und zumindest in diesem Bereich keine Kapazitäten für Richtigstellungen öffentlich-zitierter, falscher oder missverständlicher Textstellen des Biokraftstoffberichtes aufwenden müssen.

Denkendorf, 28.09.2011
Dipl.-Ing. (FH) Christian Duft