

Hintergrund zum Einsatz von Biosprit aus Ackerpflanzen

Aktueller Stand und Änderungsvorschläge der Europäischen Kommission

Seit mehreren Monaten wird über ein Verbot des Einsatzes von E10 heftig debattiert. Dabei ist E10, wenn man die Gesamtmenge an Agrosprit betrachtet, nur die Spitze des Eisberges. Schon heute tanken die meisten Autofahrer, ohne es zu wissen, Biokraftstoffe¹. Denn im Diesel an der Tankstelle sind rund sechs Prozent Biodiesel beigemischt, der zumeist aus Pflanzenöl hergestellt ist. Und Benzin enthält bis zu fünf Prozent Ethanol, ohne dass dies deutlich kenntlich gemacht werden müsste. Außerdem wird Ethanol seit Jahren noch als ETBE² im Superbenzin eingesetzt, um die Oktanzahl und die Klopffestigkeit zu erhöhen.

Doch die Folgen des Einsatzes von Agrosprit werden zunehmend kritisch diskutiert. Weltweit sinkende Erntevorräte und steigende Nahrungsmittelpreise stehen in direktem Zusammenhang mit der Herstellung von Biosprit aus Ackerpflanzen. Der Boom macht einige Landhändler, Biokraftstoffhersteller und auch Ackerbauern reicher, doch mit welchen Folgen? Die EU Kommission plant nun Änderungen beim Agrosprit: Hatte die EU das ursprüngliche Ziel, bis zum Jahr 2020 den Anteil an Agrartreibstoff auf zehn Prozent zu steigern, so will sie in Zukunft nur noch einen Mindestanteil von fünf Prozent. Ob dieses Ziel mit wirklich nachhaltig erzeugtem Biokraftstoff erzielt werden kann, ist umstritten und hängt unter anderem auch von der

Entwicklung des gesamten Spritverbrauchs ab.

Geschichte

In den 90er Jahren gab es in der EU zahlreiche Felder, die brach lagen. Grund dafür war eine teure Überproduktion an Getreide in der Europäischen Union. Landwirte, die weiterhin Fördergelder erhalten wollten, mussten daher in einem bestimmten Umfang Flächen stilllegen, um so die Überschüsse zu reduzieren. Nach einigen Jahren wurde die Regel aufgeweicht und Landwirte durften auf den Brachflächen sogenannte nachwachsende Rohstoffe, also z.B. Faserpflanzen wie Hanf oder auch Ölfrüchte anbauen, die aber nicht als Lebensmittel, sondern nur für technische Verwendungen wie z.B. Schmieröle genutzt werden durften. Daraus entwickelte sich eine eigenständige Pflanzenölindustrie. Landwirte begannen, ihre Trecker umzurüsten und mit ihrem selbst angebauten Rapsöl zu fahren. Um diese Anwendung weiter auszubauen, wurden Steuerbefreiungen für verarbeitete Pflanzenöle, die auch in normalen Dieselmotoren gefahren werden konnten, eingeführt. Dadurch stiegen sowohl der Umfang des Rapsanbaus wie auch die Verarbeitung zu Biodiesel in wenigen Jahren in Deutschland rasant an. International agierende Ölsaaten verarbeitende Konzerne wie ADM, Cargill und Neste-Oil stiegen in diesen Markt ein. Sie verdrängten kleinere Verarbeiter und setzten zunehmend auf billigere Pflanzenöle wie Palmöl und Sojaöl.

¹ „Biokraftstoffe“ oder „Biosprit“ sind nicht „bio“. Da diese Begriffe jedoch sehr gebräuchlich sind, benutzen wir sie auch hin und wieder. Zutreffender ist es jedoch, von Agrosprit zu sprechen.

² Ethyl-*tert*-butylether

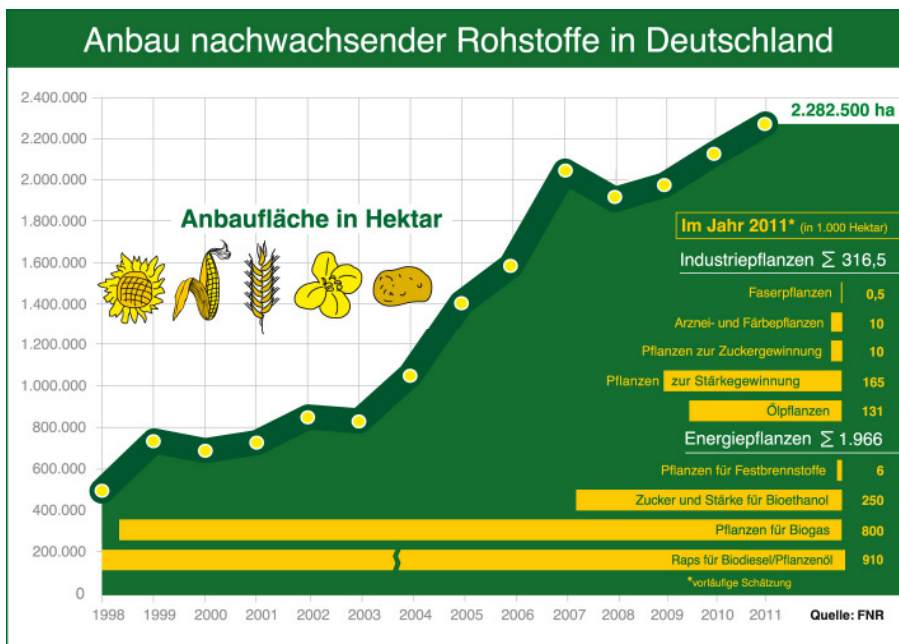
Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, KTO: 33 400, BLZ: 430 609 67

Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.

Neben der Biodieselproduktion entstanden – wenn auch in deutlich kleinerem Gesamtumfang – Verarbeitungskapazitäten, um aus Stärke und zuckerhaltigen Agrarrohstoffen wie Getreide und Zuckerrüben Ethanol herzustellen, das Benzin beigemischt werden kann. In Deutschland gibt es derzeit rund ein Dutzend Ethanolwerke mit einer Produktionskapazität von über 1,1 Milliarden Liter Ethanol.

Insgesamt werden heute im Binnenland rund 900.000 ha Ackerland für die Biodieselherstellung (Rapsanbau) sowie 250.000 ha für die Ethanolerzeugung belegt. Da Deutschland aber zusätzlich Biokraftstoff vor allem aus den USA (Ethanol aus Mais), Argentinien (Biodiesel aus Soja) sowie Indonesien (Biodiesel aus Palmöl) importiert, liegt der Gesamtflächenverbrauch deutlich höher.



Anbau nachwachsender Rohstoffe in Deutschland

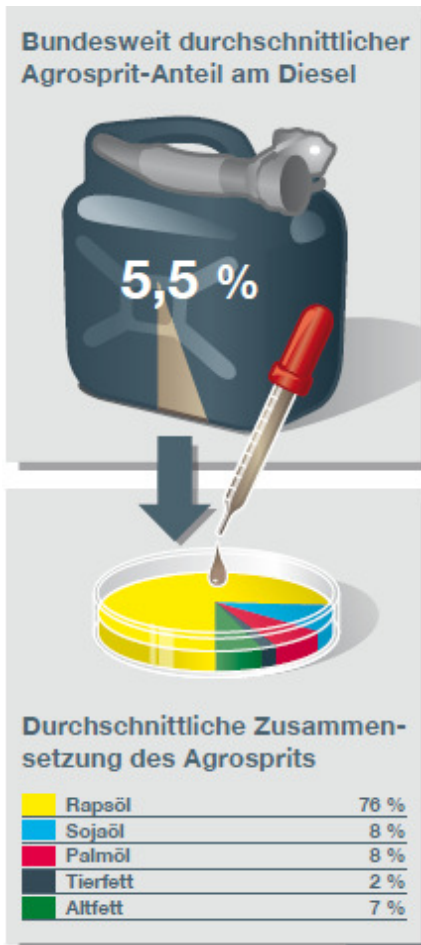
Rechtliche Vorgaben

Die EU-Biokraftstoffrichtlinie gibt Deutschland einen wachsenden Anteil von Agrartreibstoffen am gesamten Energieverbrauch aller Kraftfahrzeuge vor. Um diese Vorgaben zu erfüllen, hat die Bundesregierung ein Biokraftstoffquotengesetz beschlossen, das seit dem Jahr 2007 in Kraft ist. Darin werden die Mineralölkonzerne verpflichtet, einen bestimmten Mindestanteil an Agrarkraftstoffen zu verkaufen. Derzeit (und voraussichtlich noch bis zum Jahr 2014) liegt diese Quote bei 6,25 Prozent (energetisch) am gesamten Treibstoffverkauf. Die Mineralölkonzerne haben dabei verschiedene Möglichkeiten, diese Verpflichtung zu erfüllen: durch

Beimischung von Ethanol in Benzin, durch Beimischung von Biodiesel in Diesel, durch den Verkauf von reinen Pflanzenölen oder auch durch Verkauf von Wasserstoff oder Biogas aus Biomasse.

Wenn die Mineralölkonzerne die vorgeschriebene Mindestquote von 6,25 Prozent nicht erreichen, müssen sie erhebliche Strafabgaben zahlen. Nur wenige Motoren vertragen hohe Anteile an Ethanol wie z.B. E85 (85 Prozent Ethanol im Benzin) oder an B100, also reinem Biodiesel oder anderem reinen Biokraftstoff. Daher versuchen die meisten Mineralölkonzerne, ihre Quote über Beimischungen wie E5, E10 oder B7 zu erfüllen. Lediglich E10 muss dabei an

den Tankstellen auch gekennzeichnet sein.



Ergebnisse eines Greenpeace-Biodieseltestes im Sommer 2011 an 14 Tankstellen

Da ein Liter Ethanol deutlich weniger Energie enthält als ein Liter Benzin, erhöht sich durch die Beimischung der Benzinverbrauch (in Litern). Um dennoch E10 an den Tankstellen absetzen zu können, wird es deutlich günstiger angeboten als Normalbenzin.

Biodiesel wird in der Regel mit knapp 6 Prozent dem normalen fossilen Diesel beigemischt. Insgesamt wurden in Deutschland im Jahr 2011 2,23 Millionen Tonnen (2,53 Milliarden Liter) Biodiesel verkauft. Davon stammt der überwiegende Teil aus heimischer Produktion, etwa eine halbe Milliarde Liter wurde importiert. Untersuchungen von

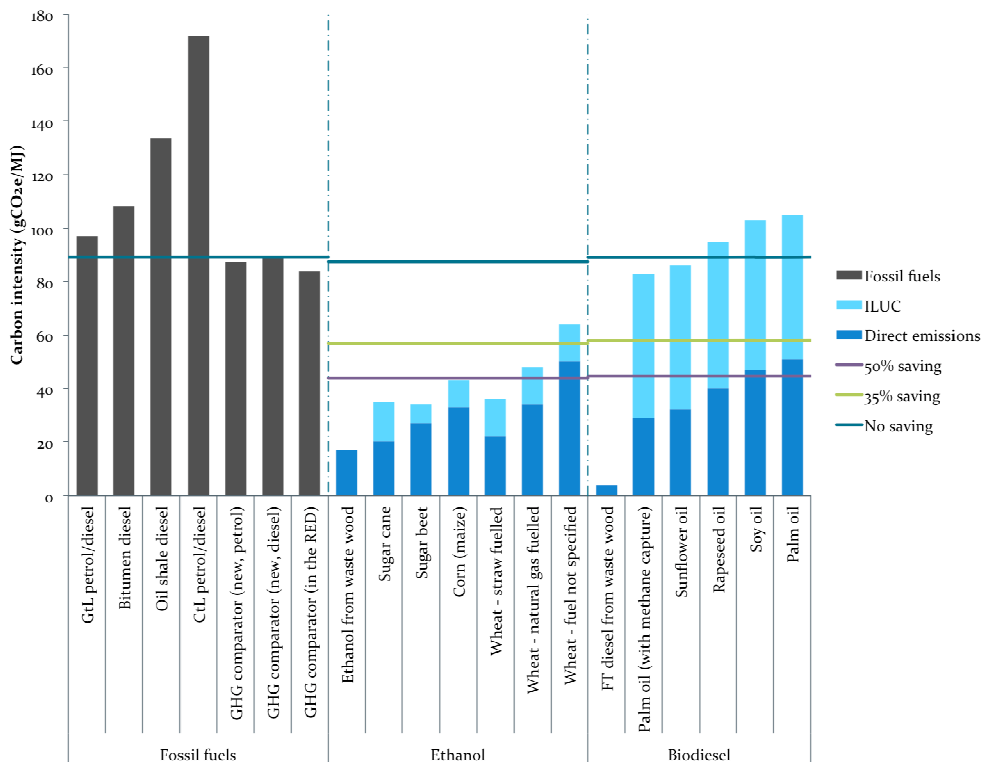
Greenpeace in den vergangenen Jahren zeigen, dass neben heimischem Raps vor allem Sojaöl und Palmöl aus Übersee eingesetzt werden.

Die frühere Steuerbefreiung von Biodiesel wurde hingegen nach und nach zurück gefahren und spielt heute fast keine Rolle mehr. Daher werden nur noch fünf Prozent des Biodiesels als Reinkraftstoff verkauft, der Rest ist dem normalen Diesel beigemischt. Daneben spielen sogenannte hydrierte Pflanzenöle eine zunehmende Rolle. Darunter versteht man Pflanzenöle, die durch eine Hydrierung mit Wasserstoff umgewandelt werden und danach ähnliche Stoffeigenschaften haben wie fossiles Öl. Daher können solche Öle auch in einem höheren Umfang beigemischt werden als Biodiesel, bei dem die Beimischungsgrenze bei sieben Prozent liegt.³

Nachhaltigkeitsverordnung

Seit dem Jahr 2009 gibt es in Deutschland eine Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung. Demnach muss Biosprit, damit er im Sinne der Erneuerbaren Energien Richtlinie (EEG) angerechnet werden kann, bestimmte Anforderungen erfüllen – unabhängig davon, ob er im Inland produziert oder importiert wurde. Eine wichtige Anforderung ist dabei, dass der Biosprit im Vergleich zu fossilem Kraftstoff um mindestens 35 Prozent geringere Klimagase erzeugt (ab dem Jahr 2017 sogar 50 Prozent). Außerdem darf der Biosprit nicht von Pflanzen stammen, die auf ehemals gerodeten Urwäldern wuchsen. Die Nachhaltigkeitsverordnung wurde allerdings wegen unzureichender ökologischer und sozialer Kriterien von Umwelt- und Sozialverbänden kritisiert.

³ Deutsche Bundesregierung (2012): Bericht zur Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe 2011



Klimabilanz der wichtigsten Agrokraftstoffe und fossiler Kraftstoffe im Vergleich

Neuer Kommissionsvorschlag zu Biosprit

Im September 2012 wurde bekannt, dass die Kommission eine grundlegende Änderung ihrer bisherigen Agrospritpolitik plant.⁴ Zwar geht sie nicht ab von fixen Mindestquoten, sie schlägt aber vor, den Mindestanteil an Agrosprit am Gesamtspritverbrauch von ursprünglich geplanten zehn Prozent im Jahr 2020 auf fünf Prozent zu verringern. Das würde in etwa ein Einfrieren auf heutigem Niveau bedeuten.

Auch sollen alle Subventionen wie, z.B. Steuerbefreiungen für Agrodiesel, in Zukunft nicht mehr erlaubt sein. Für Deutschland ist dies allerdings weniger bedeutsam, da hierzulande Steuerbefreiungen keine große Rolle spielen. Die Mehrkosten für Agrosprit zahlen die Verbraucher direkt an der Tankstelle über höhere Preise.

4

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/co_m_2012_595_en.pdf

Ursprünglich plante die Kommission vorzuschlagen, dass in Zukunft nur noch Biokraftstoffe auf diese Quoten angerechnet werden dürfen, wenn sie erheblich weniger Klimagase ausstoßen als fossile Kraftstoffe. Dabei sollten nun auch indirekte Wirkungen auf die Landnutzung, die bisher ignoriert wurden, einbezogen werden. Zwar dürfen Ackerpflanzen, aus denen Biosprit hergestellt werden soll, bereits jetzt schon nicht auf kürzlich gerodeten Urwaldflächen angebaut werden, dennoch führt Agrosprit faktisch zu Urwaldrodungen. Denn die starke Ausbreitung des Anbaus von Pflanzen für Agrosprit (z.B. in Form von Ölpalmen) drängt nun die Erzeugung von Lebensmitteln in die Urwälder. Diese indirekten Wirkungen sollten zukünftig mit berücksichtigt werden.⁵ Dies hätte zur Folge gehabt, dass Biodiesel aus Palmöl, Soja und Raps – da klimaschädlicher als Diesel – nicht mehr bei den Mindestquoten berücksichtigt worden wäre. Um dies zu verhindern, hat die Biodiesel-

⁵ Siehe Studien von IFPRI 2011 sowie JRC 2011

industrie, die Biodiesel aus Soja, Palmöl und Raps herstellt, massiv Druck auf die Kommission ausgeübt und in letzter Sekunde erreicht, dass indirekte Landnutzungsänderungen nicht in die Klimaberechnung einfließen .

Ethanol aus Zuckerrohr, Zuckerrüben, aber auch aus Getreide schneidet bei einer vollständigen Klimabilanzierung, die indirekte Landnutzungen mit berücksichtigt, deutlich besser ab als Biodiesel. Bei einer ehrlichen Klimabilanzierung würde daher vermutlich mehr Getreide zu Ethanol verarbeitet, um die

Mindestquoten von fünf Prozent zu erreichen. Angesichts der weltweit hohen Getreidepreise und der knappen Lager ist jedoch eine Herstellung von Ethanol aus Getreide aus ethischer Sicht äußerst kritisch zu sehen. Wir haben es bei Getreide mit weltweit verknüpften Märkten zu tun. Mehr Einsatz von Getreide zur Herstellung von Biosprit verringert das Angebot an Lebensmitteln und führt im schlimmsten Fall dazu, dass Menschen sich Nahrung nicht mehr leisten können.



Teller oder Tank, Verschwendung von Agrarflächen über Tiermagen und Auto

Greenpeace fordert:

- Das Verbot des Verkaufs von E10.
- Das Verbot der Herstellung von Ethanol aus Getreide.
- Die umgehende Aussetzung des deutschen Biokraftstoffquotengesetzes.
- Die Bundesregierung muss sich in der EU dafür einsetzen, dass nur noch Abfälle und keine Lebensmittelpflanzen für die Biokraftstoffherstellung eingesetzt werden.