

# econsense-Memorandum zu Biokraftstoffen



## **econsense-Memorandum zu Biokraftstoffen**

Die fossilen Energiereserven sind endlich. Viele der bestehenden Ressourcen befinden sich in politisch instabilen Regionen. Die Mobilität wächst gerade in den Schwellenländern wie Indien oder China dramatisch an und führt zu einem unverminderten Zuwachs der Nachfrage nach Kraftstoffen.

Wenn eine nachhaltige, bezahlbare Mobilität global gesichert werden soll, müssen alle Beteiligten ihren Beitrag leisten, um die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf Klimaschutz und Energieversorgungssicherheit zu begrenzen. Eine große Herausforderung – aber auch eine große Chance.

Eines der vielversprechendsten Instrumente zum Klimaschutz und zur Erhöhung der Versorgungssicherheit im Verkehrssektor sind Biokraftstoffe. Der Grund scheint einleuchtend: der aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnene Kraftstoff gibt bei der Verbrennung das Kohlendioxid wieder ab, das die Pflanzen während ihres Wachstums aufgenommen haben.

Bestimmte Biokraftstoffe können in den heimischen Märkten hergestellt werden und führen so zu einer Verminderung der Abhängigkeit von Energieimporten und schaffen Arbeitsplätze in der Landwirtschaft. Neue Lieferquellen werden erschlossen. Somit wären Biokraftstoffe vom Grundsatz ein Paradebeispiel für nachhaltiges Handeln. Allerdings ist die Thematik aufgrund der unterschiedlichen Biomassen, deren Verfügbarkeit und der zugehörigen Produktionsprozesse deutlich komplexer. Nicht jeder Biokraftstoff entspricht den Nachhaltigkeitskriterien.

Auch bei Biokraftstoffen müssen die drei Säulen der Nachhaltigkeit, nämlich Ökologie, Ökonomie und Soziales beleuchtet werden.

Aus ökologischer Sicht benötigen wir zur Verringerung des Risikos aus dem Klimawandel biogene Kraftstoffe, die ein Höchstmaß an CO<sub>2</sub>-Effizienz aufweisen. Es

müssen demnach Rohstoffe und Prozesse zum Einsatz kommen, die eine maximale „Verwertungsquote“ aufweisen: Nutzung schnell wachsender Rohstoffe, Ressourceneffizienz beim Anbau der Pflanze, beim Transport und im Herstellungsprozess.

Dabei darf die Herstellung von Biomasse aber nicht zu einem Raubbau an der Natur führen. So dürfen z. B. nicht Regenwälder großen Monokulturen zur Biomasseproduktion geopfert werden, und der Einfluss auf Boden, Wasser und Biodiversität muss begrenzt werden, um nur einige Aspekte zu nennen.

Bezüglich einer ökonomischen Kraftstoffherstellung stehen die Qualität der Produkte, die Verfügbarkeit und die Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten im Vordergrund. Nur wenn diese den bestehenden Standards entspricht, ist eine Vermarktung nachhaltig möglich. Die benötigte schnelle Marktdurchdringung lässt sich zudem nur erreichen, wenn die bestehende Fahrzeugflotte und Infrastruktur über eine Beimischung zu fossilen Kraftstoffen bedient werden kann. Investitionen in fahrzeugtechnische Maßnahmen und neue Verteilungsinfrastrukturen für die nur begrenzt verfügbaren Biokraftstoffe der 1. Generation verlangsamen nicht nur den Prozess der Markteinführung, sondern führen auch zu einer erheblichen Belastung der Mobilitätskosten und werden langfristige Fehlallokationen mit einem entsprechenden volkswirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen.

Weitere wirtschaftliche Faktoren decken sich in weiten Teilen schon mit den ökologischen Forderungen: Hohe Erträge von möglichst kleinen Flächen und Energieeffizienz bei der Produktion haben nicht nur einen Umweltschutzaspekt, sondern sind Ertragsziele für unternehmerisches Handeln.

Auch die soziale Komponente bedarf einer gesonderten Betrachtung. So darf ein gesteigerter Bedarf an Importen von Biokraftstoffen aus Entwicklungs- und Schwellenländern nicht dazu führen, dass sich eine Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion ergibt.

Die wichtigen Prinzipien des Global Compact wie etwa die Achtung der Menschenrechte, die Verhinderung von Zwangs- und Kinderarbeit oder soziale Mindeststandards der Ernährung und der Gesundheitsfürsorge und sozialen Sicherung in Produktion und Transport dürfen nicht missachtet werden.

Im Gegenteil: Die Herstellung von Biokraftstoffen soll neue Märkte und Wirtschaftszweige eröffnen, Beschäftigung schaffen und der Landwirtschaft ein neues, nachhaltiges Geschäftsfeld sichern. Entwicklungs- und Schwellenländer dürfen nicht durch neue Handelsschranken von unseren Märkten ferngehalten werden.

Die Politik in Deutschland, Europa und in anderen Teilen der Welt hat bereits frühzeitig die Einführung von Biokraftstoffen gefördert. Instrumente wie Steuerleichterungen, indikative Beimischungsziele und Beimischungsverpflichtungen haben dazu geführt, dass sich trotz der noch nicht erreichten Wettbewerbsfähigkeit gegenüber fossilen Quellen ein vergleichsweise kleiner Markt etablieren konnte. Verfolgt wurden hierbei in erster Linie einfache und bewährte Verfahren mit geringen Investitionen, die sich schnell umsetzen ließen. Aufgrund einer damals begrenzten Auswahl an Rohstoffen und Produkten haben diese Instrumente für Klimaschutz und Versorgungssicherheit nur beschränkte Auswirkungen.

Die Verschärfung der Herausforderungen des Klimaschutzes und der Energieversorgungssicherheit wurde von der Industrie frühzeitig als ökologische und ökonomische Chance begriffen. Über diese Mitverantwortung der Industrie für eine nachhaltige Entwicklung wurde ein Wettbewerb der Prozesse und Verfahren angestoßen. Innovationen haben dazu geführt, dass neue moderne und effiziente Technologien der Biokraftstofferzeugung entwickelt und neue mögliche Rohstoffe identifiziert wurden, aber auch die Produkte in ihren Eigenschaften variieren. Verfahren zur Erzeugung synthetischer Kraftstoffe aus Biomasse oder der Gewinnung von Bioethanol aus Lignocellulose und weitere innovative Verfahren stehen vor der großtechnischen Umsetzung.

Damit stehen heute die Biokraftstoffe der zweiten Generation als neue Alternative kurz vor der Marktreife. Sie vereinen hohe Flächenerträge und die Nutzung der ganzen Pflanze mit einer extrem hohen CO<sub>2</sub>-Effizienz bis zu 90 %. Zudem stehen sie nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion (z. B. durch eine Nutzung von Stroh zur Herstellung von Ethanol) und erfordern keine neue Infrastruktur, da sie fossilen Kraftstoffen beigemischt werden können. Damit stellen sie eine deutlich nachhaltigere Lösung dar als die konventionellen Biokraftstoffe der ersten Generation. Allerdings sind auch die Biokraftstoffe der zweiten Generation heute noch nicht voll wettbewerbsfähig.

Die heute gültigen Rahmenbedingungen wurden eingeführt, um erste Erfolge bei Klimaschutz und Versorgungssicherheit zu erzielen. Sie sind jedoch auf die vielfältigen neuen Entwicklungen noch nicht eingestellt – im Gegenteil: heute behindern und verzögern sie den Prozess des Wettbewerbs der Biokraftstoffe. Daher bedürfen sie einer Korrektur. Eine Verlängerung der steuerlichen Überförderung der Biokraftstoffe der ersten Generation mit geringer, teils sogar gegenläufiger CO<sub>2</sub>-Effizienz führt zu Fehlallokationen bei den Investitionen und zur Schaffung neuer und zäher Subventionsstrukturen.

Bei einer Novellierung der Rahmenbedingungen ergibt sich die Chance, die Marktdurchdringung einzelner Biokraftstoffe gezielt unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten zu steuern und somit deren Effizienz gerade unter Klimaschutz-Gesichtspunkten zu maximieren. Dies wird nur möglich sein, wenn alle bestehenden Kraftstoffoptionen nach den genannten Nachhaltigkeitskriterien differenziert bewertet werden. Somit lässt sich eine belastbare Beurteilung von Biokraftstoffen erzielen, die eindeutig und unmissverständlich Auskunft gibt, welche Option die ökologisch, ökonomisch und sozial verträglichste ist. Nur hieran darf sich dann eine entsprechende Förderung von Produkt und Prozess durch den Gesetzgeber orientieren.

Es geht nicht darum, neue Handelsschranken aufzubauen und bestehende Güter als umweltfreundlich und sozial adäquat zu etikettieren. Es gilt vielmehr die Chance zu nutzen, ein marktwirtschaftliches Instrument zu etablieren, das Wettbewerb schafft

und es ermöglicht, knappe Haushaltsmittel so zu verwenden, dass ein maximaler Nutzen für alle gezogen werden kann.

Daher sprechen sich die econsense-Mitglieder für einen unter Einbindung aller Stakeholder zu entwickelndes Besteuerungssystem aus, nach dem alle Biokraftstoffe unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten – und hierbei besonders unter dem Gesichtspunkt ihres langfristigen Potenzials der CO<sub>2</sub>-Effizienz – bewertet werden. Dabei sind auch andere Aspekte, wie die konkurrierende Nutzung von Biomasse für andere Verwendungsbereiche, in die konsistente Ausgestaltung der gesamten Förderkulisse einzubeziehen.

Der Gesetzgeber ist gefordert, unter Einbeziehung aller Stakeholder ein solches System zu entwickeln, welches z. B. entweder eine Nachhaltigkeitsbewertung, die zugehörige -zertifizierung und die Einführung von Nachhaltigkeitsklassen oder ein Nachhaltigkeitssiegel für Anbauflächen und eine CO<sub>2</sub>-basierte Besteuerung der Kraftstoffe beinhalten könnte. Um eine wirksame Lenkungswirkung sicherzustellen, muss es sich um ein transparentes, nachvollziehbares Instrument mit klaren Kriterien handeln und die Möglichkeit bieten, als Vorbild für eine europäische oder globale Harmonisierung zu dienen.

Weder das Eckpunktepapier der Bundesregierung zu den Biokraftstoffen noch die aktuellen Gesetzesentwürfe des BMF zum Energiesteuer- und Quotengesetz berücksichtigen die vorgetragenen Gesichtspunkte in ausreichendem Maße. econsense fordert daher eine seriöse und nachprüfbare Gesetzesfolgenabschätzung, die sich an der Zielsetzung der Nachhaltigkeit orientiert.