



Verband Deutscher Biodieselhersteller e. V.
Parlamentarischer Abend, 5. November 2003, Parlamentarische Gesellschaft, Berlin
Statement: Moritz Gaede, Präsident des European Biodiesel Board (EBB)

Europäische Gesetzesvorgaben

Schon im November 2000 hat die Europäische Kommission in ihrem Grünbuch „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“ die Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs sowohl unter dem Aspekt der Abhängigkeit von Erdölimporten als auch der damit verbundenen CO₂-Emission und Klimaveränderung herausgestellt. Der im folgenden Jahr vorgestellte „Aktionsplan Biokraftstoffe“ war ein erster Schritt zur Erreichung des im Weißbuch genannten ehrgeizigen Ziels, bis zum Jahr 2020 zwanzig Prozent der konventionellen Treibstoffe durch alternative Kraftstoffe im Straßenverkehr zu ersetzen. Mit dem Vorschlag einer „Richtlinie zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen“ (Förderrichtlinie) hat die Europäische Kommission einmal mehr ihren politischen Willen betont, den Anteil der Biokraftstoffe am Gesamtkraftstoffmarkt in den kommenden Jahren deutlich zu erhöhen. So sollen bis zum 31. Dezember 2005 mindestens zwei Prozent des im Straßenverkehr verwendeten Otto- und Dieselmotorkraftstoffes durch Treibstoffe aus erneuerbaren Energiequellen ersetzt werden. Bis zum 31. Dezember 2010 soll dieser Anteil sogar auf 5,75 Prozent steigen. Um die anspruchsvollen Zielvorgaben zu erreichen, plant die Europäische Kommission in Übereinkunft mit den Finanzministern der Mitgliedstaaten einen steuerpolitischen Anreiz für Biokraftstoffe durch die Änderung der europäischen Mineralölsteuerstrukturrichtlinie zu schaffen. In der letzten Woche hat der Europäische Rat die „Richtlinie zur Besteuerung von Energieerzeugnissen“ verabschiedet, die nicht nur die Möglichkeit einer Verbrauchsteuerermäßigung für Biokraftstoffe, sondern sogar eine vollständige Steuerbefreiung der biogenen Treibstoffe vorsieht.

Marktsituation in Europa

Die Liste der in der „Förderrichtlinie“ aufgeführten Biokraftstoffe umfasst unterschiedliche Erzeugnisse aus Biomasse wie z. B. Biodiesel, Bioethanol und Biogas. Allerdings wird bislang einzig Biodiesel in industriellem Maßstab erzeugt und seit Ende der 90er Jahre in nennenswertem Umfang vertrieben. Auch wenn die Produktion anderer Biokraftstoffe durch die Verabschiedung der „Förderrichtlinie“ im Mai dieses Jahres Auftrieb erhalten hat, so wird der Aufbau von Produktionsanlagen und eines Distributionsnetzes sicherlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen. In den letzten Wochen machte vor allem der aus Biomasse gewonnene „Sunfuel“ – ein mit Hilfe des schon lange bekannten „Fischer-Tropsch-Verfahrens“ hergestellter synthetischer Kraftstoff – von sich Reden. Aber selbst für die an der Entwicklung beteiligten



Automobilunternehmen ist „Sunfuel“ zunächst einmal Zukunftsmusik. Mit einem nennenswerten Marktanteil rechnen auch sie erst in zehn Jahren. Um die ehrgeizigen Zielvorgaben der Europäischen Union bis 2005 oder 2010 zu erreichen, muss also auf bereits verfügbare Techniken und Treibstoffe zurückgegriffen werden.

Produktionskapazitäten EU und Beitrittsländer

Die Biodieselindustrie in der Europäischen Union hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Im europäischen Vergleich hat Deutschland mit einer Produktionskapazität von knapp 1 Mio. Tonnen im Jahr 2003 die Führungsposition übernommen, gefolgt von Frankreich mit ca. 500.000 Tonnen und Italien mit ca. 420.000 Tonnen. Auch in anderen europäischen Mitgliedstaaten, die bislang keine nennenswerten Produktionskapazitäten für Biodiesel aufweisen, soll in den kommenden Monaten – sofern noch nicht geschehen – mit dem Bau von Biodieselanlagen begonnen werden. So wird Großbritannien seine Kapazitäten von 2.000 Tonnen im Jahr 2002 auf voraussichtlich 57.000 Tonnen im Jahr 2004 fast verdreissigfachen und Spanien Biodieselanlagen mit ca. 50.000 Tonnen Produktionskapazität in Betrieb nehmen. Im Mai nächsten Jahres werden mit den Beitrittsländern Tschechien, Slowakei und Polen drei weitere Staaten mit ansehnlichen Produktionskapazitäten für Biodiesel hinzukommen. Als landwirtschaftlich geprägter Flächenstaat wird insbesondere Polen eine wichtige Rolle als Lieferant für den Rohstoff Raps spielen.

Ausblick

Die politischen Vorgaben auf nationaler und europäischer Ebene, den Anteil der Biokraftstoffe am Gesamtkraftstoffmarkt in den kommenden Jahren deutlich zu erhöhen, sind ein Meilenstein in der Entwicklung des Biodiesels und im Hinblick auf seine Anwendungsmöglichkeiten. Die bereits in Frankreich und Italien praktizierte und mit dem geänderten Mineralölsteuergesetz nunmehr auch in Deutschland mögliche Beimischung von 5 Prozent Biodiesel zu mineralischem Dieselmotorkraftstoff dürfte dem alternativen Treibstoff in den kommenden Jahren einen weiteren Schub verleihen. Aber auch die Herstellung spezieller Biodiesel/Diesel-Mischungen in jedweder Zusammensetzung auf Kundenanfrage wird ein weiteres Geschäftsfeld der Biodieselhersteller sein. Die deutschen Biodieselhersteller werden sich in Zukunft auch weiterhin für den Einsatz von Biodiesel in reiner Form insbesondere im Schwerlastverkehr und in umweltrelevanten Gebieten einsetzen - dies nicht zuletzt, um den Gattungsbegriff und das positive Image von Biodiesel auch weiterhin zu bewahren.

Interessant ist schließlich noch die Frage wie bzw. auf Basis welcher Biokraftstoffe die einzelnen Länder in der EU beabsichtigen, die in der EU-Förderrichtlinie vorgegebenen Quoten zu erfüllen.