

Rohstoff Industrierübe legte zu

2,8 Mio. Tonnen zu Bioethanol verarbeitet

Von Carola Wunderlich

Der BDB^e zog eine positive Bilanz für das Jahr 2013: Die Produktion stieg um 9,6 Prozent auf insgesamt 672.028 Tonnen Bioethanol an. Die Herstellung aus Industrierüben erreichte mit 267.074 Tonnen ein Plus von 5,2 Prozent, dabei wurden rund 2,8 Mio. Tonnen Industrierüben zu Bioethanol verarbeitet. Der Verbrauch von Bioethanol insgesamt war in Deutschland leicht rückläufig. Jedoch wuchs in dem seit Jahren stetig schrumpfenden Benzinmarkt der Verbrauch von Super E10 um 5,4 Prozent.

Produktion 2013

Die Werke im Norden und Osten Deutschlands produzierten insgesamt die Rekordmenge von 672.028 Tonnen Bioethanol aus den nachwachsenden Rohstoffen Industrierüben und Futtergetreide. Sonstige Stoffe wie beispielsweise Rückstände aus der Lebensmittelindustrie wurden im Gegensatz zum Vorjahr nicht verwendet. Insgesamt stieg die Produktion um 58.647 Tonnen (+ 9,6 Prozent) an.

Rohstoffeinsatz 2013

In Folge der guten Getreideernte stieg der Anteil des aus Futtergetreide hergestellten Bioethanols auf 404.954 Tonnen (+12,8 Prozent). Mit dieser Steigerung erreichten die deutschen Hersteller nahezu die Produktionsmenge aus Futtergetreide des Jahres 2011. Auch die Produktion aus Industrierüben konnte erneut gesteigert werden und erzielte mit 267.074 Tonnen ein Plus von 5,2 Prozent. Insgesamt wurden rund 2,8 Mio. Tonnen Industrierüben und 1,4 Mio. Tonnen Futtergetreide zu Bioethanol verarbeitet.

Verbrauch 2013

Im Jahr 2013 wurden 1,21 Mio. Tonnen Bioethanol verbraucht. Gegenüber den 1,25 Mio. Tonnen des Vorjahres ist dies ein Rückgang um 3,4 Prozent. Die wichtigste Verwendung von Bioethanol in Deutschland ist die Beimischung zu Benzin für die Sorten Super (E5) und Super E10, gefolgt von der Verwendung als Benzinadditiv ETBE (Ethyl-Tertiär-Butylether) zur Verbesserung der Klopf-



Bioethanolwerk in Sachsen-Anhalt, Zeitz.

Foto: CropEnergies AG/Martin Jehnichen

festigkeit. Die zur Beimischung verwendete Menge Bioethanol war um 4,5 Prozent auf 1,04 Mio. Tonnen rückläufig. Der Verbrauch von ETBE stieg von 141.676 Tonnen auf 154.481 Tonnen an (+9,0 Prozent).

Der Absatz der nur an freien Tankstellen angebotenen Kraftstoffsorte E85 ging 2013 deutlich zurück. Er war seit 2007 erstmals zurückläufig und fiel von 21.326 Tonnen auf

13.588 Tonnen (-36,3 Prozent). Der sogenannte Reinkraftstoff war 2013 nur an 333 der rund 14.700 deutschen Tankstellen erhältlich.

Der deutsche Benzinmarkt schrumpfte 2013 erneut, diesmal um 0,4 Prozent auf insgesamt 18,4 Mio. Tonnen. Bioethanol erreichte einen Anteil am Gesamtbenzin von 6,2 Prozent (Vol.), im Vorjahr hatte der Anteil 6,4 Prozent (Vol.) betragen. Damit war erstmals ein Rückgang des

Verbrauchs von Bioethanol zu verzeichnen.

Die meistgetankte Kraftstoffsorte war 2013 erneut Super (E5) mit einem Absatz von rund 14,6 Mio. Tonnen und knapp 80 Prozent Marktanteil. Der Absatz von Super E10 stieg im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 Prozent auf insgesamt 2,8 Mio. Tonnen und erreichte zwei Jahre nach Einführung einen Marktanteil von 15 Prozent. Rückläufig war der Absatz der Kraftstoffsorten Normal und Super Plus, die bis zu 5 Prozent Bioethanolbeimischung enthalten können.

Treibhausgaseinsparung

Biokraftstoffe müssen die gesetzliche Mindesteinsparung von Treibhausgasemissionen in Höhe von 35 Prozent gegenüber fossilen Kraftstoffen erreichen. Bioethanol aus deutscher Produktion erreichte 2013 - zertifiziert - eine durchschnittliche Mindesteinsparung von mehr als 50 Prozent und übertraf damit bereits die ab dem Jahr 2017 gesetzlich geforderte Mindesteinsparung.

Marktentwicklung 2014

Für das laufende Jahr erwartet der BDB^e eine positive Entwicklung von Produktion und Verbrauch. Durch einen Zuwachs von Super E10 kann Bioethanol zukünftig weitere Marktanteile gewinnen. Mit Umstellung der energetischen Biokraftstoffquote auf die Treibhausgaseminderungsquote ab 2015 wird bereits für das Jahresende 2014 erwartet, dass sich die hohen CO₂-Einsparungspotenziale von Bioethanol positiv auf Preis und Nachfrage auswirken.

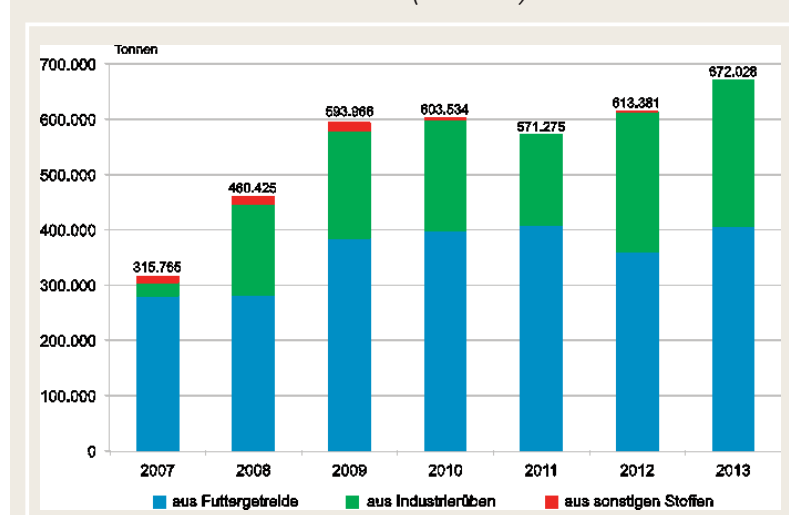
Die Richtung der EU-Biokraftstoffpolitik blieb 2013 ungewiss

Nach zwei Jahren Vorbereitung hatte die EU-Kommission im Oktober 2012 ihren Legislativvorschlag zur Änderung der beiden Richtlinien „Kraftstoffqualität“ (98/70/EG) und „Erneuerbare Energien“ (2009/28/EG) vorgelegt. Dies bedeutet, dass die Kommission fundamentale Änderungen der Biokraftstoffpolitik vorgeschlagen hat. Dadurch werden die Rahmenbedingungen in Zweifel gezogen und dies verhindert insbesondere für ländliche Räume wichtige

Bioethanolproduktion (in Tonnen)

| Bioethanol | 2011 | 2012 | 2013 | % |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| aus Futtergetreide | 406.838 | 359.030 | 404.954 | +12,8 |
| aus Industrierüben | 164.438 | 253.866 | 267.074 | +5,2 |
| aus sonstigen Stoffen | 0 | 486 | 0 | |
| Gesamt | 571.275 | 613.381 | 672.028 | +9,6 |

Bioethanol-Produktion in Deutschland (in Tonnen)



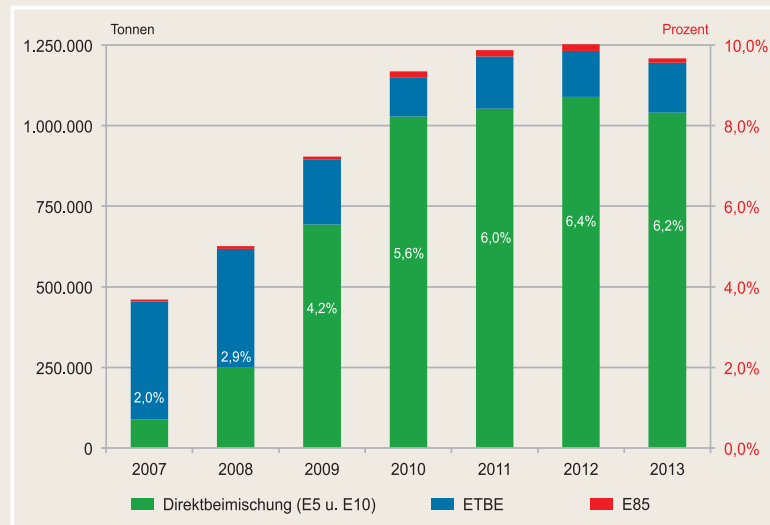
Investitionen. Die erste Lesung im EU-Ministerrat für Energie Anfang 2013 zeigte bereits sehr konträre Positionen der Mitgliedstaaten. Auch im EU-Umweltministerrat kritisierten zahlreiche Mitgliedstaaten deutlich u.a. die von der Kommission geplante Doppelt- und Vierfachanrechnung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen. Nachdem die Berichterstatterin des federführenden Umweltausschusses im Europäischen Parlament keinen tragfähigen Kompromiss mit der Position des mitberatenden Industrieausschusses eingegangen war, sondern mit ihrer Forderung nach einer generellen Einführung von Treibhausgaswerten aus sogenannten indirekten Landnutzungsänderungen (iLUC-Faktoren) einen Konfrontationskurs eingeschlagen hatte, blieb ein schneller Beschluss im Parlament aus.

Rat lehnt Kompromissvorschlag ab

Da auch die anderen Ausschüsse zahlreiche Änderungen vorgelegt hatten, beinhaltete die im Herbst 2013 veröffentlichte legislative Entscheidung des Europäischen Parlaments bereits Änderungen zugunsten einer tragfähigen politischen Lösung, wie z.B. den Vorschlag, Biokraftstoffe aus gewerblichen Abfällen und Reststoffen in die Nachhaltigkeitsvorschriften einzubeziehen. Allerdings war aus Sicht der Branche die vorgeschlagene Begrenzung von Biokraftstoffen aus Ackerfrüchten auf 6,0 Prozent im Rahmen des weiterhin bestehenden Ziels von 10,0 Prozent erneuerbare Energie im Verkehr völlig inakzeptabel. (Die EU-Kommission hatte 5,0 Prozent vorgeschlagen, im EU-Ministerrat wurde über einen Kompromisswert von 7,0 bzw. 8,0 Prozent beraten.) Ein Kompromissvorschlag der Ratspräsidentschaft wurde Ende 2013 vom EU-Ministerrat für Energie abgelehnt. Zwei wesentliche Gründe hierfür waren eine doppelte Anrechnung von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen auf den Mindestanteil von zehn Prozent erneuerbarer Energie im Verkehr und eine Berichterstattung über Effekte sogenannter indirekter Landnutzungsänderungen.

Positiv war aus Sicht der gesamten europäischen Biokraftstoffbranche, dass die Berichterstattung über sogenannte iLUC-Effekte mit der Begründung abgelehnt wurde, sie habe keine wissenschaftlich abgesicherte Basis. Der BDB^e hat im November 2013 eine Studie herausgegeben, in der die Mängel der noch sehr jungen Grundlagenforschung nachgewiesen werden.

Bioethanol-Verbrauch (in Tonnen)



Carola Wunderlich, Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDB^e), Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Inlandsverbrauch (in Tonnen)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| E85 (Bioethanolanteil 70-90%) | 8.452 | 8.953 | 18.103 | 19.723 | 20.925 | 13.588 |

2014: Neuer Kompromissvorschlag der EU-Ratspräsidentschaft

Die Beratung des EU-Ministerrates für Energie über einen neuen Kompromissvorschlag im Juni 2014 führte zu einem für die Biokraftstoffbranche unbefriedigenden Ergebnis: Die Berichterstattung über indirekte Landnutzungsänderungen war wieder auf der Agenda. Jedoch wird inzwischen deutlich, dass auch die EU-Kommission weitere Forschung für nötig hält, denn sie erteilte einen Auftrag für die neue Modellierung der zu untersuchenden Effekte. Mit

ersten Ergebnissen aus diesem „Globiom“-Modell wird erst im Frühjahr 2015 gerechnet. Aus Sicht der deutschen Bioethanolwirtschaft haben sich die Chancen für einen Kompromiss mit dem Europäischen Parlament über eine tragfähige Reform der EU-Biokraftstoffpolitik wieder verschlechtert. Das Parlament hatte angesichts weiter steigender Treibhausgasemissionen des Verkehrs gefordert, dass die Pflicht, die Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen über das Jahr 2020 hinaus zu senken, fortgeschrieben und verschärft wird. Dies wurde bedauerlicherweise nicht beschlossen. Ferner wurde für

Biokraftstoffe aus Reststoffen und Abfällen eine viel zu geringe Mindestquote von nur 0,5 Prozent Anteil in den 10,0 Prozent erneuerbaren Energien im Verkehr vorgesehen, die noch nicht einmal für alle Mitgliedstaaten obligatorisch sein soll. Aus Sicht des BDB^e ist dies für die Förderung innovativer und kostenträchtiger Technologien ungenügend.

Unbefriedigend ist das Ergebnis vor allem, weil die empfohlenen Ziele von 7,0 Prozent für marktetablierte Biokraftstoffe und unverbindliche 0,5 Prozent für Biokraftstoffe der zweiten Generation für die Erfüllung des geltenden Mindestanteils von 10,0 Prozent erneuerbarer Energien im Verkehr bei weitem nicht ausreichen werden.

Keine Entscheidung in Brüssel vor 2015

Bis Ende 2014 befassen sich die EU-Parlamentarier in den neu gebildeten Ausschüssen mit dem Kompromiss, wobei der Umweltausschuss weiterhin federführend sein wird. Die Bioethanolhersteller hoffen, dass eine Mehrzahl der Abgeordneten eine Verschärfung und Fortschreibung der Treibhausgaseminderungsquote bei Kraftstoffen für den Zeitraum nach 2020 durchsetzen werden.

Gleichzeitig müssen die Hersteller überzeugend deutlich machen, dass die vorgesehene Berichterstattung über sogenannte indirekte Landnutzungsänderungen durch Produktion von Biokraftstoffen in außereuropäischen Ländern sachlich nicht gerechtfertigt ist. Ein Abschluss des Trilogs zwischen Parlament, Rat und Kommission ist erst Anfang 2015 zu erwarten.

Entwicklung Kraftstoffsorten im Benzinmarkt (in Tonnen)

| | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------------------|------------|------------|------------|
| Normal | 199.533 | 36.788 | 4.240 |
| Super Plus | 2.404.534 | 1.109.554 | 1.063.504 |
| Super E10 | 1.817.206 | 2.618.505 | 2.761.350 |
| Super E5 | 15.186.559 | 14.721.990 | 14.593.179 |
| Ottokraftstoff-Marktanteil von E10 | 9,3 % | 14,2 % | 15,0 % |

Ottokraftstoffmarkt (in Tonnen)

