

Haben Biokraftstoffe aus Rapsöl eine Zukunft?

Mit dem Green-Deal legte die EU-Kommission das in der Geschichte der Europäischen Union umfassendste Regelungspaket vor. Das völkerrechtlich verbindliche Klimaabkommen von Paris würde gegenstandslos, wenn nicht insbesondere die Länder bzw. die EU als Staatengemeinschaft vorangehen, die hauptverantwortlich für den Klimawandel sind. Biokraftstoffe sind dabei eigentlich unverzichtbar.

Dieter Bockey, UFOP

National wurde das Bundesklimaschutzgesetz mit den Vorgaben für die Senkung der Treibhausgasemissionen (THG) sogar weiter verschärft. Die Zielvorgaben bis 2030 wurden nicht nur erhöht, sondern zusätzlich Minderungsanforderungen bis 2045 zur Erreichung der Klimaneutralität festgelegt. Der gemäß diesem Gesetz jährlich vorzulegende Emissionsbericht des Umweltbundesamtes zeigt transparent den Stand der Dekarbonisierung bzw. die Minderungslücken auf – die wiederum extreme Aktivisten dazu veranlassen, punktuell in Deutschland den Verkehr stillzulegen. Zur Einordnung der Herausforderung: Hierzulande betrug der für Klimaneutralität umzubauende Gesamtenergiebedarf im Jahr 2019 ca. 3.650 Twh (Terrawattstunden), umgerechnet ca. 314 Mio. t Rohöleinheiten, der Anteil der Kraftstoffe im Verkehr betrug ca. 52 Mio. t.

Biokraftstoffe – klima- und versorgungspolitisch unverzichtbar

Angesichts dieser Herausforderungen suchte Bundesumweltministerin Steffi Lemke jedoch nicht den Schulterchluss, sondern die Konfrontation mit den Verbänden der Agrar- und Biokraftstoffwirtschaft, als sie im Januar 2023 einen Referentenentwurf für ein Gesetz vorlegte. Darin: Der Plan für das schrittweise Auslaufen von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse (Raps, Getreide, Mais, Soja usw.) bis 2030 mit der Begründung der Rohstoffeinsparung von



Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse senken die Kohlendioxid-Emissionen, fördern eine vielfältige Fruchtfolge und liefern wertvolle Koppelprodukte für die menschliche und tierische Ernährung.

Foto: Landpixel

4,7 Mio. t Nahrungs- und Futtermitteln bis 2024 (Tab. 1). Nicht berücksichtigt wurde allerdings der Koppelnutzen von Nebenprodukten in Form von Proteinfuttermitteln. Lemke begründete den Entwurf, unterstützt von Bundeslandwirtschaftsminister Özdemir, mit dem „Flächenverbrauch“ und den negativen Auswirkungen auf die Biodiversität.

Die Bundesbehörde der Ministerin, das Umweltbundesamt, kam im Ende März vorgelegten Emissionsbericht allerdings zu dem Ergebnis, dass mit 11 Mio. t CO₂_{2eq}-Einsparung (CO₂-Äquivalente) die Biokraftstoffe den mit Abstand größten Anteil zur Treibhausgasminderung im Verkehr leisten. 7,5 Mio. t CO₂_{2eq} Steuern allein die Biokraftstoffe aus An-

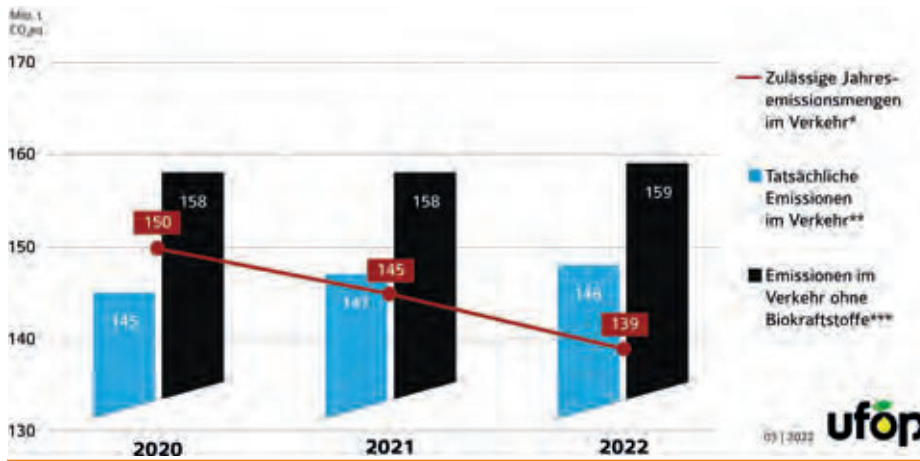
baubiomasse bei. Die E-Mobilität liegt dagegen derzeit nur bei 25.000 t CO₂_{2eq}. Die Abbildung zeigt die Bedeutung der Biokraftstoffe für die THG-Minderung.

Die Gesetzesinitiative ist auch deshalb unverständlich, weil das BMU ebenfalls zuständig ist für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsanforderungen gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II). Diese von den Mitgliedstaaten zu erfüllenden Anforderungen sind mit den kürzlich im Trilog beschlossenen Änderungen (RED III) erweitert (Biogasproduktion, Holzenergie) und verschärft worden. Es gibt keinen Produktionssektor in der Land- und nunmehr auch Forstwirtschaft, der beginnend von der Produktion über die gesamte Wertschöpfungskette bis zum Verbrauch an der Tankstelle oder im Biomasseheizkraftwerk eine analoge Anforderungskulisse auf gesetzlicher Grundlage (auch für Drittstaaten verpflichtend) umsetzen muss. Im Gegenteil, die aktuell umzusetzende EU-Verordnung über entwaldungsfreie Lieferketten sieht praktisch analoge Herkunfts- bzw. Dokumentationsanforderungen vor.

Tab. 1: Im Referentenentwurf des Klimaanpassungsgesetzes enthaltene neue Obergrenzen

Jahr	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Obergrenze aktuell	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%	4,4%
Obergrenze neu	4,4%	2,3%	2,1%	1,9%	1,9%	1,2%	1,2%	0,0%

Abbildung: Biokraftstoffe und Emissionsminderung



* Bundes-Klimaschutzgesetz (Anlage 2) | ** UBA 03/2023 | *** CO₂-Einsparung aus BLE-Evaluationsbericht 01/2023, UFOP-Schätzung für 2022

Tab. 2: EU-27 – Rohstoffe für die Biodieselproduktion pro Jahr (Januar–Dezember) in Mio. t

Rohstoff	2023F	2022	2021	2020	2019
Rapsöl (b)	6,30*	6,07*	5,93	5,52	5,54
Palmöl	3,85*	4,06*	4,32	4,71	4,54
Sojaöl	0,94*	1,00*	0,98	1,11	0,93
Sonnenblumenöl	0,60*	0,45*	0,36	0,65	0,66
Tierfette	0,75*	0,75*	0,78	0,69	0,57
Abfallöle	2,80*	2,90*	2,77	2,61	2,73
Andere	0,06*	0,07*	0,10	0,11	0,04
Biodieselproduktion	15,30*	15,30*	15,24	15,40	15,01

Quelle: Oil World
(b) Incl. canola oil, * vorläufig, F Prognose

Folgen für Rapsanbau bzw. Biokraftstoffproduktion

Für den Rapsanbau hätte diese neue Gesetzeslage praktisch keine Folgen, denn innerhalb der EU würde nur Deutschland für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse ein „phasing-out“ einführen. Am Anbaupotenzial für Raps würde sich nichts ändern. Deutsche Ölmöhlen würden weiterhin etwa 10 Mio. t Rapssaat vermahlen und deutsche Biodieselhersteller ca. 3,4 Mio. t Biodiesel und davon ca. 2 Mio. t RME herstellen. Die Initiative hätte lediglich einen Verlagerungseffekt bzw. Export in andere Mitgliedstaaten zur Folge. Denn Biodiesel aus Rapsöl wird gebraucht, nicht nur zur Sicherstellung der Qualität in den Wintermonaten, sondern auch als Beimischungskomponente zur qualitativen Aufwertung von Biodiesel aus Abfallölen und -fetten.

RED III – Beschlusslage Trilog/ Bedeutung Rapsanbau in der EU

Ende März 2023 einigten sich Ministerat und EU-Parlament auf die Änderungspunkte zur Novellierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III). Für die Bio-

kraftstoffe sind nun folgende Vereinbarungen von Bedeutung, die bis 2030 zu erfüllen sind:

- Anhebung des Mindestanteils an erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch auf 42,5 %, zzgl. 2,5 % als indikatives (nicht verpflichtendes) Ziel;
- im Verkehrssektor ein Anteil erneuerbarer Energien von mindestens 29 % (bisher 14 %), alternativ: Verringerung der THG-Intensität (Kraftstoff/Strom) um 14,5 %.

Die Kommission macht damit formal den Weg für alle Mitgliedstaaten frei, eine THG-Quotenverpflichtung einzuführen. Österreich hat ebenfalls im März eine analoge Regelung wie Deutschland eingeführt und zudem auch die Höhe der Strafzahlung von 600 €/t CO_{2eq} im Falle der Nichterfüllung übernommen. Eine EU-weit in gleicher Höhe verankerte Strafzahlung ist Voraussetzung, um Verlagerungseffekte zu vermeiden, ablesbar hierzulande am rückläufigen Anteil von Biodiesel aus Rapsöl bzw. dem gestiegenen Anteil von Biodiesel aus Abfallfetten und -ölen. Der entsprechend höhere THG-Minderungsbeitrag wird doppelt entlohnt, zum einen mit einem höheren Preis für den Biokraft-

stoff und zum anderen im Handel mit sogenannten THG-Quoten. Nicht benötigte THG-Quoten können an andere Quotenverpflichtete veräußert werden. Der Preis beträgt zwischen 300 und 400 €/t CO_{2eq}. Wie elastisch der Quotenpreis reagieren kann, war am plötzlichen Preissturz unter 200 €/t CO_{2eq} zu Jahresbeginn ablesbar, verursacht durch Importe aus China. Dieser Wettbewerb wird sich mit der zunehmenden Elektrifizierung weiter verschärfen, Verdrängungseffekte die Folge sein. Deshalb sieht das deutsche Recht vor, dass im Bedarfsfall die THG-Quotenverpflichtung erhöht werden muss. Die Mitgliedstaaten sind im Falle der Einführung einer THG-Regelung gut beraten, einen analogen Korrekturmechanismus vorzusehen, um schließlich auch die THG-Quotenverpflichtung mit allen Optionen und einem höheren THG-Minderungsniveau erfüllen zu können. In diesem Sinne kommt auch Druck von der ebenfalls beschlossenen Neufassung der europäischen Lastenteilungsverordnung. Danach müssen die Mitgliedstaaten höhere THG-Mindestziele in allen Sektoren (Verkehr, Gebäude, Energie) erfüllen und deshalb 2024 der EU-Kommission die geänderten nationalen Energie- und Klimapläne vorlegen. Darin werden u. a. die Kappungsgrenzen für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse festgelegt. Eine Absenkung unter die bestehenden nationalen Niveaus ist nicht zu erwarten.

Die Bedeutung des Rapsanbaus in der Europäischen Union für die Biodieselproduktion zeigt die Tab. 2. Der Anteil von 6,3 Mio. t Rapsöl für 2023 entspricht einer Anbaufläche von ca. 4,5 Mio. ha, von aktuell etwa 5,8 Mio. ha Rapsanbau in der EU.

Bedarf an Rapsöl steigt

Mit dem Auslaufen von Palmöl als Rohstoff – ergänzt um den Ausschluss von Sojaöl in einigen Mitgliedstaaten wie z. B. Frankreich seit 2023 – wird sich der Bedarf für Rapsöl weiter erhöhen. Entscheidend für die Rohstoffversorgung der Biodieselindustrie ist der Umfang der Aussaatfläche in der EU nicht nur zur kommenden Aussaat, sondern besonders ab dem Jahr 2024, wenn ab 2025 die Mitgliedstaaten die ambitionierteren Zielvorgaben der RED III erfüllen müssen. <<

Dieter Bockey,
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.
D.Bockey@ufop.de