

E20

Warum der Biokraftstoffplan des EU-Kommissars nicht abhebt

EU-Agrarkommissar Christophe Hansen fordert angesichts niedriger Getreidepreise und hoher Spritkosten eine stärkere Nutzung von Biokraftstoffen. Während der Branchenverband VDB Hansens Vorstoß begrüßt, warnen Umweltverbände, dass Biokraftstoffe die Transformation hin zu klimafreundlicher Mobilität bremsen könnten.



Susanne Ehlerding

EU-Agrarkommissar **Christophe Hansen** spricht sich angesichts niedriger Getreide- und hoher Spritpreise für mehr Biokraftstoff aus. „Wir haben aktuell sehr, sehr niedrige Preise für Getreide“, sagte der Politiker der Deutschen Presse-Agentur. Nach den weltweit **sehr starken Ernten** im Herbst hätten manche Landwirte nur noch **160 oder 170 Euro** pro Tonne Getreide als Verkaufspreis erzielt. „Da legt jeder Landwirt **Geld drauf**, wenn er produziert, das muss man ganz klar sagen.“

Bei Preisen von weit unter 200 Euro pro Tonne sollten die Vorgaben für die Produktion von Biokraftstoffen gelockert werden, forderte Hansen. In der EU ist **gedeckt**, welchen Anteil die Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen am **Energieverbrauch** des Verkehrssektors der einzelnen EU-Mitgliedstaaten haben dürfen. So gibt es weniger Ausbauanreize für getreidebasierte Biokraftstoffe – anders als für Kraftstoffe, die aus Bioabfall gewonnen werden.

Zudem sollte aus Hansens Sicht **mehr Biokraftstoff beigemischt** werden dürfen. Das Ziel beider Maßnahmen: den Getreidepreis auf einem Niveau halten, das Landwirten das **Überleben** sichert – und gleichzeitig eine Kontrolle der Spritpreise beziehungsweise Absicherung der Energie.

VDB-Chef Baumann: Bedeutung der Biokraftstoffindustrie erkannt

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) äußerte sich positiv zu Hansens Vorschlag. „Wir begrüßen es außerordentlich, dass der Kommissar die Bedeutung würdigt, die die **Rohstoffnachfrage** der Biokraftstoffindustrie für die europäische Landwirtschaft besitzt“, sagte VDB-Geschäftsführer **Elmar Baumann** Tagesspiegel Background.

Allerdings wartet die Branche schon seit langer Zeit auf die Einführung von E20, einer Beimischung von 20 Prozent Ethanol im Benzin. Bisläng sind nur 5 Prozent (E5) oder 10 Prozent (E10) möglich. Zuletzt hatte sich Hansen bei der **Grünen Woche** im Januar für eine Erhöhung ausgesprochen. Nötig dafür wäre eine Änderung der europäischen Fuel Quality Directive (FQD).

EU-Kommission: Ergänzung des Einkommens der Landwirte

Die Zuständigkeit für die FQD liegt jedoch nicht bei Hansen, sondern bei der **Generaldirektion Klima**; mitberatend ist die **Generaldirektion Energie**. Offenbar hat der Agrarkommissar deren Leiter **Wopke Hoekstra** und **Dan Jørgensen** bisher nicht von seinem Plan überzeugen können.

Die Generaldirektionen Klima, Energie und Umwelt gelten als **skeptisch** gegenüber Biosprit aus Anbaubiomasse. „Dabei liefern Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse heute den Löwenanteil der **CO₂-Minderung** im Straßenverkehr, stellen den größten Beitrag zur **Bioökonomie** dar und sind Vorreiter bei der **Nachhaltigkeitszertifizierung**“, wirbt Baumann für das Produkt.

Die EU-Kommission sagte nun auf Anfrage, sie bereite derzeit „**keine neuen Gesetzesinitiativen** vor, die sich speziell mit Biokraftstoffen auf der Basis von Pflanzen befassen“. Jedoch: „Biokraftstoffe tragen zu unserer **Energiesouveränität** bei und können aus heimischen Rohstoffen hergestellt werden. Die Produktion von Biokraftstoffen könnte eine zunehmend

wichtige Möglichkeit zur Ergänzung des **Einkommens der Landwirte** darstellen“, teilte eine Sprecherin mit.

Verwendung des Eiweißanteils als Tierfutter

Kann Hansen sich durchsetzen, würde die FQD so geändert, dass eine Beimischung von 20 Prozent Bioethanol statt bisher maximal 10 Prozent möglich wäre. Der Haken: „E20 ist noch **nicht genormt**“, informierte Elmar Baumann. Die technische Norm ist seinen Angaben nach **in Vorbereitung**, kann aber erst verabschiedet werden, wenn E20 in der FQD zugelassen wird. Auf deutscher Ebene müsste nachfolgend die 10. Bundes-Immissionsschutzverordnung angepasst werden, damit E20 an der Tankstelle angeboten werden kann.

Die **Deckelung** des Biospritanteils aus Anbaubiomasse am Gesamtenergieverbrauch eines Mitgliedstaats im Verkehr regelt die **Renewable-Energy-Directive**. Sie wird durch die 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung umgesetzt. „Wir sind in Deutschland in den vergangenen Jahren erheblich unter dem Deckel von **4,4 Prozent** geblieben“, sagte Baumann. Zumindest auf dieser Ebene wäre mehr Biosprit im Tank also schnell möglich.

„Die RED II und III würden heute in Deutschland sogar einen Anteil von **5,8 Prozent** erlauben. Mittelfristig ist es zudem zwingend erforderlich, den prozentualen Deckel anzuheben, um angesichts des rückläufigen Energieverbrauchs im Straßenverkehr die derzeit genutzten Mengen Anbaubiomasse weiter verwenden zu können“, forderte Baumann.

Angesichts der Skepsis gegenüber Biokraftstoffen verweist der VDB-Chef auf die **doppelte Verwendung** der Biomasse für Verkehr und Ernährung:

„Die **Stärke- und Zuckermoleküle** aus Gerste, Mais oder Zuckerrüben werden von Hefebakterien in Alkohol verwandelt. Die übrig bleibenden **Proteine**, Fasern und Nährstoffe werden getrocknet und als **hochwertiges Tierfutter verwendet**.“

BUND: Mobilität der Zukunft ist elektrisch

Patrick Müller vom Bund für Umwelt und Natur (BUND) ist von dem Konzept trotzdem nicht überzeugt. „Die Mobilität der Zukunft, auch in der Landwirtschaft, wird maßgeblich von **elektrischen Antriebssystemen** geprägt sein. Agrotreibstoffe auf Basis von Getreide hingegen verlängern die

Lebensdauer **veralteter Verbrennungstechnologien**, anstatt den dringend notwendigen Wandel hin zu nachhaltigen Lösungen zu beschleunigen“, sagte er Tagesspiegel Background.

Eine tragfähige Perspektive für landwirtschaftliche Betriebe liegt nicht darin, Getreide in den Tank zu füllen, sondern in der Umstellung auf **ökologischere Anbausysteme**. Diese würden die Abhängigkeit von externen, häufig importierten und fossil basierten Betriebsmitteln wie synthetischen Düngern und Pestiziden erheblich reduzieren.

Bauernverband: Einer von mehreren Bausteinen

Der Deutsche Bauernverband äußerte sich dagegen positiv: „Angesichts der dramatischen Preisentwicklung bei Diesel und Düngemitteln brauchen wir eine ganze Reihe an Maßnahmen zur Entlastung der Landwirtschaft. Der Vorschlag von Christophe Hansen kann dabei **ein Baustein** sein“, sagt DBV-Präsident **Joachim Rukwied**.

Die Bundesregierung müsse jetzt beim Diesel die **CO₂-Besteuerung** aussetzen und die **Energiesteuer zeitweise reduzieren**. „Zudem brauchen wir eine zeitweise Aussetzung des **CO₂-Grenzausgleichs** für Dünger“, forderte Rukwied.