

PLATTFORM NACHHALTIGE BIOMASSE

● **Nach dem Biosprit- Debakel: Wie weiter?**

DISKUSSIONSPAPIER OKTOBER 2008

Nach dem Stop der E-10-Beimischungsquote für Benzin stellt sich nun die Frage: Wie weiter? Die Situation ist gekennzeichnet durch ein Sammelsurium von Einzelinteressen und widersprüchlichen Positionen auf allen Seiten. Gefragt ist eine glaubwürdige, stimmige Gesamtkonzeption.

ANALYSE: DIE AUTOBRANCHE HAT SICH SELBST EIN BEIN GESTELLT

Es waren nicht die Orang-Utan-Kampagnen, die Palmöl-Horrorreportagen oder die wackligen Treibhausgasbilanzen, die die Beimischungsstrategien der Regierung ins Wanken gebracht haben. Erst die drohende Gefahr, dass deutlich über eine Million deutsche Autofahrer künftig das bis 10 Cent teurere Super-Plus tanken müssen, hat den Umweltminister schließlich dazu gebracht, die E-10-Pläne zu stoppen. Wahlentscheidend sind nicht Nachhaltigkeitsbedenken, sondern deutlich höhere Benzinpreise gerade in der Klientel der SPD, nämlich den sozial Schwächeren mit den älteren Autos, die sich derzeit keinen E-10-tauglichen Neuwagen leisten können.

Dass es so lange gedauert hat, bis E-10 gekippt wurde, liegt auch nicht daran, dass im BMU all die klugen Analysen über die Probleme mit dem Biosprit nicht zur Kenntnis genommen wurden.

Es lag daran, dass die E-10-Strategie für die (zumindest deutschen) Autohersteller die beste und billigste Lösung war, einen Beitrag des Verkehrssektors zu den Klimaschutzzielen zumindest vorzutäuschen, weil im Gegensatz zu einem strengen CO₂-Grenzwert andere Akteure den weitaus größten Teil der Kosten dafür von hätten bezahlen müssen. Dieser Vorteil wiegt im Autoland Deutschland allerlei vernünftige Einwände allemal auf. Mit anderen Worten: dieser Teilerfolg kam in erster Linie dadurch zustande, dass die Automobilhersteller tatsächlich nicht in der Lage waren, selbst für diese für sie so günstige Politik eine technische Lösung zu finden. Hätten sie dafür ähnliche Lösungen gefunden wie früher bei der Einführung des bleifreien Benzins, die auch für Alt Autofahrer entgegen vieler Befürchtungen problemlos über die Bühne ging, wäre E-10 vermutlich eingeführt worden.

Die politische Macht der Autobranche in Deutschland mag angekratzt sein, aber gegen sie sind selbst die vernünftigsten politischen Forderungen kaum durchzusetzen. Der Verkehrssektor wurde in allen deutschen Klimaschutzprogrammen weitgehend ausgespart. Vorschläge wie »verstärkte Einführung von Leichtlaufreifen«, bessere Motorenöle bis hin zu »Fahrschulungen für energiesparendes Autofahren« waren nicht gerade die ambitioniertesten Komponenten der Klimaschutzprogramme der Regierungen Kohl und Schröder. Auch im Meseberg-Paket kommt der Verkehrssektor weitgehend ungeschoren da-

von, verglichen mit der Energiewirtschaft oder der sonstigen Industrie. Die Biosprit-Beimischungspflicht sollte den Hauptteil der Beiträge des Verkehrssektors erbringen. Was fehlt, sind Impulse für eine Verkehrswende weg vom energieintensiven motorisierten Individualverkehr und weitergehende Maßnahmen in Richtung Umbau des Verkehrssystems.

WIE WEITER? PROAKTIVE POLITIK IST GEFRAGT

Gestoppt ist nur der eine Teil der Beimischungsstrategie, nämlich der für Benzin. Für Diesel bleibt es zunächst bei der bisherigen Linie. Das ändert aber nichts daran, dass dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung eine wichtige Säule abhanden gekommen ist und jetzt die Frage zu beantworten ist, wie es weitergehen soll. Es ist zu vermuten, dass Bundesregierung und Automobilindustrie nun auf eine Beschleunigung des Übergangs zu den zukünftigen »Biotreibstoffen der 2. Generation« setzen werden, allen voran BtL (biomass-to-liquid). Dabei ist bisher völlig unklar, ob BtL technisch, ökologisch und wirtschaftlich jemals eine brauchbare Option sein wird.

BtL hätte aus der Sicht von Bundesregierung und Automobilindustrie eine Reihe von Vorteilen: man müsste das heutige Verkehrssystem nicht grundsätzlich in Frage stellen, man hätte wieder ein Leuchtturmprojekt deutscher Technologieführerschaft, für die deutschen Bauern und Forstwirte wäre dies ein neuer Absatzmarkt für Biomasse aller Art. Auch unter entwicklungspolitischen Gesichtspunkten könnte man gegen BtL nur wenig einwenden, die Regenwälder wären auch nicht betroffen, weil Biomasseimporte für BtL nur aus Ost- und Nordeuropa kommen würden (alles andere wäre unwirtschaftlich). Win-win-win? Einzig der Finanzminister (BMF) wäre vermutlich dagegen, weil diese Strategie mit hohen Subventionen verbunden wäre, aber solange diese Subventionen aus den bestehenden Budgets des Forschungsministeriums kämen, wäre das auch für den BMF nicht so tragisch. Aber umweltpolitisch wäre damit nichts gewonnen.

Die jetzige unklare Situation ist eine große Chance, nun eine in sich stimmige **Konzeption für eine innovative, ökologische Verkehrswende** in die Debatte zu tragen. Diese sollte aus folgenden Komponenten bestehen:

- **Der Verkehrssektor muss endlich einen substantiellen Beitrag zum nationalen Klimaschutzprogramm leisten.** Bislang geht der Beitrag des Verkehrssektors gegen Null, darum muss er endlich in die Pflicht genommen werden. Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern im Sinne von mehr Effizienz sind die Leitlinien. Das Verkehrsministerium

als Klimaschutz-Bremser muss stärker öffentlicher Kritik ausgesetzt werden.

- Dabei muss in erster Linie der **Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Schiene** zu Lasten des Auto- (und Lkw-) Verkehrs erfolgen. Es darf nicht sein, dass ohne jede öffentliche Diskussion Jahr für Jahr die Bundeszuschüsse für den ÖPNV und die Schieneninfrastruktur sinken. Obwohl die Fahrgastzahlen im ÖPNV steigen, wird der Service schlechter und es werden immer noch Linien ausgedünnt oder gar eingestellt, während gleichzeitig Vorschläge zur Subventionierung des Autoabsatzes lanciert werden.
- **Autos müssen in Zukunft so energieeffizient wie möglich fahren**, d.h. es sind verbindliche Flottengrenzwerte von maximal 120 g/km für 2012 und 80 g/km für das Jahr 2020 notwendig. Langfristig bedeutet das auch den Abschied von den CO₂-Emissionen als Kenngröße für die Effizienz. Die Effizienz von Autos muss in kWh gemessen werden, um eine Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Antriebsformen zu gewährleisten. Die derzeitige Festlegung auf CO₂-Emissionen zementiert die Verbindung von Auto und Verbrennungsmotor, die es ja gerade aufzulösen gilt. Biokraftstoff ist viel zu kostbar, um in ineffizienten Maschinen verbrannt zu werden. Effizienz sollte eine Voraussetzung sein für den Einsatz von Biokraftstoff – auch dann, wenn er nachhaltig produziert wurde. Der deutsche Sonderweg der Subventionierung von Spritfressern als Dienstwagen muss beendet werden; die steuerliche Absetzbarkeit von Dienstfahrzeugen an strenge CO₂-Kriterien gebunden werden.
- **Elektromobilität** ist die effizienteste Form, Energie für Mobilität zu nutzen. Das gilt für die Schiene wie für die Straße. Elektroautos sind gleichzeitig eine zentrale Antwort auf die nach wie vor offene Frage der Speicherung von erneuerbar erzeugtem Strom aus Sonne und Wind, weil ihre Batterien als Stromspeicher im Stromnetz der Zukunft integriert werden können. Daher brauchen wir politische Unterstützung und öffentliche Mittel für die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Schienenverkehr. Noch bezieht die Deutsche Bahn mehr als die Hälfte des Stroms aus Kohlekraftwerken und anderen fossilen Energieträgern, ein weiteres knappes Drittel ist Atomstrom.

Des Weiteren braucht eine **innovative, ökologische Verkehrswende politische Unterstützung**, um rasch ein dynamisches Marktsegment für Elektrofahrzeuge in Verbindung mit Dienstleistungsangeboten wie Car-Sharing, Mietwagen und Taxis sowie verstärkt im Bereich des ÖPNV zu entwickeln.

- Die weltweit profitabelsten Autokonzerne in Japan haben nie auf Biosprit gesetzt, sondern auf **Elektromotoren**, zuerst als Hybrid und zunehmend als Elektroautos mit oder ohne Benzin-Hilfsmotor. Der Versuch der europäischen und amerikanischen Autokonzerne, mit der Option Biosprit die japanische Elektromotoroffensive abzuwehren, wird zunehmend unrealistischer. Für die Industrieländer dürften Elektroautos tatsächlich die attraktivste Option sein, eine Antwort auf die Probleme von Klimaschutz und Energiesicherheit zu geben. Ein ausreichendes Stromnetz ist vorhanden, im Gegensatz zu Wasserstoff, Brennstoffzellen usw. muss keine neue Infrastruktur aufgebaut werden. Die Mineralölindustrie sollte sich strategisch vorausschauend neue Betätigungsfelder erschließen, z.B. in der Stromproduktion oder der Infrastruktur für den Austausch von elektrischen Speichern bei PKW. In Entwicklungsländern sieht dies anders aus: dort bleiben Biokraftstoffe auf der Tagesordnung, weil sie erstens dort billiger hergestellt werden können und zweitens die Elektroauto-Infrastruktur noch fehlt. Aber die Nachfrage für diese Biospritproduktion wird von den rasch wachsenden Konsumentenklassen der Schwellenländer kommen, nicht aus Europa.
- Bis Elektrofahrzeuge den Markt dominieren, werden allerdings noch viele Jahre vergehen. Solange der Verbrennungsmotor noch das marktbeherrschende Segment stellt, ist die **Beimischung von** – nachhaltig erzeugtem – **Biogas zu Erdgas** aus umweltpolitischer Sicht die effizienteste Option.
- Flüssigtreibstoffe sind nach gegenwärtigem Stand alternativlos für den **Schwerverkehr auf der Straße, den Schiffsverkehr und den Flugverkehr**. Hier müssen kurz- und mittelfristig umfassende und ambitionierte **Effizienzvorgaben** eingeführt und umgesetzt werden, um den Druck auf den Einsatz von Biokraftstoffen zumindest zu reduzieren. Obwohl Schiffsdiesel ein besonders schmutziger Treibstoff ist und die Abgase aus der Verbrennung von Kerosin das Klima besonders belasten, sind beide Branchen von der Mineralölsteuer befreit, und ihre Kohlendioxidemissionen unterliegen bisher nicht der Berichterstattung und der Emissionsbeschränkung des Kyoto-Protokolls. Hier liegt ein wesentlich größeres politisches Steuerungspotenzial als im Einsatz von Biokraftstoffen.
- Die **Bioenergienutzung** bleibt eine zentrale Säule für die Energiewende weg von Kohle und Atom, gerade auch bei einem Ausbau der Elektromobilität. Wir brauchen daher einen weiteren Ausbau der dezentralen **Kraft-Wärme-Kopplung (KWK)** zur Erzeugung von Strom und Wärme aus Biogas. Wärme aus Biogas kann aber nicht an allen Standorten

sinnvoll verwendet werden; daher brauchen wir auch den Ausbau der **Biogaseinspeisung in das Erdgasnetz**. Auch ein mit wachsenden Mengen Biomethan angereichertes Erdgas muss so effizient wie möglich verwendet werden, daher brauchen wir im Gebäude- und Haushaltsbereich Einspar-Programme, um möglichst viel Gas weg von der reinen Raumheizung zur KWK lenken zu können.

- Auch für eine dezentrale Bioenergienutzung bleibt die Notwendigkeit von **Nachhaltigkeitskriterien** auf der politischen Tagesordnung. Ökologische und soziale Nachhaltigkeitskriterien sind nicht nur für flüssige Biotreibstoffe erforderlich. Die »gute fachliche Praxis« reicht nicht aus.
- Auch bei einer wie oben skizzierten maximierten Effizienz der Nutzung von Bioenergie (bzw. Energie überhaupt) stellt sich die Frage nach den **Nutzungskonkurrenzen**, so dass wir eine intensive Debatte über ein Nationales Biomasse-Nutzungskonzept brauchen. Dieser sollte auch Export-Import-Bilanzen enthalten, etwa über Futtermittel, Papier oder Holz. Zielkonflikte sind dabei unvermeidlich, und diese können nur über Kompromisse gelöst werden.
- Für die entwicklungspolitische Dimension ist es aus Gründen der **Klimagerechtigkeit** von hoher Bedeutung, dass das deutsche Klimaschutzprogramm und die Energiewende klappen. Es ist daher innerhalb ihres Mandats, wenn sich Entwicklungs-NGOs aktiv einbringen und die dafür notwendigen Kapazitäten aufbauen, selbst wenn bei Diskussionen über KWK oder EEG ein entwicklungspolitischer Bezug nicht direkt ins Auge springt. Gleichzeitig rückt die Frage des Technologietransfers in das Zentrum der Diskussion. Verfehlte Energiepolitik oder Biokraftstoffstrategien gibt es ja nicht nur in Deutschland oder der EU, sondern weltweit und gerade auch in Entwicklungsländern. Das BMZ muss viel stärker in die Pflicht genommen werden, hierzu seinen Beitrag zu leisten, sowohl national als auch in den multilateralen Entwicklungsbanken.

Impressum

KONTAKT:

László Maráz
Forum Umwelt und
Entwicklung
Tel.: 030 - 6781775 - 89
maraz@forumue.de

Imke Lübbecke
WWF –
European Policy Office
Tel.: +32 2 7438818
lluebbecke@wwfepo.org

DIE PLATTFORM NACHHALTIGE BIOMASSE

Die Plattform nachhaltige Biomasse deutscher Umwelt-, Naturschutz- und Entwicklungsorganisationen greift das Thema Produktion, Handel und Nutzung von Bioenergie an der Schnittstelle Umwelt-, Agrar-, Entwicklungs- und Energiepolitik auf. Es soll Wissen vernetzt werden und zu bestimmten Schwerpunktthemen Positionen und Forderungen entwickelt werden, um die ökologische und sozioökonomische Dimension des Themas zu stärken.

Koordiniert wird die Plattform von WWF Deutschland und Forum Umwelt und Entwicklung.

Der Ausbau der Bioenergieproduktion in Deutschland braucht breite gesellschaftliche Akzeptanz, die aber nur gewährleistet werden kann, wenn ökologische und soziale Auswirkungen gleichermaßen berücksichtigt werden. Weiter führende Informationen: www.plattform-nachhaltige-bioenergie.de

FÖRDERHINWEIS:

Dieses Projekt wird gefördert von:



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.