

neue energie

das magazin für erneuerbare energien

08

Windenergie

Deutsche Offshore-Planer warten auf bessere Rahmenbedingungen

Solarenergie

Auch der Dünnschicht-Technologie drohen bald Rohstoff-Engpässe

International

Tony Blairs Atomkurs katapultiert die Erneuerbaren ins Abseits



Kein Abschied vom Öl

**Biotreibstoffe
bleiben zweite Wahl**



HANNE MAY
Chefredakteurin

_ editorial

WEITER AUF DROGE

Süchtige kennen keine Skrupel, an den begehrten Stoff heranzukommen. Einziger Ausweg aus dem Teufelskreislauf ist eine Entziehungskur. Das gilt auch für unsere Öl-Abhängigkeit. Die aktuelle Verteuerung bewirkt zwar kurzfristige Sparsamkeit – für eine Abkehr von der fossilen Droge braucht es aber härtere Maßnahmen.

Umso schlimmer, dass die Bundesregierung mit der seit 1. August geltenden Besteuerung von Biokraftstoffen ihre eigene Therapie-Arbeit ad absurdum geführt hat (siehe Seite 46). Reinkraftstoffe aus Energiepflanzen haben künftig kaum Chancen, preislich mitzuhalten.

Ob das wirklich Mehreinnahmen für die Staatskasse bringt, darf bezweifelt werden. Bereits jetzt verzeichnet der Tank-Tourismus in Deutschlands Nachbarländern rasanten Zuwachs. Was Zapfsäulenbesitzer in Österreich und Polen freut, lässt die Biodiesel-Hersteller hierzulande verzweifeln: Sie haben mit der Gewissheit einer Steuerbefreiung bis zum Jahr 2009 Millionen in den Aufbau von Fertigungsanlagen investiert – und stehen nun vor einer ungewissen Zukunft.

Was schwerer wiegt: Mit dem K.-o.-Schlag für den Reinkraftstoffmarkt wird die Chance vertan, neue Technologien für sparsame wie umweltfreundliche Automobile voranzutreiben und die träge Fahrzeugbranche zum Handeln zu zwingen. Dabei sind die Entwickler innovativer Antriebskonzepte längst aus dem Bastler-Stadium heraus (siehe Seite 52). Verpasst wird zudem die Möglichkeit, vom Preis-Diktat der Öl-Konzerne loszukommen und mittelständische Produktionsstrukturen aufzubauen.

Bestätigt sieht sich dagegen die etablierte Automobilbranche: Biodiesel geht künftig als Beigabe im großen Öl-See unter. Ein Entzug wird mit den so genannten Kraftstoffen der zweiten Generation verordnet. Da haben sich Shell, Daimler Chrysler & Co. längst überall eingekauft. Welchen Beitrag das Wunderbenzin leisten kann, wird von Experten aber kritisch gesehen.

Lichtblicke kommen aus Asien: In Indien ließe sich im großen Stil Treibstoff aus der robusten Jatropha-Pflanzen gewinnen (siehe Seite 82). Und auf den Philippinen sorgt ein neuartiger Pflanzenöl-Kocher für gesundheits- wie umweltfreundliche Nahrungszubereitung (siehe Seite 86).

Es ist absurd: Andersorts wird deutsches Know-how genutzt, um einen Ausweg aus der Öl-Abhängigkeit zu zeigen. Ist wirklich ein Schelm, wer glaubt, so könnte mehr Stoff für uns übrig bleiben?

Dennoch viel Energie wünscht Ihnen
HANNE MAY

KEIN ABSCHIED VOM ÖL



DAS NEUE ENERGIESTEUERGESETZ BESIEGELT DAS ENDE VON REINEN PFLANZENÖL- UND BIODIESELKRAFTSTOFFEN, WEIL DURCH DIE STETIG STEIGENDEN STEUERSÄTZE DER HEUTIGE PREISVORTEIL ZUSAMMENSCHRUMPT. HEIMISCHER ACKERSPRIT IST KÜNFTIG NUR ETWAS FÜR IDEALISTEN.



Text: Martin Bensmann, Illustrationen: bigbenreklamebureau

„Der hohe Ölpreis ist zu einem der schmerzlichsten Belastungsfaktoren für die Mobilität geworden“, beklagte Bernd Gottschalk, Präsident des Verbands der Automobilindustrie Mitte Juli beim Blick auf die Zapfsäulen-Preise. Jeder Autofahrer, jeder Urlauber erfährt derzeit am eigenen Leib, was der oberste Automobil-Lobbyist meint. Denn pünktlich zum Start der Sommerferien ist Benzin so teuer wie nie.

Und eine Alternative ist nicht in Sicht. Allen Diskussionen über mehr Unabhängigkeit vom Öl und den dringend nötigen Ausbau von alternativen Treibstoffen zum Trotz hat die Politik einen fatalen Beschluss gefasst: Kurz vor der Sommerpause hat der Deutsche Bundestag die ursprünglich bis 2009 bestehende Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe abgeschafft – und so den gerade aufblühenden Markt der Reinkraftstoffe Biodiesel, Pflanzenöl und Bioethanol mit der Wurzel ausgerissen.

Mit Inkrafttreten des neuen Energiesteuergesetzes zum 1. August ist es amtlich: Biodiesel als Reinkraftstoff wird ab sofort mit neun Eurocent je Liter besteuert. Das wird jedoch nur bis Ende 2007 so bleiben. Ab 2008 sind dann 15 Cent je Liter fällig. In den Folgejahren erhöht sich die Steuer jährlich um sechs Cent je Liter bis ab 1. Januar 2012 stolze 45 Cent an Steuer pro Liter Biosprit erhoben werden. Zum Vergleich: Fossiler Diesel wird derzeit mit 47,4 Cent je Liter besteuert.

Nur Pflanzenölen ist eine kurze Schonzeit gewährt: Sie werden als Reinkraftstoff erst ab 2008, dann aber mit zehn Cent je Liter, besteuert. In 2009 und 2010 erhöht sich die Steuer um jeweils acht Cent je Liter. 2011 kommen sieben Cent drauf und in 2012 nochmals zwölf Cent je Liter bis auch hier ein Steuersatz von 45 Cent pro Liter erreicht ist.

Noch härter geht der Gesetzgeber andernorts zu Werke: Beimischungen von Biodiesel zu fossilem Diesel werden mit Einführung der geplanten Beimischquote ab 1. Januar 2007 sofort voll mit 47 Cent besteuert. Bislang war der beigemixte Grünsprit steuerfrei.

Unnötig die Zwangsjacke angelegt

Die neue Regelung hat allseits für Empörung gesorgt – weil sie den Autofahrern eine umweltfreundliche und kostengünstigere Treibstoffversorgung verbaut und die Preise insgesamt weiter steigen lässt. So rechnet etwa der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) angesichts der bereits verabschiedeten Mehrwertsteuererhöhung zum Januar 2007 mit einer Verteuerung bei Benzin um 4,7 Cent je Liter und bei Diesel um 5,2 Cent.

Eine steuerliche Ungleichbehandlung von Biokraftstoffen in Abhängigkeit davon, ob sie beigemischt oder in Reinform ge-

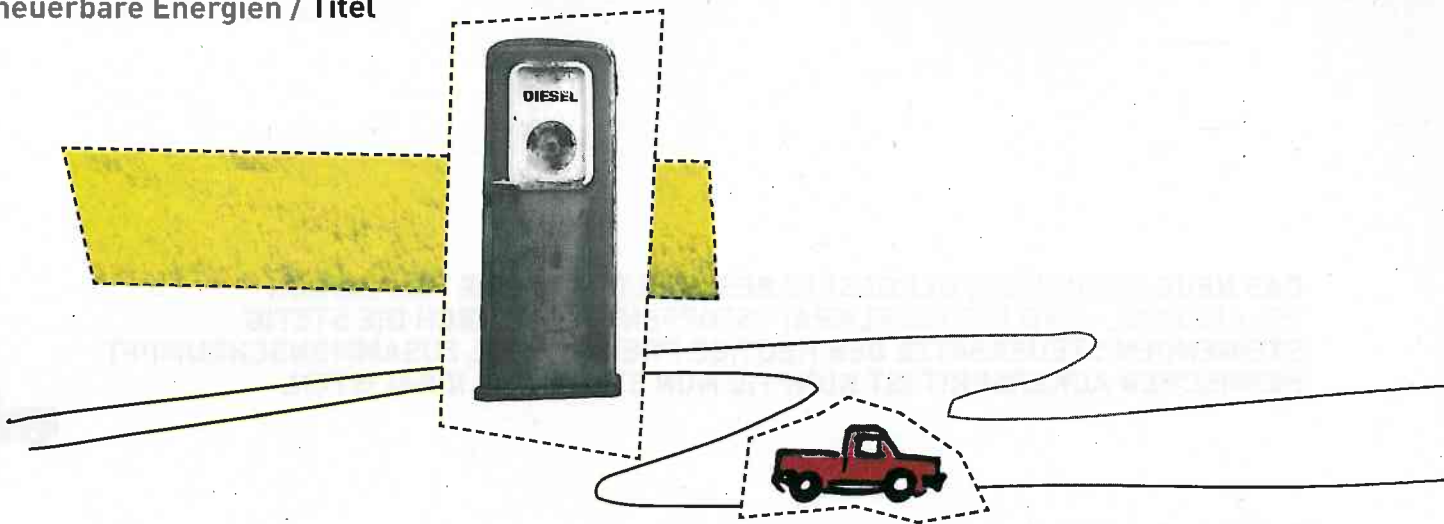
nutzt werden, lehnt der ADAC aus Gerechtigkeitsgründen und zur Sicherung der Akzeptanz bei den Nachfragern strikt ab. Stattdessen fordert der Münchner Club eine Senkung des Steuersatzes für beigemischte Bestandteile auf das Niveau des Satzes für reine Biokraftstoffe.

Kopfschütteln ruft die Regelung bei den Freien Demokraten (FDP) hervor. „Der gesamtwirtschaftliche Schaden des Gezerres um das Gesetz ist größer als die mit dem Gesetz zu erzielenden Steuereinnahmen je sein können“, sagt Christel Happach-Kasan, Sprecherin für nachwachsende Rohstoffe der FDP-Bundestagsfraktion.

Ihre Partei habe sich für den Vertrauensschutz und eine Besteuerung erst nach 2009 ausgesprochen. Happach-Kasan favorisiert eine proportionale Besteuerung, die in einem festen Prozentsatz in Abhängigkeit vom Marktpreis besteht. Kostet zum Beispiel Biodiesel 90 Eurocent und würde mit einem festen Prozentsatz von zehn Prozent besteuert, fielen neun Cent an Steuern an. Würde der Kraftstoff 1,20 Euro kosten, flössen zwölf Cent in den Staatshaushalt. Abhängig vom Preis fossiler Brennstoffe steigen so die Steuereinnahmen, es bleibt aber eine merkliche Preisdifferenz erhalten. Interessant: Die Ursprungsidee für dieses Konzept stammt nicht von den Liberalen, sondern aus dem Büro des SPD-Politikers Hermann Scheer.

Retten soll den Markt künftig ein Beimischzwang – nach jetzigem Diskussionsstand 4,4 Prozent. Das heißt: Jeder Liter fossiler Diesel muss dann energetisch gerechnet 4,4 Prozent Biodiesel enthalten: Vom Volumen her entspricht dies einer Menge von fünf Prozent. Bis 2009 ist die beizumischende Menge sicherlich noch steigerbar, weil die Richtlinie 2003/30/EG der Europäischen Union vorschreibt, dass bis Anfang 2010 europaweit 5,75 Prozent aller Kraftstoffe aus pflanzlichen Rohstoffen kommen sollen. Deutschland hätte dieses Ziel auch ohne Beimischquote erreicht. Aufgrund der bisher geltenden Steuerbegünstigung und den Preisanstiegen bei fossilen Kraftstoffen hat der Markt im vergangenen Jahr geboomt (neue energie 3/2005 und 11/2005). Deshalb konnte Deutschland in 2005 als einziges EU-Mitglied das in der Richtlinie festgelegte Zwei-Prozent-Ziel erreichen. Die Biokraftstoffbranche fordert zudem eine Verwendungspflicht für Bioethanol, weil die Steuerbegünstigung allein nicht ausreicht, diesen Kraftstoff schnell in den Markt zu bringen.

Branchenkennner sind sicher: Hätte die Politik jetzt nicht steuerpolitisch eingegriffen, wäre der Beimischzwang gar nicht erforderlich gewesen. In Folge des Energiesteuergesetzes bleibt aber keine andere Wahl als die Zwangsjacke: Denn die Biokraftstoffsteuer bedeutet das Aus für Biodiesel in Reinform, weil der



Grünsprit künftig genauso teuer und ab 2008 gar teurer werden dürfte als fossiler Diesel.

Bestehende Strukturen werden zementiert

Für Marcus Reichenberg, erster Vorsitzender des Vereins Mobil ohne Fossil im oberbayrischen Weilheim, läuft das Energiesteuer-gesetz jeglicher ökonomischer wie ökologischer Vernunft zuwider. Insbesondere ärgert ihn, dass die CSU den Kompromiss als Erfolg verkauft. „Die Politiker haben nicht erkannt, dass die Wertschöpfung der biogenen Kraftstoffe größtenteils im eigenen Land erbracht wird“, kritisiert Reichenberg. Die „Spitze“ ist für Reichenberg, dass auch auf Ethanol möglicherweise ab 2010 die volle Mineralölsteuer erhoben werden soll oder vielleicht auch erst stufenweise bis 2015. „Flexible-Fuel-Fahrzeuge (FFV) und der E85-Markt haben damit keine Chance“, resümiert Reichenberg.

Diese Auffassung vertritt auch der SPD-Politiker Hermann Scheer, der sich in den Debatten der vergangenen Wochen vehement gegen die Steuerpläne ausgesprochen hatte. Scheer: „Ich halte diese für eine grundlegend falsche Weichenstellung. Sie führt dazu, dass die landwirtschaftlichen Produzenten dieser Biokraftstoffe dem Preisdiktat der Mineralölkonzerne ausgesetzt werden und damit die Chancen der Landwirtschaft schwerwiegend beeinträchtigt werden.“ Die Chancen des Aufbaus regionaler Biokraftstoffproduktionen durch mittelständische Betriebe und Stadtwerke würden zerstört. Gleiches gelte für neue regionalwirt-

schaftliche Wachstums- und Beschäftigungsmöglichkeiten mit ihren binnenkonjunkturellen Effekten.

Sein Fazit: Bestehende Strukturen werden zementiert. Die fossilen Treibstoffe werden gestreckt und damit die Gewinne in Konzerne der Mineralölwirtschaft verschoben. Die Automobilindustrie kann weiterhin ihre konventionellen Antriebstechnologien bauen, ohne in neue Techniken investieren zu müssen. Der Mittelstand und die Landwirtschaft haben das Nachsehen. Denn die Produzenten von Energiepflanzen sind nun von wenigen zentralen Strukturen abhängig.

Scheer kündigt neue Gesetzesinitiative an

Scheer sieht auch den kleinen Biokraftstoff-Markt gefährdet, der sich gerade entwickelt hatte: In jüngster Zeit sind einige Speditionunternehmen auf Biodiesel und Pflanzenöl umgestiegen (siehe Seite 52). Diese Betriebe gerieten nun in wirtschaftlich schwieriges Fahrwasser. Außerdem fürchtet der Energieexperte, dass die „Kultur des Tankens jenseits der Grenze“ eine Renaissance erlebt.

Aus diesen Gründen rechnet der erfahrene Politiker auch nicht damit, dass die von Finanzminister Peer Steinbrück erwarteten Steuereinnahmen tatsächlich eintreffen. Und er moniert: Bei allen Berechnungen des Finanzministeriums seien die Steuerrückflüsse aus dem durch die bisherigen Steuerbegünstigungen entstandenen Wirtschaftszweig für Biodiesel und Pflanzenöl nicht

Besteuerung der Biokraftstoffe in Kürze

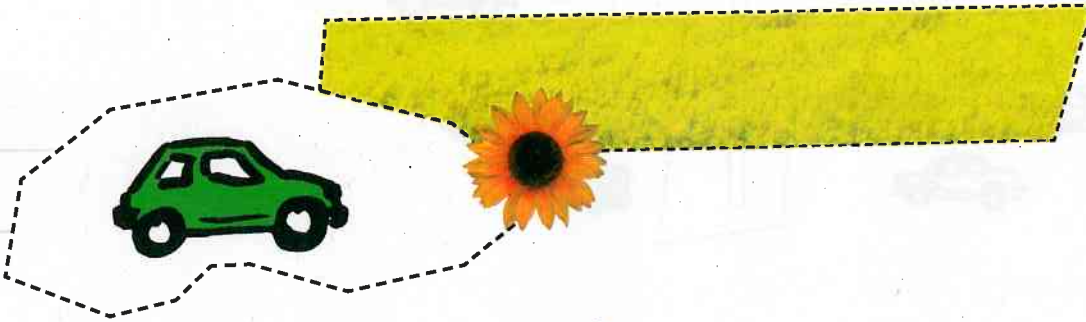
Biodiesel als Reinkraftstoff wird ab August 2006 besteuert. Pflanzenöle als Reinkraftstoff ab 2008. Ab 2012 sollen beide Kraftstoffe voll besteuert werden. Von 2008 bis 2012 sind stufenweise Anhebungen vorstehen. Beimischungen werden mit Einführung der Beimischungsquote 2007 voll besteuert.

Die Besteuerung aller anderen Biokraftstoffe ist derzeit ungeklärt. Einerseits steht im jetzt beschlossenen Gesetz eindeutig, dass die anderen Biokraftstoffe ab 2010 voll besteuert werden. Andererseits wurde im Finanzausschuss von den Regierungsfractionen gesagt, dass es im Rahmen der Gesetzgebung zum Quotengesetz teilweise Steuerbegünstigungen bis 2015 geben soll. Gerüchtweise handelt es sich hier um Ethanol und BtL.

Folgende Energie-Steuersätze sind bis 2012 vorgesehen, jeweils in Cent pro Liter zuzüglich Mehrwertsteuer.

Jahr	Pflanzenöle	Biodiesel
2006	0 Cent	9 Cent
2007	0 Cent	9 Cent
2008	10 Cent	15 Cent
2009	18 Cent	21 Cent
2010	26 Cent	27 Cent
2011	33 Cent	33 Cent
2012	45 Cent	45 Cent

Pflanzenöle und Biodiesel bleiben im Landwirtschaftssektor bis 2012 unbesteuert; zukünftig müssen die Landwirte sich allerdings die Steuer rückerstatten lassen. Pflanzenöle und Biodiesel im BHKW-Bereich werden gleichfalls nicht besteuert. Biogas wird, in Anlehnung an das Erdgas, ebenfalls nicht besteuert.



berücksichtigt worden.

Zudem beklagt der Bundestagsabgeordnete fortdauernde Unverhältnismäßigkeiten in der Besteuerung von Kraftstoffen. So bleibe zum Beispiel das nicht mehr begründbare Steuerprivileg von Dieselmotoren gegenüber Benzin in Höhe von 18 Cent unangetastet. Auch die Steuerprivilegierung von Erdgaskraftstoffen bleibe bis 2018 bestehen und werde sogar auf Flüssiggas ausgeweitet. Dass ausgerechnet ein neuer fossiler Kraftstoff politisch gegenüber allen Biokraftstoffen bevorzugt wird, ist Scheer unerklärlich.

Angesichts all dieser Unzulänglichkeiten ist der Vorkämpfer für Erneuerbare sicher: „Das vorliegende Gesetz wird keinen Bestand haben.“ Noch vor Ende der Legislaturperiode sei ein weniger „kurzsichtiges und widersprüchliches Gesetz“ erforderlich, betont Scheer und kündigt damit eine entsprechende Initiative an.

Beimischungsquote von zehn Prozent gefordert

So bleibt eine kleine Hoffnung für die Biokraftstoff-Verbände, die derzeit tief enttäuscht sind. „Mit jährlich um sechs Cent je Liter ansteigenden Steuersätzen wird der Markt für reinen Biodiesel voraussichtlich schneller seine Wettbewerbsfähigkeit verlieren als im Eckpunktepapier der Koalition im April vorgesehen“, prophezeit Dieter Bockey von der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen (Ufop).

Die weltweit bislang einmalige und mit erheblichen Investitionen verbundene Infrastruktur für Biodiesel mit heute etwa 1.900 Tankstellen und einem etablierten Vertriebssystem für Flottenbetreiber von Nutzfahrzeugen sei jetzt stark gefährdet. „Die Biodieselersteller werden in die Abhängigkeit der Mineralölindustrie gedrängt und damit zum Spielball deren Einkaufspolitik. Investitionen zahlreicher innovativer Unternehmen aus dem klein- und mittelständischen Bereich stehen mit dem verabschiedeten Gesetz auf dem Spiel“, prognostiziert der Ufop-Mann.

Aufgrund der fehlenden Perspektive werde es vermutlich zu keinen neuen Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich kommen. Für die weitere Entwicklung werde nun die geplante Quotenregelung für Biokraftstoffe zum Schlüsselement. Mit einem entscheidenden Haken: Die vorgeschlagenen 4,4 Prozent ergeben lediglich etwa 1,5 Millionen Tonnen Beimischungsmenge. Die Produktionskapazitäten für Biodiesel in Deutschland sind jedoch mittlerweile etwa doppelt so hoch. „Die Beimischungsquote muss aus unserer Sicht“, so Bockey, „bis 2009 auf mindestens zehn Prozent verdoppelt werden, um den rückläufigen Reinkraftstoffmarkt annähernd kompensieren zu können.“



Diese Auffassung vertritt inzwischen auch Bundesumweltminister Sigmar Gabriel, der sich mehrfach für eine zehnpromtente Beimischung ausgesprochen hat. Rücken- deckung erhält die Ufop auch vom Verband der Automobilindustrie (VDA), deren Präsident Bernd Gottschalk sich für eine höhere Quote ausspricht.

Petra Sprick, Geschäftsführerin des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) e.V. in Berlin, weist auf die Dringlichkeit hin: „Biodiesel wird in Deutschland zu rund 60 Prozent dezentral als Reinkraftstoff vertrieben. Wenn die höheren Produktionskosten von Biodiesel im Vergleich zur mineralischen Konkurrenz ab 2008 nicht mehr steuerlich kompensiert werden, droht dieser zentrale Absatzmarkt wegzubrechen.“

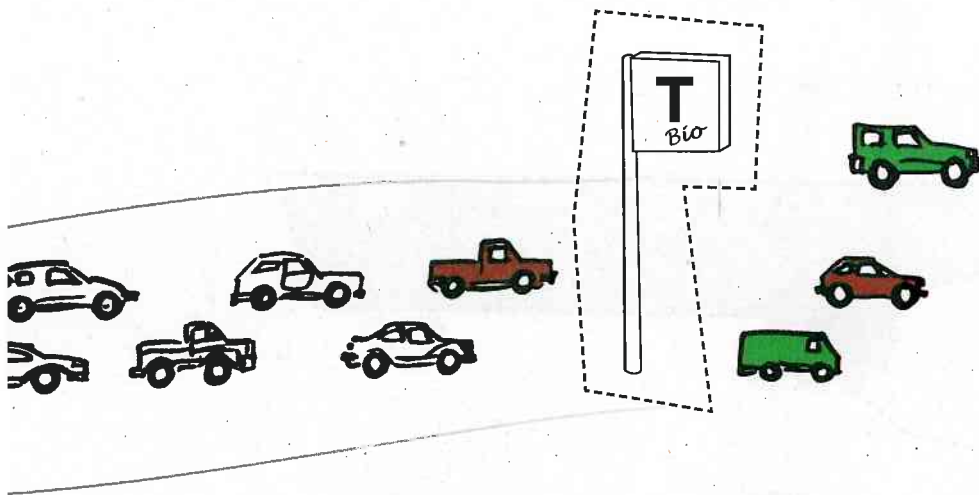
Sprick sieht eine weitere Gefahr: Mineralölgesellschaften kämen als Abnehmer für mittelständische Hersteller oftmals nicht in Betracht, da die Konzerne Biokraftstoffe ausschließlich in großen Mengen beziehen und zunehmend auf Importprodukte zurückgriffen. „Die regionale Wertschöpfung vom Landwirt über den Kraftstoffhändler bis zum Endverbraucher wird so vernichtet“, klagt die VDB-Votreterin.

Import von Biotreibstoffen verbieten

Auch nach Meinung von Helmut Lamp, Vorsitzender des Bundesverbands Bioenergie e.V. (BBE), macht eine Zwangsbeimischung nur Sinn, „wenn nicht auf importierte Minderqualitäten zurückgegriffen wird“. Die geplante Steuerfreiheit für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft klinge zwar gut, nütze aber nichts. Hier gäbe es aktuell keine Serienmotoren und die Umrüstung des landwirtschaftlichen Maschinenparks sei meist nicht finanzierbar.

Lamp weist darauf hin, dass mit dem unverhofft schnellen Wachsen der Biotreibstoffbranche die staatlichen Einnahmen aus der Mineralölbesteuerung schmelzen. Eine angemessene Besteuerung der Biotreibstoffe sei daher durchaus gerechtfertigt, ein „verordneter Tod auf Raten“ jedoch kurzsichtig. „Die Vollbesteuerung der Reinkraftstoffe ab 2012 ist der entscheidende Punkt“, betont Lamp. Zwar würden fossile Energieträger immer teurer, biogene Kraftstoffe immer preisgünstiger – aber es sei illusorisch anzunehmen, das hoch besteuerte Biokraftstoff zu diesem Zeitpunkt voll im freien Markt bestehen könne.

„Durch das Energiesteuergesetz müssen tausende mittelständische Unternehmen Investitionen in Milliardenhöhe schlicht abschreiben und zukunftsfrüchtige Technologieansätze vertrocknen lassen. Dieses Energiesteuergesetz kann nicht das letzte Wort sein“, gibt sich Lamp kämpferisch. Er fordert: „Die Besteuerung ▶



von Biokraftstoffen ist flexibel in Abhängigkeit von der Höhe der Rohölpreise zu regeln. In Zusammenhang mit der Zwangsbeimischung sind auf EU-Ebene klare Qualitätskriterien für Biokraftstoffe festzulegen. Mittelständische, heimische Strukturen müssen dauerhaft faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber monopolähnlichen, international agierenden Energiekonzernen bekommen.“

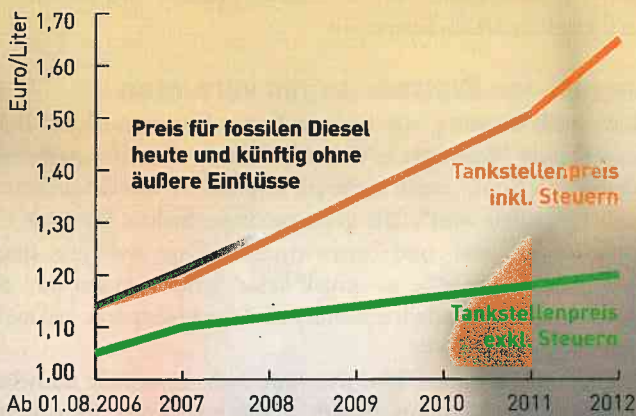
Ganz andere Töne schlägt der Verband der Automobilindustrie (VDA) an. Die effektivste Methode, Biokraftstoffe flächendeckend und schnell in den Markt zu bringen, sieht der Verband



in der Beimischung. Es bedürfe keiner separaten Tankstelleninfrastruktur wie sie für die Betankung mit Reinkraftstoffen erforderlich wäre. Dass die Überförderung der heute verfügbaren Reinkraftstoffe im Zuge des Energiesteuergesetzes beseitigt werden soll, um damit kurzfristig Konformität mit dem EU-Beihilferecht zu erlangen, ist für den Präsidenten Gottschalk nachvollziehbar. Gottschalk will den Fokus verstärkt auf Biokraftstoffe der so genannten zweiten Generation richten, die jetzt so schnell wie möglich in industriellem Maßstab produziert und in großem Umfang beigemischt werden sollten.

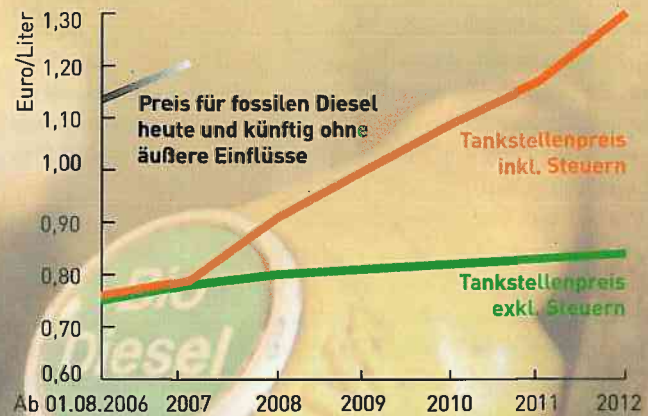
So teuer ist künftig Biokraftstoff

Reiner Biodiesel



Erläuterung: Ausgehend von einem heutigen Tankstellen-Verkaufspreis von 1,05 Euro und der Addition der jeweiligen Steuersätze zuzüglich der Mehrwertsteuererhöhung um drei Prozent ab 2007 sowie einem Inflationsausgleich von zwei Prozent ergibt sich der künftige Tankstellenpreis. Zum Vergleich der Preis für fossilen Diesel plus drei Prozent MwSt. ab Januar 2007 und einem Inflationsausgleich von zwei Prozent zuzüglich Beimischkosten in Höhe von zwei Cent je Liter, die voraussichtlich ab Januar 2007 anfallen. Die Darstellung zeigt, dass fossiler Diesel ab 2008 im Preis kontinuierlich ansteigen muss, damit Biodiesel als Reinkraftstoff noch konkurrenzfähig bleibt.

Reines Pflanzenöl



Erläuterung: Ausgehend von einem heutigen Tankstellen-Verkaufspreis von 0,75 Euro und der Addition der jeweiligen Steuersätze zuzüglich der Mehrwertsteuererhöhung um drei Prozent ab 2007 sowie einem Inflationsausgleich von zwei Prozent ergibt sich der künftige Tankstellenpreis. Zum Vergleich der Preis für fossilen Diesel plus drei Prozent MwSt. ab Januar 2007 und einem Inflationsausgleich von zwei Prozent zuzüglich Beimischkosten in Höhe von zwei Cent je Liter, die voraussichtlich ab Januar 2007 anfallen. Die Darstellung zeigt, dass der notwendige Preisabstand in Höhe von 40 Cent je Liter zwischen Pflanzenöl und fossilem Diesel Stück für Stück wegbricht.



PROTEST IN BERLIN: Tausend Aktivisten aus der Biokraftstoffbranche versammelten sich Anfang Mai vor dem Brandenburger Tor, um gegen die Besteuerung der Biokraftstoffe zu demonstrieren.

Nicht auf die zweite Generation setzen

Fachleute sind sich indessen einig, dass die Kraftstoffe der zweiten Generation, wie zum Beispiel Biomass-to-Liquid (BtL) oder Ethanol aus Lignozellulose, nicht vor 2015 in nennenswerten Mengen zur Verfügung stehen werden – falls BtL überhaupt kommt (neue energie 5/2006). Das betont auch der Bundesverband Erneuerbare Energien e.V. (BEE) in Paderborn. Deren Präsident Johannes Lackmann verweist darauf, dass sich die deutsche Biokraftstoffindustrie im internationalen Vergleich in sehr kurzer Zeit hervorragend entwickelt habe. „Der Marktanteil in Deutschland liegt bereits bei vier Prozent und weitere Projekte im Umfang von rund einer Milliarde Euro sind konkret in Planung. Bereits jetzt werden dadurch in Deutschland 80.000 Arbeitsplätze gesichert“, unterstreicht Lackmann. Die Strategie „Weg vom Öl“ greife hier sehr real. Mittelständische Unternehmer wie Claus Sauter, Chef der Sauter Unternehmensgruppe aus dem schwäbischen Obenhäusen, hätten durch ihre Investitionen in Ethanolanlagen ein erhebliches Stück dazu beigetragen.



Die deutschen Anlagenbauer wie die Lurgi AG, Westfalia Separator oder GEA Wiegand hätten inzwischen einen Weltmarktanteil von über 60 Prozent erreicht und damit eine aussichtsreiche Exportindustrie geschaffen. „Der Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Biokraftstoffindustrie hängt wesentlich davon ab, dass die Industrie einen Entwicklungsrahmen unabhängig

von der großen Mineralölwirtschaft hat“, erklärt Lackmann. Nur so könnten von den 200 Milliarden Euro, die deutschlandweit bis 2020 in die erneuerbaren Energien investiert werden sollen (neue energie 5/2006), etwa zehn Milliarden Euro in die Produktion von Biokraftstoffen fließen.

Fest steht also: Die Aussichten für Biokraftstoffe in Reinform sind düster. Wo man sich auch umhört, fast überall ist das gleiche Klagelied zu hören. Nur der Deutsche Bauernverband hat offensichtlich die Auswirkungen des Energiesteuergesetzes nicht realisiert und verkauft das neue Gesetz als Erfolg. Kann die Bauernlobby sich wirklich darüber freuen, dass Biodiesel und Pflanzenöl als Kraftstoff für Land- und Forstwirte steuerbefreit sind? Wohl kaum, denn schließlich geht es für die Bauern nicht nur um die Nutzung des Kraftstoffs, sondern um die Produktion des Rohstoffs.

Und das ist nun Mal der Raps. Dessen Anbau bringt den hiesigen Landwirten gegenüber Getreide 150 Euro mehr pro Tonne. Wenn die Biokraftstoffe nun aber der Mineralölwirtschaft in die Hände gespielt werden, und diese sich auf dem Weltmarkt preiswertes Soja- oder Palmöl beschaffen, statt heimisches Rapsöl zu kaufen, könnte es zu einem gewaltigen Markteinbruch und Preisverfall bei Rapssaat in Deutschland kommen. Die Entscheidung aus Berlin hat also weitreichende Auswirkungen – nicht nur für die Sommerurlauber, die in den kommenden Jahren vergebens auf eine Alternative zu den teuren Zapfsäulenpreisen hoffen werden. ◀