



Wien, 18. Juni 2007

Betrifft: Stellungnahme EU-Konsultationen Biotreibstoffe

1. How should a biofuel sustainability system be designed?

Nach dem erfolgreichen Start der ersten Phase der Biodiesel- und Bioethanolproduktion soll die Weiterentwicklung in Richtung verstärkter eigener Rohstoffproduktion in Europa gehen. Dabei sollen Verfahren, die die ganze Pflanze für die Treibstoffproduktion verwerten, besonders forciert werden. Biogas als Treibstoff bietet sich dazu heute schon als technisch verfügbares Verfahren an. Die Produktion in dezentralen Biogasanlagen mit den Biogasaufbereitungsanlagen, verteilt über ganz Europa, bietet eine krisensichere, importunabhängige, technologisch hochwertige, interessante und dauerhafte Variante einer Basisversorgung bei Treibstoffen besonders für die Ballungsräume (neben starker CO₂-Reduktion auch Partikelreduktion und NO_x-Reduktion). Ein Biomethan/Erdgas-Gemisch (Bio/CNG) als europaweit standardisierter Treibstoff kann 20 bis 30 % des europäischen Treibstoffbedarfes kostengünstig abdecken.

Die gesamte Technik der Produktion und Aufbereitung zu Biomethan, das technisch vollkommen ident ist mit zu Treibstoff aufbereitetem Erdgas, ist entwickelt und in Europa verfügbar. Es können die Erdgastankstellen, die Erdgasleitungen und die Erdgasfahrzeuge zu 100 % auch für eine Bio/CNG 30 (= 30 % Biomethananteil) Kraftstoffsorte verwendet werden. Bei Bedarf kann der Biomethananteil ohne irgendeine technische Veränderung auf bis zu 100 % erhöht werden (Krisenszenario für Notversorgungen). Je Hektar landwirtschaftlich genutzter Fläche können durchschnittlich 4000 Liter Treibstoffäquivalent bereitgestellt werden.

2. How should overall effects on land use be monitored?

Für die europäische Produktion gelten natürlich alle Regeln für eine nachhaltige Landwirtschaft (Düngung, Bodenschutz, Wasserrecht, Fruchtfolge). Es soll auch das Rodungsverbot für Wald und das Grünlandumbruchverbot wie bei der landwirtschaftlichen Produktion gelten. Ebenso sind kleinräumige Biotope zur Erhaltung der Artenvielfalt zu beachten. Besondere Schutzmechanismen für einzelne Vogelarten erscheinen allerdings angesichts des durch den Klimawandel drohenden massiven Artensterbens hinter-fragungswürdig.

Ganz anders ist der Import von Biotreibstoffen zu bewerten. Solange nicht international abgesicherte Qualitätsrichtlinien für die

Biotreibstoffproduktion in Kraft sind, die Exportländer sich nicht strikt an das Waldrodungsverbot halten und die Ernährung der einheimischen Bevölkerung durch ausreichende und qualitativ hochwertige Nahrungsmittel nicht gesichert ist, sind die Importe von Biotreibstoffen zu begrenzen. Als Begrenzungsmechanismen kommen neben Qualitätsvorgaben Quotenregelungen und Steuerdifferenzierungen in Frage.

3. How should the use of second generation biofuels be encouraged?

Die so genannte zweite Generation der Biokraftstoffe ist heute noch nicht verfügbar. Es sind daher ausschließlich Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in diese Richtung sinnvoll. Außerdem müssen diese Verfahren sich mit dem heute schon verfügbaren Biogas-Treibstoff-System messen lassen. Es wird von Experten bezweifelt, ob alle diese in Untersuchung befindlichen Verfahren die Effizienz des heute schon verfügbaren Biogas-Treibstoff-Systems jemals erreichen.

4. What further action is needed to make it possible to achieve a 10% biofuel share?

Aufbauend auf die ersten 5 bis 6 % Biodiesel- und Bioethanolproduktion sollen die europäischen Rahmenbedingungen für die Einführung einer europäischen Kraftstoffmarke Bio/CNG 30 mit mindestens 30 % Biomethan und 70 % Erdgas erfolgen. Der Aufbau der Tankstelleninfrastruktur für dieses Bio/CNG ist schon im Gange und sollte in wenigen Jahren in den europäischen Ballungsräumen und entlang der wichtigsten Fernverkehrsrouten abgeschlossen sein. Über 6 Millionen Bio/CNG-taugliche Fahrzeuge sind weltweit auf der Straße. Über 30 verschiedene gängige Fahrzeugmodelle verschiedenster Hersteller werden derzeit schon angeboten. Weitere namhafte europäische Autohersteller haben weitere Bio/CNG-Fahrzeuge bei gängigen Fahrzeugtypen angekündigt. Neben Bio/CNG 30 soll auch noch E 85 als europaweiter Markenkraftstoff rasch eingeführt werden.

Erforderlich ist die europaweite Sicherstellung der Mineralölsteuerbefreiung für diesen Bio/CNG-Kraftstoff für mindestens zehn Jahre, um die Investitionssicherheit für die Biogastreibstoff-anlagenerrichter, die Bio/CNG-Tankstellenerichter und Bio/CNG-Fahrzeugbetreiber zu gewährleisten. Weiters sind in allen europäischen Ballungsräumen Vorrangregeln für Bio/CNG-Fahrzeuge bei besonderen Immissionswetterlagen zu erlassen. Demnach dürfen bei solchen Wetterlagen nur mehr Bio/CNG-Fahrzeuge oder Zero-Emission- Fahrzeuge in den Städten fahren. Steuerliche Investitionsanreize sind für die Bio/CNG-Fahrzeughalter zu geben.

Als Mengengerüst für 10 % Biotreibstoffe ist vorstellbar:

8 Milliarden Liter Treibstoffäquivalent Biodiesel,

9 Milliarden Liter Treibstoffäquivalent Bioethanol und

23 Milliarden Liter Treibstoffäquivalent Biomethan.

Der Flächenbedarf für die Biomethanproduktion beträgt dabei ca. 5,7 Millionen ha, verteilt über ganz Europa. Für Biodiesel und Bioethanol beträgt der Flächenbedarf abhängig vom Rohstoffimportanteil zwischen 3 und 6 Millionen ha. In Summe sind das deutlich weniger als 10 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche.