

Das International Transport Forum und das Gemeinsame OECD Verkehrsforschungszentrum veranstalteten einen Runden Tisch zum Thema

Biokraftstoffe – Die Quantität an der Qualität ausrichten

Paris, 12. Juni 2007

40 führende Verkehrs-, Energie- und Umweltexperten beschäftigten sich in Paris mit der Frage, welchen Beitrag Biokraftstoffe zur Nachhaltigkeit im Verkehrssektor leisten könnten. Im Anschluss äußerte sich **Jack Short**, Generalsekretär des International Transport Forum, besorgt darüber, dass nur einige Biokraftstoffe tatsächliche Verbesserungen für den Klimaschutz und die Versorgungssicherheit bringen würden und diese darüber hinaus noch eine relativ kostenträchtige Methode seien.

Es besteht große Unsicherheit über die tatsächlichen Treibhausgasemissionen bei Herstellung und Verbrauch von Biokraftstoffen im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen. Unter den gegenwärtig hergestellten Biokraftstoffen ist Ethanol aus brasilianischem Zuckerrohr mit Abstand am besten, teilweise, weil Alkohol leichter aus Zucker hergestellt werden kann als aus Stärke (Weizen oder Mais) und teilweise, weil die Abfallprodukte zur Befeuerung der brasilianischen Brennereien verwendet werden. Die Destillation benötigt viel Energie und in vielen anderen Ländern wird Erdgas oder Kohle bei der Ethanolherstellung verwandt – wodurch große Mengen an CO₂ emittiert werden.

Biodiesel schneidet nicht besser ab. Die zweite Generation an Biokraftstoffen verspricht zwar Verbesserungen, aber es bestehen noch Unsicherheiten. Pilotanlagen werden errichtet um die Technologie im Demonstrationsmaßstab zu testen, aber die Produktion in großem Maßstab scheint von hohen Zuschüssen abzuhängen. Außerdem bestehen auch dabei Flächenkonkurrenz und Probleme mit dem Naturschutz wie bei der Herstellung konventioneller Biokraftstoffe.

Auswirkungen auf die Fruchtbarkeit und Erosion der Böden, Wasserabscheidung und -verschmutzung sowie Artenvielfalt können schwerwiegend sein, wenn nicht die hochwertigsten Herstellungsverfahren zum Einsatz kommen. Heute werden nur relativ geringe Mengen an Biokraftstoffen hergestellt und große Flächen – in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln, Nutzholz und Naturschutzgebieten – würden benötigt, um einen nennenswerten Beitrag zum Ersatz fossiler Kraftstoffe und zur Versorgungssicherheit zu leisten.

Die Herstellungskosten sind hoch. 2007 wurden in den USA vier Milliarden Dollar, ein Viertel der gesamten US-Agrarsubventionen, für den Biokraftsektor aufgewendet, eine Summe die bei den gegenwärtigen Biokraftstoffzielen auf 16 Milliarden Dollar ansteigen dürfte. Die Subventionen für Biokraftstoffe erreichen innerhalb der OECD-Staaten bereits 15 Milliarden US-Dollar pro Jahr. Es gibt im Verkehrsbereich wie in anderen Sektoren wesentlich Kosten effizientere Wege zur Kraftstoffeinsparung und zur CO₂-Reduzierung.

Subventionen für Biokraftstoffe haben außerdem den Nebeneffekt, dass sie Kraftstoffe günstiger machen, was weniger Anreiz für Energieeffizienz und höhere Fahrleistungen zur Folge hat.

In vielen Ländern gibt es Zielvorgaben für Biokraftstoffe. Kalifornien hat sich für einen effizienten und kostengünstigen Ansatz entschieden, der eine Zielvorgabe für den Kohlenstoffgehalt in Kraftstoffen beinhaltet und dabei sowohl Erdöl, Gas, Wasserstoff, Brennstoffzellen etc., als auch Biokraftstoffe umfasst. Die Europäische Union zieht ein ähnliches System in Betracht, welches über einfache Mengenziele hinausgehen würde.

Auch wenn Mengenvorgaben bestehen bleiben, so macht es doch Sinn, Biokraftstoffe nach der Qualität zu unterscheiden und die hochwertigeren zu bevorzugen. Um dies zu erreichen arbeiten verschiedene Staaten an Zertifizierungsverfahren, wobei Großbritannien mit einem freiwilligen Registrierungsverfahren ab April 2008 den Anfang macht.

Jack Short unterstützt die möglichst rasche Einführung von Zertifizierungsverfahren, zumindest als Selbstverpflichtung, da einfache Mengenvorgaben für Biokraftstoffe vermutlich gerade die günstigsten und damit schlechtesten Biokraftstoffe befördern würden. Einige Regierungen von OECD-Staaten arbeiten an koordinierten Zertifizierungssystemen um unnötige neue Handelsschranken zu vermeiden. Bestehende Einfuhrzölle behindern bereits die Entwicklung eines internationalen Marktes für Biokraftstoffe.

Die Diskussionsbeiträge und Schlussfolgerungen des Runden Tisches werden unter dem Titel *Biokraftstoffe – Die Quantität an der Qualität ausrichten* veröffentlicht werden. Die Ergebnisse fließen außerdem in die Diskussion über *Verkehr und Energie. Die Herausforderung des Klimawandels* des kommenden International Transport Forum in Leipzig ein.