

Interview mit VDB-Geschäftsführer Elmar Baumann

Wir müssen an die Wurzel des Übels

Baumann über die Auswirkungen betrügerischer Biodieselimporte.



VDB-Geschäftsführer Elmar Baumann fordert im Interview mit AGRA Europe ein strengeres Zertifizierungssystem für sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe. Das bisherige System liefere zu viele Anreize für Betrug: Mutmaßlich falsch deklarierte Biodieselimporte haben in Folge den THG-Quotenpreis in den Keller getrieben. Wirtschaftlichen Schaden trugen nicht nur die Biokraftstoffe, sondern sämtliche erneuerbaren Energieträger davon.

Herr Baumann, das vergangene Jahr war für die Biokraftstoffbranche eine Herausforderung. Laut Umweltbundesamt ist der Verbrauch von Biodiesel um etwa ein Viertel eingebrochen. Was ist da passiert?

Das lag an zwei Effekten. Zum einen haben wir mit der Verdrängung der hierzulande produzierten Biokraftstoffe durch importierten, angeblich fortschrittlichen Biodiesel aus China zu kämpfen. Dieses Dumping mit falsch deklarierten Biodiesellieferungen beobachten wir seit Anfang 2023. Ursächlich dafür ist vor allem die mangelhafte Kontrolle der

Zertifizierung, die diesen Betrug erst möglich macht. Und zum anderen wurde mit der Änderung der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) die Übertragung von Quotenüberschüssen auf das Jahr 2025 und 2026 ausgeschlossen.

Das heißt?

Mineralölunternehmen müssen per Gesetz ihre Treibhausgas-(THG)-Emissionen entsprechend der THG-Minderungsquote verringern, derzeit um 10,6% gegenüber dem Verkauf rein fossiler Kraftstoffe. Wenn sie diese Quote übererfüllen, können sie die Überschüsse in das Folgejahr übertragen. Und in den Jahren 2022 und 2023, für die statistische Daten vorliegen, gab es eine unerwartete und gewaltige Übererfüllung bei der THG-Quote und der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe. Das Bundesumweltministerium (BMUV) hat als Reaktion mit der Änderung der 38. BImSchV die Übertragung der Überschüsse für die nächsten zwei Jahre ausgesetzt. Das soll helfen, den THG-Quotenpreis, also den Wert von einer Tonne eingespartem CO₂, zu stabilisieren. In der Folge ist zum Ende des letzten Jahres die Nachfrage nach Biodiesel eingebrochen, weil die Quotenvorräte der Mineralölwirtschaft riesig sind, also aktuell kein Bedarf an weiteren Käufen besteht, und darüber hinaus Überschüsse nicht auf 2025 übertragen werden können.

Was steckt hinter dieser Übererfüllung der THG-Quote?

Die Mineralölkonzerne müssen einen bestimmten Anteil ihres Kraftstoffabsatzes mit sogenannten fortschrittlichen Biokraftstoffen erfüllen. Dieser Anteil wird als Unterquote bezeichnet und lag zuletzt bei 0,3%. Und weil diese fortschrittlichen Kraftstoffe aus schwer zu verarbeitenden Abfällen und Reststoffen hergestellt werden, werden sie besonders gefördert. Wenn die Unternehmen ihre Unterquote übererfüllen, können sie sich die THG-Minderung doppelt anrechnen lassen. Gleichzeitig ist der Einsatz dieser Biokraftstoffe nicht nach oben hin gedeckelt. In der Folge ist die Unterquote im letzten Jahr um das Zehnfache überschritten worden. Und das, obwohl die Mineralölunternehmen ursprünglich geäußert hatten, dass es sehr schwierig werden wird, die Unterquote überhaupt zu erfüllen. Die Übererfüllung der Unterquote führt zusammen mit der möglichen Doppelanrechnung der erzielten THG-Minderung zu einer Übererfüllung der THG-Quote.

Und nun?

Aus unserer Sicht gibt es zwei logische Schlussfolgerungen, die das federführende BMUV hätte ziehen können. Und zwar entweder festzustellen: 'Aha, es ist also viel mehr von dieser Kategorie „fortschrittliche Biokraftstoffe“ vorhanden als gedacht'. Dann hätte man die Unterquote und in der Folge auch die THG-Quote anheben und so einen größeren Klimaschutzbeitrag des Straßenverkehrs bewerkstelligen können. Die andere mögliche Schlussfolgerung wäre, davon auszugehen, dass die riesigen Mengen auf eine falsche Deklaration der Kraftstoffe zurückgehen. Denn es ist mehr als unklar, ob diese Biokraftstoffe wirklich aus sogenannten fortschrittlichen Rohstoffen gemäß Anhang IX Teil A der Richtlinie hergestellt wurden. Es gibt Hinweise, dass es sich – zumindest anteilig – in Wahrheit um umetikettierten Biodiesel aus indonesischem Palmöl sowie aus Altspeisefett gemäß Anhang IX Teil B handelt. Palmölbasierte Biokraftstoffe dürfen in Deutschland nicht mehr

angerechnet werden, und der Anteil von Anhang IX Teil B ist gedeckelt. Beides wären gravierende Manipulationen, die beendet werden müssen. Dazu müssen Zertifizierung und Kontrollen verschärft werden. Keine der beiden denkbaren Schlussfolgerungen ist bislang gezogen worden: Weder eine Erhöhung der Quoten noch die Einführung von Maßnahmen zur Betrugsvermeidung.

Hat sich die scheidende Bundesregierung ihrer Ansicht nach angemessen um den Klimaschutz im Verkehrssektor und die Biokraftstoffe im Speziellen gekümmert?

Leider nicht. Man hat den erneuerbaren Kraftstoffen, und da sind Biokraftstoffe heute das bestimmende Element, nicht die Rolle zuteilwerden lassen, die sie erfüllen können. Es ist völlig klar, dass weder Elektromobilität noch Biokraftstoffe noch E-Fuels allein die Klimaziele im Verkehr erfüllen können. Man braucht alle technischen Optionen zuzüglich der Vermeidung und Verlagerung von Verkehr.

Gab es auch Lichtblicke?

Unsere Vorschläge zu Sofortmaßnahmen gegen die betrügerischen Importe von Biodiesel wurden auf der Fachebene gut aufgenommen, allerdings von der Leitung des Hauses abgelehnt. Zum Maßnahmenpaket, das die Verbände der Biokraftstoffwirtschaft vorgeschlagen hatten, gab es im April 2024 einen exzellent vorbereiteten Workshop des Umweltministeriums in Bonn. Unsere Kritik ist, dass der ganze Prozess, die Datenerhebung, die Untersuchung von Verdachtsfällen, die Analyse und die Diskussion möglicher Gegenmaßnahmen, stark zeitverzögert abgelaufen ist und die Leitung des Ministeriums bislang keine Entscheidungen getroffen hat. Nach dem Workshop wurde nichts unternommen, um den Betrug zu beenden.

Warum wurde so träge reagiert?

Die zögerliche Reaktion erschließt sich mir nicht. Die Treibhausgasminderungsquote ist eine Förderung für alle Erneuerbaren im Straßenverkehr. Das sind heute vor allem Biokraftstoffe. Aber auch die Elektromobilität trägt zu dieser Quote bei. Ebenso, wenn eine Raffinerie grünen Wasserstoff einsetzt oder jemand mit E-Fuels fährt, wird das angerechnet. Kurz gesagt: Alle erneuerbaren Energieträger zählen auf die THG-Quote. Die verschiedenen Optionen zur Treibhausgasminderung treten in einen Wettbewerb. Und dann bildet sich ein Preis am Markt. Dieser lag Mitte 2022 zwischen 400 und 450 Euro je Tonne eingespartem CO₂. Bis Ende 2024 ist der Preis um rund 90% gefallen. Unsere Deutung ist, dass dies maßgeblich durch die riesigen Mengen gefälschter Biodieselimporte getrieben war.

Wie groß war der wirtschaftliche Schaden für Ihre Branche?

Wir können nicht beziffern, wie groß der Schaden ist. Es liegen keine gesicherten Daten zu den falsch deklarierten Biokraftstoffmengen vor. Aber Sie müssen sich klarmachen, dass nicht nur die Biokraftstoffbranche durch Absatzeinbußen und Einbruch der Gewinnmargen betroffen ist. Dadurch, dass der Wert der THG-Quote so abgesackt ist, rentiert es sich nicht mehr, Ladesäulen für die Elektromobilität auszubauen. Nur ungefähr die Hälfte des Umsatzes einer Ladesäule kommt aus dem Stromverkauf. Die andere Hälfte kommt aus dem Verkauf

der THG-Quotenrechte. Auch wenn eine Mineralölraffinerie grünen Wasserstoff verwenden will, dann lohnt sich das nur, wenn die Raffinerie obendrein an der THG-Minderung verdient. Die Umrüstung bestehender Biogasanlagen auf Biomethan-Einspeisung und der Hochlauf der grünen Wasserstoffproduktion in Deutschland sind darauf angewiesen, dass der Quotenpreis ein realistisches Level hat. Dieser dramatische Preisverfall führt im Umkehrschluss dazu, dass in Deutschland keine Investitionen in erneuerbare Energien im Straßenverkehr stattfinden. Der Handel mit THG-Quote könnte bei auskömmlichem Preisniveau das entscheidende Finanzierungsinstrument hierfür sein, zumal Klima- und Transformationsfonds sowie staatliche Förderungen derzeit ausfallen.

Wie können solche Betrügereien künftig vermieden werden?

Wir müssen an die Wurzel des Übels heran: die mangelhafte Zertifizierung und Kontrolle. Durch die besondere Kombination aus der Unterquote, der doppelten Anrechnung bei ihrer Überfüllung sowie der fehlenden Deckelung ist der Anreiz für Betrug bei fortschrittlichen Biokraftstoffen enorm. Und deswegen reicht die Nachhaltigkeitszertifizierung, wie sie heute gestaltet ist, nicht aus. Wir haben bereits im März 2023 vorgeschlagen, dass die doppelte Anrechnung von fortschrittlichen Biokraftstoffen entfällt, wenn das Herkunftsland keine Witness Audits zulässt, also die Begleitung der Auditoren durch Vertreter der zuständigen deutschen Behörde, der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Die europäischen Behörden müssen Zugriff auf alle relevanten Informationen aus den Unternehmen haben. Dies muss im Rahmen einer Registrierung der Produzenten fortschrittlicher Biokraftstoffe sowie behördliche Kontrollen gesichert werden. Es muss geprüft werden können, was für Rohstoffmengen eingekauft wurden, wie sie bezahlt wurden, wie sie gelabelt wurden. Und es muss geprüft werden, ob die fraglichen Anlagen die angegebenen Rohstoffe überhaupt verarbeiten können. All das ist bislang nicht der Fall. Im Herbst 2023 haben wir dies dem Umweltministerium gemeinsam mit den anderen Verbänden der Biokraftstoffwirtschaft als Vorschlag zur Betrugsvermeidung unterbreitet.

Seit Beginn des Angriffs Russlands auf die Ukraine hat die Ernährungssicherung politisch enorm an Stellenwert gewonnen. Gleichzeitig werden Agrarflächen für den dringend notwendigen Solarausbau benötigt. Haben sie Sorgen, dass die Biokraftstoffe bei der sich verschärfenden Flächennutzungskonkurrenz den Kürzeren ziehen könnten?

Wir hatten akute Sorge, als Bundesumweltministerin Steffi Lemke im Jahr 2022 ihre Pläne für ein gesetzliches Phasing-out kundgetan hat. Sie wollte den Ukraine-Krieg als Anlass nutzen, um Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse vom deutschen Markt auszuschließen. Das wäre unter verschiedenen Gesichtspunkten fatal gewesen. Völlig unterschlagen wurde, dass bei der Biokraftstoffherstellung aus landwirtschaftlichen Rohstoffen Eiweißfuttermittel als Koppelprodukte anfallen. Wir hielten das daher für einen völlig absurden Vorschlag, der dem Ziel der Ernährungssicherung überhaupt nicht dienlich ist. Im Gegenteil, er verschlechtert die Versorgungssicherheit bei Kraftstoff und Nahrungsproduktion gleichermaßen. Denn als es zeitweilig hohe Preise für Pflanzenöl gab, weil Sonnenblumenöl aus der Ukraine nicht mehr geliefert werden konnte, wurde diese Lücke mit Rapsöl geschlossen, das eigentlich zur Biodieselproduktion vorgesehen war. Letztlich ist Lemkes Vorschlag nicht durchgekommen. Auch, weil wir Unterstützungen aus dem Verkehrsministerium und dem Bundestag erhalten

haben. Angesichts des Verzichts auf Lieferungen von Erdöl und Dieselkraftstoff aus Russland wäre ein Herunterfahren der deutschen Biodieselproduktion in Bezug auf die Energieversorgung ein weiterer Schlag ins Kontor gewesen. Nicht zuletzt ist Biodiesel als mengenmäßig wichtigster erneuerbarer Kraftstoff auch der größte Beitrag zum Klimaschutz im Straßenverkehr. Die Umweltministerin wollte auf Biokraftstoff verzichten, ohne diesen Ausfall auch nur annähernd kompensieren zu können.

Im ersten Kriegsjahr sind die Preise für Ölsaaten auf historische Höchststände geklettert. Kritiker Ihrer Branche sagen, dass auch die Nachfrage nach Agrarrohstoffen durch die Biokraftstoffindustrie zu diesem Preisanstieg beitrug und dadurch die Ernährungssicherung in ärmeren Teilen der Welt gefährdete. Was entgegnen Sie?

Das ist völlig faktenfrei. Ohne die beständige Nachfrage der Biodieselproduktion hätte es die verfügbaren Rapsmengen gar nicht gegeben. So lagen Rapsöl und Rapssaat im Lager, die dann in die Ernährung umgeleitet werden konnten. Erst dadurch konnte die Lücke, die das fehlende ukrainische Sonnenblumenöl hinterließ, geschlossen werden. Und zwar, ohne dass es eines staatlichen Eingriffs bedurfte. Sondern einfach durch das Wirken der Märkte.

Der Unionskanzlerkandidat Friedrich Merz will die von der Ampelkoalition gestrichene Agrardieselmrückvergütung wieder einführen. Sollte Ihrer Ansicht nach nicht lieber auf Biodiesel in der Landwirtschaft gesetzt werden?

Es ist sinnvoll, Biodiesel und Biomethan als Reinkraftstoffe in der Landwirtschaft einzusetzen. Aber derzeit gibt es keine Aussicht darauf, dass die Biokraftstoffmengen in der Landwirtschaft steigen. Es bedarf aus unserer Sicht deshalb verschiedener Förderinstrumente. Eine Möglichkeit wäre, Biokraftstoffe und fossile Kraftstoffe differenziert zu besteuern.

In Kürze wird gewählt. Welche Erwartungen hat die Biokraftstoffindustrie an die neue Bundesregierung?

Wir wünschen uns, dass der Nutzen aller Biokraftstoffe, auch von Biodiesel und Bioethanol aus Anbaubiomasse, für den Klimaschutz wertgeschätzt wird. Der Löwenanteil der Treibhausgasminderung im Straßenverkehr stammt bis auf Weiteres von Biokraftstoffen. Und: Anstatt „Tank oder Teller“ muss es richtigerweise heißen „Tank und Teller“. Die Produktion von Biodiesel auf Basis von Raps zeigt die Verknüpfung von Tank, Teller und stofflicher Nutzung der Biomasse, mit Rapsschrot als wichtigstem heimischem Eiweißfuttermittel sowie Glycerin als chemischem Grundstoff. Ganz dringend ist: Eine der ersten Amtshandlungen der neuen Bundesregierung muss die Einrichtung eines Zulassungsverfahrens für die Produktionsbetriebe von fortschrittlichen Biokraftstoffen mit behördlichen Kontrollen sein. Es muss gelten: Wenn keine behördlichen Witness Audits im Produktionsland zugelassen sind, dann dürfen diese Biokraftstoffe in Deutschland auch nicht auf die Quote angerechnet werden.

Danke für das Gespräch. AgE