

Biosprit scheint jetzt endlich wirtschaftlich zu werden. Wenn in Zukunft aus Holzabfällen und Feldfrüchten Autobenzin wird, müssen die Hersteller dafür dank der jüngst beschlossenen Änderungen im Mineralölsteuergesetz keine Abgaben mehr bezahlen (NEUE ENERGIE 7/2002). Da die Abgaben etwa 50 Prozent des Verkaufspreises ausmachen, können die Landwirte sich mit den herkömmlichen Treibstoffen messen: „Damit erreichen wir wahrscheinlich die Wirtschaftlichkeit“, gibt sich Matthias Berninger, Staatssekretär im Verbraucherministerium, optimistisch. Sein Ziel posaunt er vollmundig heraus: „Wir machen aus Bauern Ölscheichs.“

In der Branche herrscht Aufbruchstimmung. Berningers Chef Renate Künast (Bündnis '90/Die Grünen) will den Sprit aus Biomasse mit einem Industrieprojekt vorantreiben. Anfang Juli hat sie darum Vertreter der Mineralölindustrie, die großen Automobilhersteller, Landwirte und Techniker zu einem runden Tisch nach Berlin eingeladen. Thema: Wer engagiert sich für die neuen Biokraftstoffe und hilft, eine erste Großanlage zu bauen?

Technischer Grundstock der Anlage ist das Freiburger Carbo-V-Verfahren (NEUE ENERGIE 3/2001). Noch in diesem Jahr will das Künast-Ministerium in einer Machbarkeitsstudie klären lassen, wo genau eine Anlage entstehen könnte. Fest steht bereits, dass Mecklenburg-Vorpommern den Zuschlag erhalten wird. Der Schweriner Agrarminister Till Backhaus erhofft sich so neue Einnahmequellen für seine Landwirte.

Künast drückt aufs Tempo, denn die Steuerbefreiung für Bio-Benzin

Bodo Wolf, Geschäftsführer der Choren Industries GmbH



Foto: Kruppa

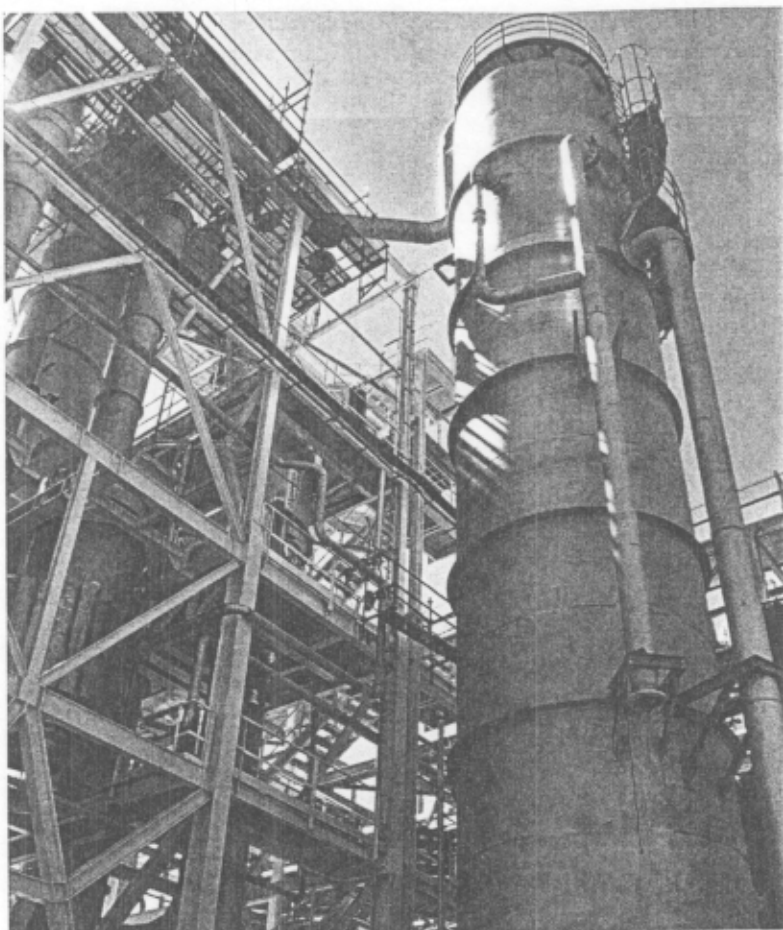


Foto: Hirsch

Vorreiter: In Spanien entsteht derzeit eine der größten Biotreibstoff-Produktionsanlagen der Welt (NEUE ENERGIE 6/2002).

„Wir machen aus Bauern Ölscheichs“

Nicht nur Verbraucherministerin Renate Künast will Industrieanlagen für synthetische Biokraftstoffe bauen

ist bis 2008 begrenzt. Der Machbarkeitsstudie (Kostenpunkt 200.000 Euro) soll unmittelbar eine Planungsstudie (rund zwei bis drei Mio. Euro) folgen und auch die vorgesehenen 50 Prozent Fördermittel für die 20 bis 30 Mio. Euro teure Umwandlungsanlage sind schon eingestellt. Im Jahr 2004 oder 2005 soll die Anlage stehen, sieht der weitere Zeitplan vor.

„Jetzt eine Fabrik aufzubauen, ist der nächste logische Schritt in der Biomasseveredelung“, sagt Bodo Wolf, Chef der Choren Industries GmbH im sächsischen Freiberg und Entwickler des Carbo-V-Verfahrens. Dabei wird Biomasse, vorzugsweise

Holz, bei über 800 Grad Celsius in Kohlenmonoxid und Wasserstoff zerlegt und anschließend nach den Bedürfnissen der Industrie wieder zusammengesetzt. Beim Erdgas ist diese Synthese heute Stand der Technik, und das Carbo-V-Verfahren kann sich dieser Techniken bedienen.

Die Automobilfirmen Volkswagen AG und die DaimlerChrysler AG haben sich bei dem Ministertreffen in Berlin bereit erklärt, mit der vorhandenen Pilotanlage in Freiberg zusammenzuarbeiten und ab Ende des Jahres die ersten Produkte zu testen. DaimlerChrysler wird Methanol einsetzen, Volkswagen den Treibstoff „Sunfuel“, ein Zwischending aus

Benzin und Diesel (NEUE ENERGIE 5/2002).

Als Ausgangsprodukt für synthetische Biotreibstoffe kommen neben Holz auch Schilfgräser und andere Feldprodukte in Frage. „Der Vorteil gegenüber Rapsöl besteht darin, dass man die ganze Pflanze einsetzen kann und keine Monokulturen aufbaut“, erklärt Staatssekretär Matthias Berninger. Die Zukunft des synthetischen Biotreibstoffes sieht er in der Zuzumischung zu Mineralprodukten. Damit schwenkt Deutschland nach der Konzentration auf Rapsöl und Biodiesel auf die von Frankreich in der EU vertretene Linie ein: Die EU

Im Jahr 2010 sollen europaweit mindestens 5,75 Prozent der Treibstoffe aus Pflanzen kommen

schreibt vor, dass bis 2010 mindestens 5,75 Prozent der Treibstoffe aus Pflanzen kommen. 2020 sollen es schon 20 Prozent sein. Dabei könnten auch etliche Arbeitsplätze entstehen. Für die Anlage in Mecklenburg-Vorpommern rechnet Berninger allein mit 50 Leuten für das Betriebspersonal, plus der Arbeit für Bauern und im Vertrieb des Brennstoffes. Die Anlage soll in der ersten Ausbaustufe bis 20.000 Tonnen Diesel pro Jahr erzeugen.

Bodo Wolf geht schon einen Schritt weiter. Als einer der Entwickler der Anlagen des Abfallzentrums „Schwarze Pumpe“ an der Grenze von Brandenburg und Sachsen schlägt er vor, die unwirtschaftliche Anlage auf nachwachsende Rohstoffe umzurüsten (bei Kosten bis zu 100 Mio. Euro) und zur Treibstoffproduktion einzusetzen. Kapazität am Anfang: 50.000 Tonnen Diesel. „Das ist ein riesiges Geschäftsfeld“, sagt Wolf. Die für 2010 vorgesehene Quote der EU entspricht 15 Mio. Tonnen Treibstoff und einem Markt von mehr als zehn Milliarden Euro. Wolf glaubt, dass die Landwirtschaft bis zu 50 Prozent der heute eingesetzten Dieselmotoren ersetzen kann. Das Berliner Verbrauchermi- nisterium geht davon aus, dass bei sinkenden Flottenverbräuchen der Autos bis zu 20 Prozent aller Treibstoffe (Diesel und Benzin) ersetzt werden können.

Noch schneller als die Minister- runde hat die Zuckerindustrie auf

die Befreiung von der Mineralölsteuer reagiert. „Die Steuerbefreiung bringt's“, sagt Rainer Düll, Sprecher der Südzucker AG in Mannheim. Südzucker prüft den Bau von zwei Anlagen mit jeweils 150.000 Tonnen (rund 1,5 Mio. Hektoliter) Jahreskapazität zur Herstellung von Bioethanol aus Zuckerrüben. Die Anlagen sollen zur Rübenernte 2004, also im September/Oktober, in Betrieb gehen.

Weltweit werden heute 325 Millionen Hektoliter Bioethanol hergestellt. Die größten Verbraucher sind dabei die USA (25 Prozent) und Brasilien (38 Prozent). In Brasilien

gibt es eine staatlich vorgeschriebene Quote, wie viel Treibstoff aus Zuckerrohr und Zuckerrüben den Mineralstoffen beigemischt werden muss: Zurzeit sind es 25 Prozent.

Europa hat bisher nur sieben Prozent am internationalen Ethanol-Verbrauch. Das Brenngas wird vor allem als Antiklopf-Zusatz eingesetzt. Südzucker betreibt bei der französischen Tochterfirma Saint Louis Sucre bereits Ethanol-Anlagen mit insgesamt 600.000 Hektolitern und muss die Technik lediglich importieren. „Es bestehen gute Chancen, dass Bioethanol jetzt auch in Deutschland wirtschaftlich ist“, sagt Düll. Die Anlagen sollen an bestehende Zuckerwerke angegliedert werden und sind am ehesten dort wirtschaftlich, wo die Bauern die meisten Rüben aus einem Hektar Acker ziehen. Bei Südzucker also in Bayern.

Bei Anbaumethoden und Erntemaschinen ändert sich für die Bauern nichts. Nur beim Preis: Südzucker will für Brennstoff-Zuckerrüben weniger bezahlen als für Zucker-Zuckerrüben. Dafür ergeben sich für die Bauern neue Ansatzmöglichkeiten: Für 150.000 Tonnen Ethanol werden laut Südzucker rund 200.000 Tonnen Rüben gebraucht, respektive 20.000 Hektar Ackerfläche – Beschäftigung für rund 4.000 Bauernhöfe.

Auch die Nordzucker AG in Braunschweig prüft laut Klaus-Volker Dunker, Chef der Abteilung Diversifikation, den Bau einer Anlage

im östlichen Niedersachsen oder Sachsen-Anhalt. „Mit 2,5 Millionen Hektolitern wäre unsere Anlage unter den zehn größten der Welt“, sagt der Nordzucker-Mann. 2,5 Mio. Hektoliter Ethanol entsprechen etwa 250.000 Tonnen. Dunker wartet auf eine Entscheidung seines Vorstandes; wenn die Entscheidung positiv ausfällt, soll auch diese Anlage zur Ernte 2004 in Betrieb gehen.

Dunker schätzt, dass die Ethanol-Herstellung sich für den Konzern zu einem Zusatzgeschäft entwickeln könnte: Ethanol wird mehr Spielbein sein, aber nicht zu vergleichen mit dem Hauptgeschäft der Zuckerproduktion. Die Industrie geht heute schon davon aus, dass die Steuerbefreiung für Biosprit nach 2008 „wenigstens zum Teil“ erhalten bleibt.

Weniger begeistert von den neuen Ölscheichs auf dem Felde sind lediglich die Vertreter der Mineralölindustrie. Nach Einschätzungen von Teilnehmern des Gesprächs bei Ministerin Künast sieht diese Industrie keinen Mangel an herkömmli-

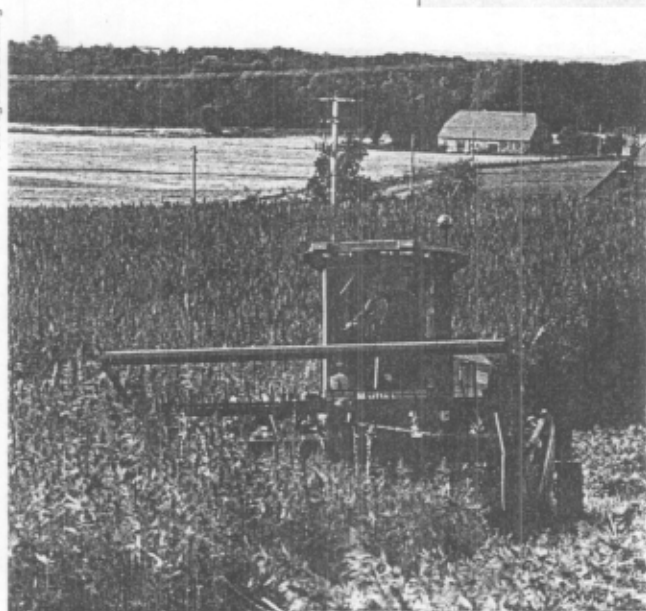


Foto: agende/Böhlring

chen Treibstoffen. Am Ende der Sitzung in Berlin gerieten die Versammelten jedoch in das größte Unwetter, das Berlin in den vergangenen 25 Jahren erlebt hat. Acht Menschen starben rund um die Hauptstadt. Einige Wissenschaftler sehen in diesen Sommerunwettern bereits eine Folge der Klimaveränderungen durch Kohlendioxid: Vielleicht hat der Wind ja auch die Mineralölmänner ein wenig durchgeschüttelt. ■

Text: Marcus Franken

Vom Acker in den Tank: Harnternte in Mecklenburg-Vorpommern