



Es gilt das gesprochene Wort!

**Ltd. Ministerialrat Dr. Rupert Schäfer,
Leiter des Referates Nachwachsende Rohstoffe**

Politische Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität in der Land- und Forstwirtschaft aus bayerischer Sicht

**Pflanzenöltagung in der Landwirtschaftskammer
26. September 2012 in St. Pölten, Niederösterreich**

Anrede!

Herzlichen Dank für die Einladung zur Pflanzenöltagung in der Landwirtschaftskammer in St. Pölten. Ich komme dieser Einladung zu einem Vortrag über „Politische Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität in der Land- und Forstwirtschaft“ sehr gerne nach, denn Bayern engagiert sich seit vielen Jahren für den Einsatz von Pflanzenölen in landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen. Nicht zuletzt geht auch die Normung von Rapsölkraftstoff auf bayerische Forschungsarbeiten zurück.

Im Hinblick auf die Sicherstellung der Mobilität und Zugkraft in der Land- und Forstwirtschaft stehen wir heute an einem Punkt, wo ich überzeugt bin, dass die bisher nahezu ausschließlich mineralölbasierte Mobilität und Zugkraft in der Landwirtschaft schrittweise durch Biokraftstoffe ergänzt werden wird.

Wenn die politischen Voraussetzungen für einen Einsatz von Pflanzenölkraftstoff in Land- und Forstwirtschaft geschaffen werden sollen, ist es zu allererst notwendig, dass technisch einwandfreie Voraussetzungen geschaffen sind, um mit diesen Kraftstoffen Arbeitsmaschinen zu betreiben. Das ist Dank internationaler Forschergruppen zwischenzeitlich gelungen. Sie haben es geschafft, die Alltagstauglichkeit von Schleppern für den Betrieb mit Pflanzenölen sicherzustellen. Ganz besonders freut mich, dass in diese Arbeiten auch Ressortforschungseinrichtungen der Bayerischen Landwirtschaftsverwaltung, nämlich das Technologie- und Förderzentrum im Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe in Straubing und die Landesanstalt für Landwirtschaft eingebunden sind.

Weiterhin möchte ich auf eine Herausforderung verweisen, mit der wir uns konfrontiert sehen. Im letzten „International Energy Outlook“ der US-Energie Informations-Agentur wird festgestellt, dass der Weltölverbrauch bis zum Jahr 2035 stärker als bisher erwartet steigen dürfte. Der Bedarf beträgt heute rd. 88 Mio. Barrel pro Tag. Für das Jahr 2035 wird ein Bedarf von gut 112 Mio. Barrel pro Tag prognostiziert. Der größere Teil dieses Zusatzbedarfs an flüssigen Energieträgern von 24 Mio. Barrel pro Tag (fast 30 % mehr als heute!) wird aus unkonventionellem Öl, wie den kanadischen Ölsanden und aus Kraftstoffen auf Biomasse-Basis stammen. Dieser Anteil wird auf etwa 13,5 Mio. Barrel pro Tag geschätzt. Die Internationale Energieagentur rechnet bis zum Jahr 2035 immerhin mit 99 Mio. Barrel pro Tag, die jedoch noch mit 4 Mio. Barrel pro Tag Biokraftstoffe ergänzt werden. Damit hätte sich die Biokraftstoffherzeugung verdreifacht.

Neben dieser erwarteten Herausforderung sind die politischen Voraussetzungen zu definieren. Dazu gehört der politische Wille, Zugkraft und Mobilität in Land- und Forstwirtschaft wieder mehr aus eigenen Ressourcen zu decken. Das war für Jahrtausende so beim Einsatz von Zugtieren der Fall. Dies erfolgte bei weitem nicht mit der hohen Effizienz, wie dies mit moderner Technik Dank der herausragenden Entwicklungen der genannten Forschergruppen möglich ist.

Weiterhin halten wir eine Neubewertung der Treibhausgas-Reduktionsberechnung für Biokraftstoffe für notwendig. Der Grund hierfür liegt in den als Koppelprodukte anfallenden Futtermitteln, die in Wirklichkeit den Hauptteil des Erntegutes stellen und die Treibhausgasbilanz positiv beeinflussen. Eigentlich dürfen wir nicht davon reden, dass wir Kraftstoffe aus Pflanzenöl gewinnen. Richtig ist vielmehr, dass wir hochwertiges Eiweißfutter produzieren und als Koppelprodukt Kraftstoffe gewinnen: Rund 2/3 des Erntegutes dienen der Tier- und damit mittelbar der menschlichen Ernährung. Die bisherige Zuordnung der Treibhausgas-Emissionen auf den Kraftstoffanteil und die Gegenrechnung mit dem Heizwert der Futtermittel ist sachfremd. Niemand käme auf die Idee, Futtermittel anzubauen, um sie anschließend zur Energiegewinnung zu verbrennen. Die notwendige Neuordnung der Treibhausgas-Berechnung für Biokraftstoffe besteht darin, nur den Kraftstoffanteil anteilig mit dem Treibhausgas-Rucksack zu belasten. Rapsölkraftstoff würde dann nur mit rd. 1/3 der Treibhausgas-Emissionen der landwirtschaftlichen Erzeugung belastet, da der Rest der regulären landwirtschaftlichen Futtermittelproduktion zuzuordnen wäre.

Weiterhin dürfen Biokraftstoffe nicht durch nicht ausreichend belegte indirekte Landnutzungsänderungen, sog. ILUC (Indirect Land Use Change) ungerechtfertigt belastet werden. Die Argumentation zu ILUC bewegt sich auf dünnem Eis. Es ist nicht so, dass eine vermehrte Biokraftstoffproduktion in Europa automatisch in anderen Teilen der Welt Landnutzungsänderungen, z.B. Regenwaldrodung zur Flächengewinnung für Nahrungsmittel zur Folge hat. Allein die gekoppelte Futtermittelerzeugung bei den Biokraftstoffen in Europa ist vom Mengenaufkommen so bedeutend, dass sie z.B. Sojabohnenerträge woanders auf der Welt deutlich übersteigt. Raps ist eine überwinterte Kultur mit der längsten Vegetationsperiode und deshalb eine sehr ertragsstarke Frucht. Die Sommerkultur Sojabohne erreicht aufgrund der Kürze der Vegetationszeit diese Ertragshöhe nicht. Gleiches gilt für die bei der Ethanol-Herstellung gekoppelten Proteinfuttermittel. Biokraftstoffherzeugung in Europa mindert den Importbedarf an Futtermitteln aus Drittländern und entlastet den Futtermittelanbau dort.

Eine Flächenstilllegung oder Schaffung von Vorrangflächen im Rahmen des geplanten „Greenings“ der europäischen Agrarpolitik darf nicht zu einem Produktionsverlust führen. Wenn in Europa Blühpflanzen für die Biokraftstoffproduktion angebaut werden, sollen diese Flächen für entsprechende Verpflichtungen angerechnet werden. Unsere Ölpflanzen sind Blühpflanzen, sie bringen Farbe ins Feld und Nahrung für die Insekten. Dies gilt auch für die Bienen zur Honigproduktion. Die Menschen brauchen Nahrung und Energie. Flächenstilllegung im Sinne von Produktionsverzicht ist angesichts dieser Herausforderung ein falscher Weg, der in Europa zudem vor wenigen Jahren mit der Aufhebung der obligatorischen Stilllegung von Ackerflächen im Rahmen des Health Check verlassen wurde.

Als erforderlich sehen wir auch eine deutlichere Vereinfachung der Zertifizierung für die in Kreislaufwirtschaft betriebene Biokraftstoffherzeugung. Insbesondere wenn Biokraftstoffe ausschließlich für die eigene Nutzung erzeugt werden und sozusagen „Kreislaufwirtschaft im geschlossenen System“ betrieben wird, sollte

auf eine Zertifizierung verzichtet werden. Die Einhaltung des landwirtschaftlichen Fachrechts und der guten landwirtschaftlichen Praxis muss genügen, wenn diese Kraftstoffe nicht in den Handel gebracht werden.

Landwirtschaftliche Betriebe, die in die Pflanzenölkraftstoff-Erzeugung und in deren Nutzung in entsprechenden Arbeitsmaschinen investieren, dürfen finanziell nicht schlechter dastehen als Betriebe, die fossilen Kraftstoff verwenden. Angemessene Anschubförderungen für den Kauf solcher biokraftstofftauglicher Maschinen oder steuerliche Anreize beim Kraftstoff könnten Abhilfe schaffen. Eine Harmonisierung der Agrarkraftstoff-Besteuerung in der EU wäre eine wichtige Maßnahme. Für Deutschland ist es zunächst wichtig, dass die Befreiung von der Energiesteuer für die in der Landwirtschaft eingesetzten Biokraftstoffe erhalten bleibt.

Das System der Erzeugung und Nutzung von Pflanzenölen als Kraftstoff bei gleichzeitiger Herstellung heimischer Eiweißfuttermittel muss deutlicher sichtbar werden und durch modellhaften Einsatz in der europäischen Praxis die Landwirte überzeugen und von dort global ausstrahlen. Es ist klar, dass die Unternehmen, die diese Technik entwickelt haben, global agieren und sich für die Implementierung dieser Technik global engagieren. Wir sollten diese Chance nicht vertun und uns nicht eines Tages von Drittländern erklären lassen, wie man eine in Deutschland entwickelte Technik zur Zugkraft und Mobilitätsbereitstellung inklusive der Proteinfuttermittelkoppelung aus eigenen Ressourcen in der Landwirtschaft nutzen kann.

Die landwirtschaftlichen Betriebe der Ressortforschungseinrichtungen in Bayern nutzen diese Technik seit Jahren. Jeder Schlepper, der dort beschafft wird, wird, wenn Einsatz- und Leistungsprofil dafür geeignet sind, als Rapsölkraftstoff-Schlepper beschafft und auch betrieben. Eine 6-jährige Begleitforschung hat die volle Alltagstauglichkeit dieser Schlepper klar nachgewiesen.

Erlauben Sie mir zum Schluss eine historische Reminiszenz: Die Prototypen unserer heutigen Benzin- und Dieselmotoren wurden mit Biokraftstoffen betrieben: Der Ottomotor mit Ethanol, der Dieselmotor, den Rudolf Diesel auf der Weltausstellung im Jahr 1900 in Paris vorstellte, wurde mit Erdnussöl betrieben.

Genau vor 100 Jahren, 1912, hat Rudolf Diesel in einer Patentschrift Folgendes festgehalten: „Der Gebrauch von Pflanzenöl als Kraftstoff mag heute unbedeutend sein. Aber derartige Produkte können im Laufe der Zeit ebenso wichtig werden wie Petroleum und Kohle-Teer-Produkte von heute“. Ich glaube wir sind jetzt in diesem „Lauf der Zeit“ und jetzt gilt es hartnäckig zu sein, Überzeugungsarbeit zu leisten und die Technologie laufend weiter zu verbessern, um Zug um Zug die Anwender zu gewinnen.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und bitte Sie alle um Ihr Engagement, damit die Pflanzenöltechnik für die land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen in das Bewusstsein der Menschen dringt und ihre Verbreitung im Markt findet. Ein System, das rund zwei Drittel des Ernteertrags als Proteinfuttermittel bereitstellt, rund ein Drittel als Kraftstoff für die Zugmaschinen liefert und nahezu 60 % Treibhausgase einspart ist es wert, Bestandteil auch europäischer Agrarpolitik zu werden.