

Mariann Fischer Boel

Mitglied der Europäischen Kommission für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung

Biokraftstoffe: Ein Kraftstoff, der viel zu wertvoll ist, um als Sündenbock abgestempelt zu werden

*Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort*

Eine Veranstaltung zum Thema Grundsatzdialog über Biokraftstoffe des EPC (Europäisches Zentrum für Politik)

Brüssel, 6. Mai 2008

[Sehr geehrte Damen und Herren],

ich möchte mich zu Beginn meiner Rede beim Europäischen Zentrum für Politik für die Einladung zu dieser Veranstaltung bedanken.

Im Augenblick haben wir einen heftigen Sturm.

Es steht sicherlich außer Frage, dass Europa in den vergangenen ein bis zwei Jahren schon viele Stürme erlebt hat – die entweder auf den Klimawechsel oder auf weniger bedeutsame Faktoren zurückzuführen waren.

Aber ich kann mich an keinen einzigen Sturm erinnern, der so heftig war, wie der kürzlich erfolgte "Sturm in den Medien" zum Thema Biokraftstoffe.

Die Lebensmittelpreise klettern jetzt ganz plötzlich in die Höhe. Die Getreidepreise haben sich real seit 1975 zwar halbiert, aktuell steigen sie jedoch, und dieser Umstand beunruhigt die Menschen. Sie suchen nach Erklärungen dafür und tun dies zu Recht.

Aber leider kann die Suche nach Erklärungen auch schnell zu einer Hexenjagd werden, d.h. ein Sündenbock muss gefunden werden.

Und es scheint so, als ob die Biokraftstoffe dieser Sündenbock wären. Die Debatte in den Medien wurde zunehmend heftiger geführt, der Ton nahm an Schärfe zu, und um bei der Metapher mit dem Sturm zu bleiben, es wird zunehmend schwieriger, hinter dem Rauschen der Blätter die Tatsachen nicht aus den Augen zu verlieren.

Wir alle müssen dafür sorgen, dass wir uns trotz dieses Sturmes noch Gehör verschaffen können, denn ansonsten wird das Festlegen der richtigen Politik bzw. Vorgehensweise darunter leiden. Und deshalb bin ich auch dankbar für diese Chance, heute vor Ihnen sprechen zu dürfen.

Ich werde in Kürze auf die Lebensmittelpreise zurückkommen. Zuerst möchte ich Ihnen jedoch einen Einblick darüber vermitteln, wie innerhalb der Europäischen Union grundsätzlich in Sachen Biokraftstoffe vorgegangen wird, welche Strategien bzw. welche Politik verfolgt wird.

Ich möchte ganz deutlich darauf hinweisen, dass es sich bei dieser Politik um keine "Agrarpolitik" handelt. Sie entstand nicht in meinem Büro und fand dann ganz plötzlich fertig ausformuliert den Weg an die Öffentlichkeit.

Diese Politik ist die Reaktion auf Anfragen verschiedenster Gruppen. Europäische Staats- und Regierungschefs baten die Kommission um Vorschläge und wiesen ausdrücklich darauf hin, dass der Einsatz von Biokraftstoffen beim Transport 10 Prozent erreichen müsse. Daraufhin wurden von der Kommission Vorschläge zu diesem Thema ausgearbeitet und dann auch angenommen.

Wenn ich also über Biokraftstoffe spreche, so tue ich dies im Namen der Kommission, und ich erläutere die von ihr verfolgte Politik.

Ich möchte ebenfalls darauf hinweisen, dass Biokraftstoffe Bestandteil einer viel weiter gefassten Politik über Energie und Klimawechsel sind.

Erneuerbare Energien lassen sich nicht auf Biokraftstoffe reduzieren. Es gibt so viel, was wir tun können, wenn es um die Erzeugung von Elektrizität und Wärme sowie Klimatisierung über verschiedene Quellen geht, zu denen auch die unterschiedlichsten Biomassen gehören. Biokraftstoffe sind nur ein Teil des gesamten Puzzles.

Sie sind jedoch ein wichtiges Teil, um nicht zu sagen ein notwendiges Teil.

Der erste Grund für ihre Bedeutung ist in der Umwelt zu suchen.

Der Sektor Verkehr stellt eine große Verschmutzungsquelle dar und muss die Verantwortung für mehr als 20 Prozent der Treibhausgasemissionen übernehmen, die zum Klimawechsel in der Europäischen Union beitragen. Und die Emissionen nehmen in diesem Sektor viel stärker zu als in anderen.

Der Einsatz von mehr Biokraftstoffen kann dazu beitragen, dieses destruktive Wachstum unter Kontrolle zu bekommen - in Verbindung mit der entsprechenden Vorgehensweise bei den Kraftfahrzeugabgasen und der Transportlogistik. Auch dies ist sehr wichtig.

Der zweite Grund - einer, über den viel seltener geredet wird - bezieht sich auf die Sicherheit in Bezug auf den Kraftstoff.

Ein Verkehrssektor, der 98 Prozent seines Kraftstoffbedarfs über importiertes Öl befriedigt, ist ein anfälliger Verkehrssektor. 80 Prozent des insgesamt von uns importierten Öls stammt aus fünf Ländern, d.h. Russland, Saudi-Arabien, Libyen, Iran und Norwegen. Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen ist dieser Umstand keine sehr angenehme Situation.

Wir müssen für eine bessere Streuung unserer Kraftstoffquellen sorgen. Und dies ist um so wichtiger, da ein Ölpreis von 120 Dollar pro Barrel die Inflation ankurbelt.

Aus diesem Grund können die Biokraftstoffe für uns sehr nützlich sein. Um diese jedoch optimal einsetzen zu können, müssen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union enger zusammenrücken.

Nur wenn wir gemeinsam vorgehen - und dabei klare Ziele verfolgen - können wir dafür sorgen, dass sich die Industrie an eine Welt mit Biokraftstoffen gewöhnt, können wir Vertrauen bei den Investoren schaffen, einen gut funktionierenden Binnenmarkt aufbauen, die Produktionskosten senken und die Basis dafür schaffen, dass die Kraftstoffe der zweiten Generation wirtschaftlich lukrativ werden.

Aus diesem Grund haben wir uns auf ein verbindliches Ziel verständigt, d.h. bis 2020 müssen alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union 10 Prozent ihres Kraftstoffbedarfs auf dem Verkehrssektor über Biokraftstoffe befriedigen.

Mit diesem Ziel vor Augen können wir bereits jetzt Nutzen aus den verbesserten Biokraftstoffen der ersten Generation ziehen. Und wir können sie als Brücke einsetzen, um zur nächsten Generation zu gelangen.

Ich möchte insbesondere auf die Bedeutung dieser Brücke hinweisen. Ein stabiler Markt kann die beträchtlichen Risiken mindern, denen potentielle Investoren in Kraftstoffe der zweiten Generation ausgesetzt sind. Es können ebenfalls Produktionseinrichtungen für weiter entwickelte Kraftstoffe in Ergänzung zu den Anlagen der ersten Generation gebaut werden.

Diese Brücke können wir überqueren; aber ohne diese Brücke, so fürchte ich, wird der Schritt zur zweiten Generation so groß sein, dass wir ihn nicht machen können.

Entsprechend ist es ohne verbindliches Ziel sehr wahrscheinlich, dass:

- es zu einer Aufteilung des Binnenmarkts kommen würde;
- sich die weiterentwickeltesten Produkte nie durchsetzen würden;
- die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors auch weiterhin zunehmen und dadurch andere Sektoren zu deutlicheren Emissionsreduktionen zwingen würden, damit wir in der Lage wären, unser Ziel beim Emissionsabbau von 20 Prozent insgesamt bis 2020 zu erreichen; und

- unsere Kraftstoffvorräte anfällig bleiben würden

Natürlich haben viele den Wert der Kraftstoffe der ersten Generation für die Umwelt in Frage gestellt.

Auf Grund dieser Einwände hat die Kommission auch einen Schutzmechanismus vorgeschlagen, d.h. ein bestimmter Biokraftstoff würde nur dann beim Ziel des betreffenden Mitgliedstaates berücksichtigt werden, wenn sich dadurch eine Treibhausgaseinsparung von mindestens 35 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen erzielen ließe.

Dies bezöge sich sowohl auf die inländische Produktion als auch auf Importe, und wir befürworten die Idee, diesen Grenzwert ab 2015 zu erhöhen.

Viele Kraftstoffe der ersten Generation machen deutlich mehr als 35 Prozent aus. Die typische Treibhausgaseinsparung im Zusammenhang mit Biodiesel, der durch in Europa angebauten Raps eingespart wird, beträgt 44 Prozent. Einige typische Kraftstoffe der ersten Generation, die innerhalb der Europäischen Union verwendet werden und sehr effiziente Umwandlungsprozesse aufweisen, ermöglichen Einsparungen von bis zu 60 Prozent, während Biokraftstoff auf Basis von Zuckerrohr sogar problemlos 74 Prozent erreichen könnte.

Es ist wichtig, genau zu verstehen, in welcher Form bei unseren Treibhausgasberechnungen eine geänderte Bodennutzung berücksichtigt wird.

Wir versuchen, keine Treibhausgasemissionen einzuschließen, die vermeintlich durch eine indirekte geänderte Bodennutzung verursacht wurden. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass es keine verlässlichen Studien gibt, denen entnommen werden kann, dass die Biokraftstoffproduktion zu einer indirekten geänderten Bodennutzung führt.

Andererseits schließen unsere Berechnungen eine direkte geänderte Bodennutzung ein. Wir nehmen dieses Problem sehr ernst.

Ich werde mich in Kürze der Frage zuwenden, ob die Biokraftstoffproduktion zu einer geänderten Bodennutzung führen muss.

Die Kommission hat unabhängig davon Schutzmechanismen für die Umwelt vorgeschlagen.

Biokraftstoff würde nur dann beim Nutzungsziel eines Mitgliedstaates berücksichtigt werden, wenn diese Nutzung strengen Nachhaltigkeitskriterien genügt. Dadurch würden z.B. alle Biokraftstoffe ausgeschlossen, die aus Rohstoffen gewonnen wurden, die aus:

- Böden mit einem hohen Biodiversifizierungswert und
- Böden mit hohen Kohlenstoffbeständen stammen.

Bei Verhandlungen zwischen Einrichtungen der Europäischen Union suchen wir nach Möglichkeiten, diese Anforderungen zu ergänzen.

Eine wesentliche Herausforderung besteht natürlich darin, sicherzustellen, dass die Importe in der Praxis unseren Kriterien dann auch genügen. Wir arbeiten im Einklang mit unseren internationalen Verpflichtungen an verschiedenen Ansätzen, um dieses Vorhaben umzusetzen. Ich möchte vor allem betonen, dass es uns wichtig ist, dass unsere Handelspartner ein offensichtliches Interesse daran haben, sich auf eine geeignete Vorgehensweise mit uns zu verständigen, denn für sie bedeutet das, entweder Geschäfte mit der Europäischen Union zu tätigen bzw. diese Geschäfte eben nicht zu tätigen!

Der Rat hat sich darüber hinaus eindeutig geäußert, dass die Zustimmung zu einem verbindlichen Ziel für die Biokraftstoffnutzung davon abhängt, dass ausreichende Garantien für die Nachhaltigkeit festgelegt werden.

Darüber hinaus sollten wir uns bei den Zahlen für das Land, das zur Herstellung von Biokraftstoffen erforderlich ist, nicht zu Übertreibungen hinreißen lassen.

Gemäß der seitens der Kommission veranlassten Simulation könnte bis 2020 80 Prozent unseres Nutzungsziels für Biokraftstoff durch im Inland produzierte Rohmaterialien erfüllt werden, die auf ca. 15 Prozent des Ackerbodens der Europäischen Union angebaut werden.

(Diese Zahl basiert auf der Annahme, dass die Handelspolitik unverändert bleibt. Wir setzen derzeit auf einen Erfolg bei der Doha Runde! Ich werde wichtige Annahmen unserer Berechnung zu einem späteren Zeitpunkt weiter ausführen.)

Sie sollten jedoch daran denken, dass bei unserer Analyse die Zugrundelegung der "echten" Ackerland-Nutzungszahl wahrscheinlich unter 15 Prozent läge. Dies ist auf die Nebenprodukte zurückzuführen, die bei der Biokraftstoffherzeugung anfallen.

Wenn wir eine Tonne Raps anbauen, um damit Biodiesel zu erzeugen, wird ca. 42 Prozent des Raps zu Öl verarbeitet und ca. 58 Prozent zu Mehl, das an den Tierfuttersektor verkauft wird. Entsprechend handelt es sich bei den fraglichen Hektarzahlen nicht "nur" um die Herstellung von Biokraftstoff.

Ich sollte vielleicht noch hinzufügen, dass der europäische Bauernsektor dringend Futtermittel zu vernünftigen Preisen benötigt - danach können Sie jeden Schweinezüchter fragen!

Jetzt möchte ich mich dem Zentrum des vorher erwähnten Mediensturms zuwenden, d.h. der Angst, dass die Biokraftstoffproduktion, die Lebensmittelpreise in schwindelnde Höhen treiben wird und dadurch die Menschen in den Entwicklungsländern immer weniger zu essen haben werden.

Es ist unbestritten, dass der plötzliche Preisanstieg in jüngerer Zeit Probleme in den städtischen Gebieten der Entwicklungsländer verursacht hat. Die Europäische Union muss hier möglichst rasch mit Hilfslieferungen reagieren. Ein langfristiger Preisanstieg hat jedoch auch positive Aspekte, vor allem für die 70 bis 80 Prozent der weltweit ärmsten Menschen, die in ländlichen Gebieten leben und ihren Lebensunterhalt durch die Landwirtschaft verdienen. Hier könnten wir mit unserer Entwicklungshilfe viel mehr bewirken. Wir sollten die Entwicklungsländer dabei unterstützen, ihr landwirtschaftliches Know-how zu verbessern und nach neuen landwirtschaftlichen Produkten Ausschau zu halten.

Diejenigen, die Biokraftstoffe für den aktuellen Preisanstieg der Lebensmittel verantwortlich machen, haben nicht nur den einen, direkt vor ihnen stehenden Elefanten übersehen, sondern sogar gleich zwei davon.

Der erste Elefant ist die enorme Zunahme bei der Nachfrage aus Schwellenländern, wie z.B. China und Indien. In diesen Ländern wird zunehmend mehr Fleisch verzehrt. Es sind ca. 4 kg Weizen erforderlich, um 1 kg an Schweinefleisch und ca. 2 kg an Weizen, um 1 kg an Geflügel zu produzieren. Entsprechend wirkt sich eine Nahrungsumstellung und Verlagerung hin zu einer Ernährung mit mehr Fleisch in Bevölkerungen mit mehr als 1 Milliarde Menschen enorm auf die Rohstoffmärkte aus.

Der zweite Elefant ist das Wetter und seine Auswirkungen auf die Produktion. 2006 hatte die Weizenproduktion in den USA, der Europäischen Union, Kanada, Russland, der Ukraine und Australien mit schlechten Wetterbedingungen zu kämpfen. 2007 passierte dies erneut, mit Ausnahme in den USA. Vor diesem Hintergrund darf nicht mit niedrigen Preisen gerechnet werden.

Neben diesen beiden Elefanten gibt es auch noch andere Einflüsse. Einer dieser Einflüsse ist die Spekulation. Ihr Anteil lässt sich nur schwer in Zahlen ausdrücken, ich möchte jedoch einige Beispiele aufführen.

1998 betrug die Investitionen in Rohstoffindizes insgesamt \$ 10 Milliarden. 2007 machte diese Summe \$ 142 Milliarden aus.

Und im Februar dieses Jahres wurden 140 Finanzprodukte auf Basis von Rohstoffen eingeführt. Dies war die bisher höchste Zahl und umfasst das Doppelte der Produkte, die pro Monat 2006 und 2007 auf den Markt gebracht wurden.

Wo kommt hier der Einfluss der Biokraftstoffproduktion in der Europäischen Union ins Spiel?

Die Europäische Union nutzt aktuell weniger als 1 Prozent ihrer Getreideproduktion zur Herstellung von Ethanol. Das entspricht nur einem Tropfen Wasser in einem Ozean. Zwei Drittel der Rapserte werden zur Herstellung von Biodiesel genutzt, die europäische Rapsproduktion macht jedoch nur ca. 2 Prozent der weltweiten Nachfrage nach Rapsöl aus. Dadurch werden die Märkte sicherlich nicht ins Wanken gebracht.

Die Auswirkungen des amerikanischen Biokraftstoffprogramms sind hingegen deutlicher zu spüren. Aber auch dieser Einfluss ist im Vergleich zu anderen vernachlässigbar.

Gemäß den Prognosen für die Landwirtschaft der OECD für 2006 bis 2016 betrug die Getreideknappheit in Nordamerika, Europa und Australien zusammengenommen 2006 mehr als 60 Millionen Tonnen - das ist fast das Vierfache im Vergleich zur Zunahme beim Einsatz von Weizen von 17 Millionen Tonnen für die Produktion von Ethanol in diesen Ländern.

Aber wie sieht es mit der Zukunft aus? Können wir ein Biokraftstoff-Nutzungsziel von 10 Prozent in der Europäischen Union erreichen, ohne unsere Bodenressourcen und unsere Lebensmittel- und Futtermittelmärkte über Gebühr zu strapazieren?

Die von der Kommission durchgeführte Analyse beantwortet diese Frage mit einem deutlichen "Ja".

Ich bin jedoch sicher, dass es Ihnen nicht entgangen ist, dass Analysen anderer Quellen zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen gelangen. Entsprechend ist es wichtig, zu verstehen, welche Annahmen jeweils gemacht wurden.

Im Wesentlichen wird bei den meisten außerhalb der Kommission durchgeführten Analysen eine statische Sichtweise der Welt zugrunde gelegt. Im Gegensatz dazu geht die Kommission nicht von einer statischen Welt, sondern von einer im Wandel begriffenen Welt aus. Entsprechend berücksichtigen wir sehr viele Faktoren, die andere Analysen außen vor lassen.

Wir erwarten eine Erntezunahme in der Europäischen Union, so dass wir zusätzliches Getreide erhalten - ca. weitere 34 Millionen Tonnen pro Jahr bis 2020.

Darüber hinaus rechnen wir mit einem Abbau bei den Flächenstilllegungen, so dass wir weitere 12-15 Millionen Tonnen an Getreide erhalten werden.

Und wir gehen davon aus, dass sich die Kraftstoffe der zweiten Generation weiter durchsetzen werden. Entsprechend gehen wir bei unserem zugrunde gelegten Modell davon aus, dass wir über diese Kraftstoffe 30 Prozent unserer Nachfrage nach Biokraftstoffen bis 2020 erfüllen können.

(Beim Punkt der Technologien lasse ich bewusst aus, welchen enormen Stellenwert genetisch verändertes Getreide haben könnte...)

Der letzte Faktor, der berücksichtigt werden sollte, sind die Importe. Wir wissen durchaus, dass die Europäische Union eine bestimmte Anzahl von Importen benötigt, um unser Ziel zu erfüllen. Bei unserem angenommenen Modell legten wir dieses Niveau auf 20 Prozent unseres Bedarfs bis zum Jahr 2020 fest. Wenn sich die Kraftstoffe der zweiten Generation langsamer als erwartet entwickeln, müssen die Importe zunehmen.

Der Import von Biokraftstoffen muss nicht unbedingt Exportprobleme bedeuten.

Wie ich bereits erläutert habe, arbeiten wir an Schutzmechanismen, um dadurch sicherzustellen, dass unsere Importe aus nachhaltigen Produktionen stammen.

Es gibt ebenfalls ein beträchtliches Potential an Ländern, die Biokraftstoffe exportieren, und die Erntezahlen können erhöht und nicht genutztes und sogar erodiertes Land kann zukünftig bewirtschaftet werden.

Wir dürfen nicht vergessen, dass ca. 21 Millionen Hektar an Boden, die für die Getreideernte eingesetzt werden, nicht mehr genutzt wurden, als die Sowjetunion zerschlagen wurde.

Die FAO teilte uns ebenfalls mit, dass Russland seine Getreideernte um 45 Prozent, Kasachstan um 60 Prozent und die Ukraine um 70 Prozent erhöhen könnte.

Und die durchschnittliche Getreideernte in der in Entwicklung begriffenen Welt beträgt weniger als die Hälfte des Niveaus in der "westlichen Welt".

Wenn wir ebenfalls das Potential der Kraftstoffe der zweiten Generation berücksichtigen, können wir dabei feststellen, dass viele Länder ihre Biokraftstoffherzeugung erhöhen könnten, ohne dadurch die für Lebensmittel benötigten Getreide zu vernachlässigen oder eine schädliche geänderte Landnutzung durchzuführen.

Ich möchte meine Rede gerne mit einem kurzen Kommentar über die Rolle der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) bei der Weiterentwicklung der Biokraftstoffe enden. Sie haben vielleicht schon gehört, dass die Kommission am 20. Mai ihre Vorschläge für einen GAP-Gesundheitscheck präsentieren wird.

Wie Sie wissen, bietet die GAP aktuell eine Energieanbausubvention von € 45 pro Hektar an. Diese Subvention ist jedoch nicht mehr erforderlich, da wir keinen Anreiz für die Produktion benötigen - und ich beabsichtige, diese Beihilfe im Rahmen des Gesundheitschecks zu kippen. Ich würde statt dessen gerne mehr Geld dazu einsetzen, Biokraftstoffe der zweiten Generation zu entwickeln.

Es ist nun für mich an der Zeit, zum Schluss zu kommen.

Wie ich bereits eingangs erwähnte, kommt die Ausarbeitung einer Biokraftstoffpolitik weder einem Geniestreich noch einem Akt des Wahnsinns gleich. Biokraftstoffe werden nicht alle unsere Probleme lösen, aber sie werden ebenfalls nicht die Lebensmittelversorgung der Welt in Gefahr bringen.

Bei einem richtigen Einsatz können sie eine Waffe im Kampf gegen den Klimawechsel und eine Art Versicherung gegen Probleme bei der Kraftstoffversorgung darstellen - im Einklang mit unserem Lebensmittelbedarf.

Wir werden sie nicht richtig nutzen, wenn wir sie zum Sündenbock machen. Das Problem bei einem Sündenbock besteht nämlich darin, dass es sich nur um eine symbolische Lösung handelt. Man schickt den Bock zwar in die Wildnis, aber die eigentlichen Probleme bleiben weiterhin bestehen.

Wir brauchen keine Sündenböcke sondern eine gute Politik, und dafür können wir sorgen!

Vielen Dank