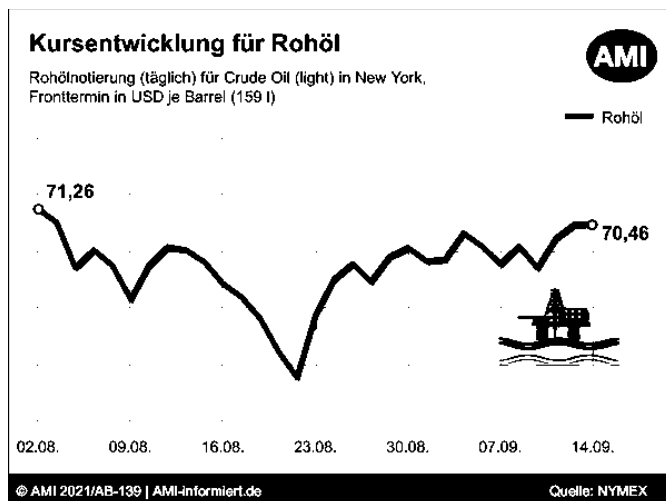




### Endlich neue Chancen für Biokraftstoffe

Das Treibhausgasquotengesetz wird nach über einem Jahrzehnt Stagnation endlich für Wachstum bei Biokraftstoffen sorgen, ganz besonders bei reststoffbasierten. Bundesregierung und Bundestag haben unsere Forderungen weitgehend übernommen. Konkret gibt es bei güllebasierten Biomethananlagen regional schon viele Projektplanungen. Gülle wird so zum gesuchten Rohstoff. Auch Biomethan aus Stroh ist profitabel (Technologieführer Verbio AG). Der Preis im THG-Quotenhandel hat im Vorgriff auf das neue Gesetz bereits deutlich angezogen. Begrenzender Faktor ist derzeit die noch kleine Fahrzeugflotte für CNG und LNG. Ein Impuls zur Umstellung bei Lkw und Bussen wird von der steigenden CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe erwartet. Der DBV wird sich jetzt gemeinsam mit den Biokraftstoffverbänden verstärkt für höhere Beimischungsgrade (B10, B30 für Lkw, E20, ...) einsetzen, um das Marktpotenzial zu verbreitern. Denn mit höheren Beimischungen können Verbraucher den steigenden CO<sub>2</sub>-Preis zum Teil auffangen.

(Quelle: DBV)



### Mehr Biogas in den Verkehrssektor bringen

Die Klimabilanz im Verkehrssektor ist aus Sicht des Fachverbandes Biogas bisher miserabel: Seit dem Jahr 1990 sind die Treibhausgasemissionen gleichbleibend hoch, beim Schwerlastverkehr sogar um 43 % gestiegen. Sie stehen damit im kras-

sen Widerspruch zum Klimaschutzgesetz, welches ein Minus von 48 % bis 2030 vorsieht. Der dringend notwendige Handlungsbedarf lässt sich allein mit E-Mobilität kurzfristig nicht lösen. „Wir brauchen eine sofort verfügbare Alternative zu Diesel und Benzin, die praxistauglich ist und sich sowohl für PKW als auch für LKW eignet“, fordert daher der Präsident des Fachverbandes Biogas e.V., Horst Seide, und ergänzt: „Biogas in Form von CNG oder LNG ist heute schon verfügbar und erprobt, wird regional erzeugt, spart bis zu 90 % an Treibhausgasen ein und ist zudem deutlich preiswerter als Benzin oder Diesel.“ Aktuell erzeugen die deutschen Biogasanlagen pro Jahr rund 100 Terawattstunden (TWh) Gas. Davon werden etwa zehn TWh zu Biomethan aufbereitet und ins Gasnetz eingespeist. Gut eine Terawattstunde Biomethan landet im Verkehr – das ist immerhin dreimal so viel wie noch vor fünf Jahren, aber immer noch viel zu wenig angesichts der bestechenden Vorteile dieser Kraftstoffoption. Insgesamt geht der Fachverband Biogas von einem Potenzial von etwa 240 TWh aus, das in deutschen Biogasanlagen erzeugt werden könnte. Damit ließe sich knapp ein Zehntel der 3,4 Mio. zugelassenen deutschen LKW betanken. (Quelle: Fachverband Biogas)

### Verbraucherpreise für Energieträger

Alle Preise verstehen sich inkl. gesetzl. MwSt. (19 %)

	Einheit	August	Juli	+/-
Holzpellets	ct/kg	23,20	22,52	<b>0,68</b>
Heizöl	ct/l	73,06	72,01	<b>1,05</b>
Biogas (100 %)	ct/kWh	8,93	8,93	-
Erdgas	ct/kWh	6,87	6,42	<b>0,45</b>

Anmerkung: Holzpellets ab 5 t, bis max. 50 km; Heizöl: ab 3500 l, frei Tank; Bio-/Erdgas: Verbrauch ca. 14 000 kWh/a, 12 Monate Mindestlaufzeit

Quelle: AMI/LK/MIO

### Holzenergie ist treibender Motor für den Klimaschutz

Holz übernimmt eine wichtige Klimasenkfunktion und ist unverzichtbarer Bestandteil der Treibhausgasneutralität 2045. Darauf machten die beiden FVH- und BBE-Vorstandsmitglieder Sebastian Henghuber und Julia Möbus in einer Pressemitteilung aufmerksam. Gleichzeitig stellten sie dabei



einige Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung der Holzenergie in der neuen Legislaturperiode aus dem Positionspapier des Hauptstadtbüros Bioenergie (HBB) vor. Im unmittelbaren Vorfeld des 21. Fachkongresses Holzenergie bekräftigen die beiden Vorstandsmitglieder Sebastian Henghuber und Julia Möbus des Fachverbandes Holzenergie (FVH) im Bundesverband Bioenergie (BBE) die positiven Klimaschutzwirkungen des nachwachsenden Rohstoffes Holz. Mit Kernforderungen aus dem Positionspapier des Hauptstadtbüros Bioenergie (HBB) richten sie sich an die am 26. September neu zu wählende Bundesregierung und appellieren für eine angemessene Berücksichtigung der Holzenergie im Rahmen der Energiewende und des Klimaschutzes. (Quelle: HBB)

ferländer steht. Unter den Empfängerländern für deutschen Biodiesel dominieren mit den Niederlanden, Polen und Belgien ebenfalls EU-Länder (88 %). Wichtigstes Drittland sind hier die USA, die in der ersten Hälfte 2021 mit knapp 71.000 t den vierten Platz halten, obgleich die Liefermenge gegenüber Vorjahreszeitraum um 30 % zurückgegangen ist. *Die UFOP weist darauf hin, dass in dieser Statistik ausschließlich Biodiesel berücksichtigt wurde; paraffinische Kraftstoffe wie hydriertes Pflanzenöl (HVO) werden nicht ausgewiesen.* (Quelle: UFOP)



### Deutsche Biodieselausfuhren weiter überdurchschnittlich

Deutschland exportierte im ersten Halbjahr 2021 laut Statistischem Bundesamt rund 933.117 t Biodiesel, demgegenüber belief sich der Import auf 429.657 t. Wichtigster Handelspartner sind mit 42 bzw. 36 % am Gesamtexport bzw. -import nach wie vor die Niederlande als wichtigster EU-Marktplatz für den Biodieselhandel. Allerdings ist der Import um 60 % deutlich zurückgegangen. Nach Recherche der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft (mbH) kamen darüber hinaus größere Importmengen aus Belgien, Malaysia und Polen, die allerdings ebenfalls alle geringer ausfielen als im Vorjahreszeitraum. Bei den Importen dominiert das Angebot aus anderen EU-Ländern (84 %); wichtigstes Drittland ist Malaysia, das allerdings mit nur knapp 65.000 t erneut auf Platz 3 der Lie-