

Berlin, den 5.8.2011

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Referat IG I 6

53048 Bonn

Per Mail:

Positionen und Vorschläge zum Thema Co-Hydrierung von Pflanzenölen

Sehr geehrter Herr ,

der AFM+E-Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V. möchte Ihnen gern einige Fakten und Gedanken zum Thema „Beigabe von nachhaltig erzeugtem Pflanzenöl zum Mineralöl zur gemeinsamen Hydrierung im Raffinationsprozess“ – kurz: Co-Hydrierung – darlegen.

Stärkung der Mineralölkonzerne provoziert Widerspruch des Bundeskartellamtes und von Wettbewerbspolitikern

Die Zulassung der Co-Hydrierung begünstigt allein die Mineralölkonzerne. Der Mittelstand wird ausgeschlossen. Durch diesen starken Eingriff in den Wettbewerb werden die bestehenden oligopolistischen Strukturen gestärkt. Das gravierende daran ist, dass die Stärkung der Konzerne gerade im Marktsegment Dieselkraftstoff stattfinden soll, in dem der unabhängige Mineralöl-Mittelstand seine Funktion als Versorger und Wettbewerbskorrektiv sehr wirksam ausfüllt.

Das Bundeskartellamt hat anlässlich der Vorlage der Sektorenuntersuchung Kraftstoffe am 26. Mai 2011 klargestellt, dass das Amt einer weiteren Konzentration entschieden entgegentreten wird und dass die Politik aufgerufen sei, Verbesserungen im Sinne der Verbraucher durch regulative Eingriffe zu prüfen.

Die Diskriminierung des unabhängigen Mittelstandes steht auch der Aussage des Energiekonzept der Bundesregierung entgegen, in dem es heißt: “Wir wollen den Wettbewerb und eine marktwirtschaftliche Orientierung auf den Energiemärkten stärken.“

Eine Bevorzugung der Konzerne könnte auch die Einmischung von Verbraucherorganisationen wie dem ADAC provozieren.

Hydrierte Pflanzenöle sind vielfältig einsetzbar

Der Bedarf an hochwertigen, hydrierten Mitteldestillaten besteht nicht allein im Straßentransport, sondern auch – und ganz besonders – seitens der Luftfahrt. So hat Airbus auf EU-Ebene zusammen mit führenden europäischen Fluggesellschaften und

Bio-Sprit-Produzenten ein Abkommen für Bio-Flugtreibstoffe unterzeichnet. Dies zielt darauf ab, in der EU bis 2020 pro Jahr mindestens 2 Millionen Tonnen Bio-Kerosin zu produzieren (Quelle: Energie Informationsdienst 30/11). Auch Lufthansa setzt auf Biokraftstoff. Der neueste Praxistests von Lufthansa mit Biokraftstoff wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie mit 2,5 Mio. Euro subventioniert.

Es besteht ganz offensichtlich ein mächtiger Appetit auf qualitativ hochwertigem Bio-Flugkraftstoff in Deutschland und Europa, der wahrscheinlich leicht die gesamte Produktion hydrierter Premiererzeugnisse absorbieren kann.

Grundsätzlich käme auch die Verwendung hydrierter Pflanzenöle im Heizölmarkt in Frage.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht angebracht, co-hydriertes Pflanzenöl nur im Dieselmotoren einzusetzen.

Bevorzugung von Co-Hydrierung ist nicht angebracht

Die Co-Hydrierung von Pflanzenöl (primär im Hydrotreater/Hydrofiner, eventuell auch im Hydrocracker) sollte immer zusammen mit den sogenannte Stand-alone-Verfahren, wie es beispielsweise von Neste Oil entwickelt wurde, genannt und behandelt werden. Es gibt keinen guten Grund, Industriepolitik zugunsten einer bestimmten technologischen Option zu betreiben.

Anlagenbau benötigt Zeit

Die technischen Voraussetzungen für eine Co-Hydrierung sind derzeit nicht gegeben. Die Raffinerien können die entsprechenden Investitionen nur über einen längeren Zeitraum von 2 bis 5 Jahren umsetzen – in der Regel im Rahmen von Routine-Überholungsarbeiten. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Raffinerien entsprechend investieren werden, da der deutsche Markt schrumpft und einige Raffinerien über kurz oder lang geschlossen werden (müssen). Daher ist zu erwarten, dass die deutsche Raffinerielandschaft gespalten sein wird, was die Einführung der Co-Hydrierung betrifft.

Für die Planung und den Bau sogenannte Stand-alone-Anlagen kann man etwa 2 bis 4 Jahre veranschlagen.

Wichtig aus mittelständischer Sicht ist an dieser Stelle: Was immer an Anlagen auf mittlere Frist gebaut werden sollte: der Ausstoß wird gemessen am Marktvolumen gering sein und dem unabhängigen Handel praktisch nicht zur Verfügung stehen, da die internationalen Mineralölkonzernen die Mengen im eigenen System unterbringen werden.

Saubere Bilanzierung nicht möglich

Der Einsatz von Pflanzenölen in einen Hydrocracker ist nur mit sehr geringen Prozentsätzen (etwa 2%) möglich. Eine echte saubere Bilanzierung ist nicht möglich, da sich das Produkt über alle Cracker-Produkte, vom Gas bis zum schwereren Anteil, verteilt.

Auch beim Einsatz von Pflanzenölen im Hydrotreater ist eine saubere Bilanzierung nicht möglich. Aus dem eingesetzten Pflanzenöl entsteht nicht 1:1 hydriertes Pflanzenöl, sondern auch Nebenprodukte wie Wasser und CO₂, abhängig von der Art des Pflanzenöls und den Reaktionsbedingungen. Da beide Umstände häufig wechseln, müsste immer neu bilanziert werden.

Fazit: das eingesetzte Pflanzenöl kann und darf nicht in voller Höhe für die Quote angerechnet werden.

Es gibt Alternativen zur Co-Hydrierung

Es gibt eine Reihe von Optionen, die Bioquote im Kraftstoffgeschäft zu erhöhen, die ohne schwere Nebenwirkungen daherkommen. Die Möglichkeiten sind praxisnah und werden von den unabhängigen Mineralöl-Mittelständlern teilweise bereits praktiziert.

Dazu zählt der Handel und Vertrieb von

- reinem Biodiesel (B100),
- Ottokraftstoff mit einem Ethanolgehalt von bis zu 85% (E 85)
- Biogas als Kraftstoff

Auf diesen Gebieten müsste die Mineralölindustrie in Deutschland wesentlich mehr machen. Dazu müsste sie aber endlich auch ihre Verweigerungshaltung aufgeben oder zu einer Verhaltensänderung angehalten werden.

Ferner ist die Quotenerfüllung für die Mineralölindustrie auch mit zusätzlichen Mitteln wie Vorjahresüberträge, Quotentickets etc. möglich.

Die Bundesregierung könnte zu einem verstärkten Handel und Vertrieb der genannten Biokraftstoffe durch entsprechende Weichenstellung beitragen. Die Optionen sind zahlreich. Denkbar wäre beispielsweise eine Kompensation für Lkws mit Euro 5-Standard, die beim Einsatz von B100 nicht mehr die Euro 5-Werte einhalten – sie könnten sehr wohl bei der Maut wie Euro 5-Fahrzeuge behandelt werden.

Die Co-Hydrierung mit all ihren Nachteilen für den Mittelstand und die öffentliche Diskussion darüber müssen nicht sein, es geht auch anders.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Winzenried