

Ölmarktbericht: April 2018

Die Ölpreisschwankungen im April waren von solchem Ausmaß, dass der gesetzlich verordnete Preisanstieg, als Folge des erhöhten Biotreibstoffanteils, größtenteils sowohl von den Kommentatoren als auch von den Verbrauchern nicht wahrgenommen wurde. Seitdem 15ten April ist es gesetzlich verpflichtend für alle Kraftstoffe im Straßenverkehr 7,25% Bioanteil zu haben (eine Erhöhung von 4,75%), und da Biotreibstoffe (Methylester für Diesel und Ethanol für Benzin) einen höheren Handelspreis haben als reiner fossiler Brennstoff, bedeutet eine Erhöhung des Bioanteils, eine Preiserhöhung von ungefähr 0,50 Pence per Liter. Basierend auf einem aktuellen jährlichen Diesel- und Benzinverbrauch von 50 Milliarden Litern, bedeutet dies einen Kostenanstieg von circa £250 Mill.in Großbritannien.

Aber der April hat bewiesen, dass in einem Markt, in dem die Preise täglich um 0,50 Pence per Liter fluktuieren, die Folgen dieser Veränderung gedämpft wurden. Dies war vielleicht nicht schlecht für die Zukunft, in der sich die Verbraucher in Großbritannien schon auf eine weitere Preiserhöhung freuen können, wenn das gesetzliche Minimum für den Biotreibstoffanteil in Benzin und Diesel auf 8,5% ansteigen wird. Danach wird der prozentuelle Anstieg kleiner sein, aber trotzdem alljährlich, bis in 2030 das vereinbarte Ziel von 12% Biotreibstoff (ungefähr 6 Milliarden Liter pro Jahr) erreicht sein wird.

60 Milliarden Liter ist auf keinen Fall eine kleine Menge und abhängig vom Ursprungsland des Produktes (mehr darüber später), wird sie eine entscheidende Rolle bei der CO2-Reduzierung der britischen Transportflotte spielen. Diese Zahl ist umso beeindruckender, wenn man berücksichtigt wie jung die Biotreibstoffbranche tatsächlich ist. Es war gerade mal in 2004 als das Energieeinsparungsgesetz anfang, Gesetze zu formulieren, die Veränderungen der Straßenkraftstoffspezifikationen erlaubten (z.B. Zugabe von Biotreibstoffen) um den Klimawandel aufzuhalten. Es dauerte aber selbst nach dieser Gesetzgebung, noch weitere 4 Jahre bevor ein Minimum Biotreibstoffanteil gesetzlich festgelegt wurde (dies war das erste Jahr der "verbindlichen Verpflichtung für erneuerbare Kraftstoffe im Transportservice" = RTFO).

Frühe Biotreibstoffprogramme in Großbritannien hatten zwar gute Absichten, aber waren oft hinsichtlich ihrer Konsequenzen schlecht durchdacht. Hauptsächlich lag dies daran, dass die ersten Ziele viel zu ehrgeizig waren und das Tempo bestimmten, bevor die Industrie in der Lage war, ihnen Folge zu leisten und daher wurden zahlreiche ethische und ökologische Eigentore geschossen. In ihrer Eile, die gewünschten Ziele zu erreichen, schafften Großbritannien und andere EU-Länder einen indirekten Anreiz die Palmölproduktion zu steigern (um Palmölmethylester = POME = eine Art Biokraftstoff, herzustellen). Dies wiederum führte zu einer rapiden Entwaldung von Teilen Süd-Amerikas und Süd-Ost-Asiens um Platz für Palmölplantagen zu schaffen. Unterschiedliche Steuerregelungen in den verschiedenen EU-Ländern schafften außerdem eine Vervielfältigung der Lieferketten. So bedeutete zum Beispiel die Zollfreiheit für Biotreibstoffe in Deutschland (d.h. keine Steuer), dass die Hersteller aus anderen Ländern ihre Produkte nach Deutschland schickten anstatt sie vor Ort zu verwenden. Als Folge entstanden nicht nur überflüssige Transportemissionen, aber es erhöhte die Abhängigkeit von non-EU Biokraftstoffen von oft zweifelhafter Herkunft für die anderen Länder. Zu guter Letzt bedeuteten Subvention für die Bauern des mittleren Westens in den USA, dass Ethanol für Benzin normalerweise aus Getreide gewonnen wurde. Wissenschaftler waren schnell zugegen um darauf hinzuweisen, dass dieser Prozess normalerweise mehr Energie benötigt als einfach Rohöl zu fördern und es auf die normale Art und Weise zu raffinieren.

Trotz alledem hat sich die Industrie in den letzten 10 Jahren immens weiterentwickelt und neue Gesetze stellen sicher, dass die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholt werden. Eine "Getreide-Obergrenze" wurde 2018 eingeführt um Bedenken hinsichtlich der Problematik "Treibstoff statt Lebensmittel" zu adressieren, die eine Höchstgrenze von 55% der Gesamtproduktion für auf Getreide basierende Biokraftstoffe (z.B. Soja, Zucker, Weizen) festlegt. Der Rest muss aus Biotreibstoffabfallprodukten gewonnen werden (z.B. Talg, benutztes Speiseöl) und diese Höchstgrenze wird jedes Jahr weiter reduziert werden, so dass in 2030 nur noch 20% Biotreibstoff aus Getreide gewonnen werden darf. Darüber hinaus hat die Industrie ihre Aktivitäten in den letzten Jahren selbst überwacht und damit den Ruf der Biokraftstofflieferkette verbessert. Das Ergebnis war, dass in 2017 genau Null Liter Palmöl in die Produktion von Biokraftstoffen in Großbritannien geflossen ist, verglichen mit 10% in 2010. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil von gebrauchtem Speiseöl (ohne Frage das umweltfreundlichste Produkt, aufgrund seines lokalen Ursprungs - wir hier in England essen gern mal Pommes - und der relativen einfachen Gewinnung) von 5% auf 40% gestiegen.

Trotz dieses Fortschritts bestehen weiterhin Zweifel in der Gesellschaft, wenn es sich um die Biotreibstoffindustrie dreht. Teile bleiben ihr geradezu feindlich gesinnt, was bedauerlich ist, denn so hilft die Einführung von nachhaltigem Biotreibstoff nicht nur dabei die Co2 Emissionen des Transportwesens zu reduzieren, (jeder verwendete Liter von recyceltem Speiseöl entspricht einer 70% Reduzierung von Treibhausgasen im Vergleich zu Standarddiesel und Talk

Ölmarktbericht: April 2018

kann sogar zu einer 90% Reduzierung führen) sondern der gesamte Fortschritt wurde mit minimalen Subventionen der Regierung erzielt. Und dies ist doch sicherlich positiv in einer Welt, in der das Geld der Steuerzahler für Projekte verprasst wird, wie zum Beispiel Energieprojekte, die aufgrund der Brutrechte von Molchen feststecken oder für Kraftwerke in Nordengland, die Hundertmillionen Pfund Subventionen erhalten um Holz aus den USA zu importieren um Elektrizität zu erzeugen, die geringfügige Umweltvorteile bringen.

Die Biotreibstoffindustrie (die zum Großteil von der Ölindustrie betrieben wird) zeichnet sich im Gegensatz dazu dadurch aus, dass sie ihr Geld für das ausgegeben hat, was sie angekündigt hat, obwohl sie gezwungen wurde, den Verkauf ihres Hauptprodukts (z.B., Benzin und Diesel aus Rohöl) um 5% zu reduzieren und es mit etwas viel Teurerem zu ersetzen! Als Ergebnis sind 6 Milliarden Liter Rohöl aus dem Verbrauch in Großbritannien gezogen worden und wenn man das mit all den Ländern multipliziert, die das Gleiche gemacht haben, ergibt das eine glaubwürdige und wesentliche Reduzierung der CO₂ - Emission.

