



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Alkoholverwaltung EAV

Marcel Ott

28. September 2010

Bioethanol: Marktöffnung voller Hindernisse

Zwischenbericht

Trotz der steuerlichen Förderung und der Liberalisierung der Importmöglichkeiten ist Bioethanol in der Schweiz weit von einem Marktdurchbruch entfernt: Im Gegensatz zu den Nachbarstaaten der EU werden in der Schweiz bislang nur geringe Mengen an Bioethanol abgesetzt.

Die vorliegende Studie im Auftrag der Eidgenössischen Alkoholverwaltung analysiert die Gründe für das geringe Interesse der Erdölbranche am Bioethanol in der Schweiz. Dazu wurden Interviews mit einer ausgewählten Anzahl an Akteuren aus dem Mineralölmarkt geführt.

Die Interviewpartner haben folgende Gründe für den bisherigen Verzicht auf eine landesweite Markteinführung von Biotreibstoffen genannt:

1) Nicht praxisorientierte ökologische und soziale Mindestanforderungen

Alle befragten Marktteilnehmer nennen die hohen Anforderungen an den Nachweis der Einhaltung der ökologischen und sozialen Mindestanforderungen als Haupthindernis für den nicht erfolgten Marktdurchbruch des Bioethanols:

In der Schweiz wird seit Ende 2008 kein Bioethanol mehr hergestellt, weshalb der Markt vollständig über Importe versorgt werden muss. Ein lückenloser Nachweis vom Anbau der Rohstoffe bis zum Endverbrauch ist nur mit grossem Aufwand und nur für geringe Mengen im Direktimport möglich. Eine gemeinsame Lagerung mit in der EU zugelassenen Biotreibstoffen in den Einfuhrhäfen ist ausgeschlossen. Eine effiziente und ausreichende Versorgung aus der ARA-Zone (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) oder aus Deutschland und Italien - wie sie bei den fossilen Treibstoffen vorherrscht - ist mit den restriktiven Schweizer Vorschriften nicht möglich.

Diese logistischen Einschränkungen beeinflussen die Wirtschaftlichkeit des Bioethanols negativ, weshalb sie im Vergleich zu fossilen Treibstoffen nicht konkurrenzfähig sind. Der Nachweis verhindert somit, dass Bioethanol in genügender Menge eingekauft und importiert werden kann.

2) Fehlende Unterstellung von Bioethanol unter die Pflichtlagerhaltung

Die Tanklager der Mineralölfirmen werden gleichzeitig für den Warenumsatz und für die Pflichtlagerhaltung genutzt. Die Pflichtlagerbestände von Benzin liegen bei ca. 4,5 Monatsabsätzen. Die Umschlagshäufigkeit der Pflichtlagerprodukte ist - bedingt durch die grossen Lagertanks - klein, weshalb die Lagerstabilität der Produkte sehr wichtig ist.

Mineralölpflichtlager gibt es für verschiedene Benzinqualitäten wie Autobenzin 95 oder 98. Bioethanol hingegen untersteht nicht der Pflichtlagerhaltung gemäss Landesversorgungsgesetz. Auch das Basisbenzin (RBOB), welches geringere Luftschadstoffemissionen bei der Beimischung zu Benzin (E5) garantieren würde, wird nicht den Pflichtlagermengen angerechnet, da es nicht der Benzinnorm entspricht.

Bioethanol hat die Eigenschaft, dass es Kondenswasser bindet, weshalb es nicht lagerstabil ist. Um die Lagerfähigkeit zu verbessern und zusätzliche Korrosion in den Lagertanks zu vermeiden, wird fossiles Benzin und Bioethanol erst unmittelbar vor dem Verkauf zu E5 vermisch (sogenanntes Rackblending). Dazu müssen Bioethanol und das RBOB in getrennten Tanks gelagert werden. Ohne Anrechnung von Bioethanol und RBOB an die Pflichtlagermengen fehlen in der Folge die notwendigen Tankkapazitäten, um die von der Carbura vorgeschriebenen Pflichtlagermengen an fossilen Treibstoffen einzuhalten. Für viele Firmen ist es aus diesen Gründen ausgeschlossen, ihr Tanklager auf RBOB und Bioethanol umzustellen.

Zudem entfallen auf Tanks, die für RBOB oder Bioethanol genutzt werden, die Pflichtlagerentschädigungen, was zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber Tanks mit fossilen Treibstoffen führt.

Die Pflichtlagerhaltung - als wettbewerbsneutrales Instrument - benachteiligt damit den Einsatz von Bioethanol stark.

3) Schwierige Deckung der Nachfrage

Bei den interviewten Firmen bestehen unterschiedliche Ansichten darüber, ob bei einer Harmonisierung der Schweizer Vorschriften mit denjenigen der EU genügend Bioethanol für die Deckung der Nachfrage beschafft werden könnte. Einig sind sie sich aber darin, dass mit den bestehenden, restriktiven Vorschriften nicht genügend Ware für eine flächendeckende Versorgung beschafft werden kann.

Bis heute haben es lediglich zwei Importeure gewagt, das aufwändige Nachweisverfahren für Bioethanol zu durchlaufen. Dadurch wurde eine Monopolsituation geschaffen, welchem sich die Importeure und die Raffineure nicht aussetzen möchten.

4) weitere Gründe

Es wurden noch andere Gründe genannt, die gegen einen Einsatz von Biotreibstoffen sprechen. Solche Einzelnennungen betreffen z.B.

- Moralisch und ethische Bedenken, dass die Verwendung von Nahrungsmittelpflanzen für die Energieproduktion zu Nahrungsmittelverteuerung führen könnte.
- Die fehlende Möglichkeit, Preisschwankungen bei den Biotreibstoffen abzusichern (sogenanntes Hedging).
- Befragte Lagergesellschaften schätzen die Investitionen für Tanks, getrennte Zuleitungen und Pumpen, die in den Tanklagern für die Beimischung bei der Auslagerung erforderlich sind, auf Millionenhöhe.
- Für einzelne Firmen kommt aus firmenstrategischen Gründen nur eine flächendeckende Einführung von Bioethanol-Benzingemischen in Frage, was mit den heutigen Schweizer Rahmenbedingungen nicht möglich ist.

5) Zusammenfassung und Wertung

Die Befragungen haben gezeigt, dass die restriktive Handhabung der Nachhaltigkeitsvorschriften sowie die nicht wettbewerbsneutrale Situation bei der Pflichtlagerhaltung die Hauptursachen für den mangelnden Marktdurchbruch beim Bioethanol sind.

Können hier nicht Lösungen gefunden werden, wird der flächendeckende Einsatz von Bioethanol in der Schweiz auch in den kommenden Jahren für die Erdölbranche nicht interessant werden und Biotreibstoffe der zweiten Generation werden keine Chance erhalten, sich am Markt zu etablieren.

Alle weiteren Gründe, welche noch angeführt wurden – selbst die hohen Investitionen für zusätzliche Leitungen, Pumpen und Tankumstellungen –, sind m. E. nicht so entscheidend, als dass nicht Lösungen gefunden werden können.

Der detaillierte Schlussbericht zur Studie wird Ende Oktober 2010 vorliegen.