

## Alles riecht nach großem Biosprit-Betrug

Welt, 04.07.2023, Daniel Wetzel

[https://www.welt.de/wirtschaft/plus246153920/China-Alles-riecht-nach-groessem-Biosprit-Betrug.html?sc\\_src=email\\_4531783&sc\\_lid=462479069&sc\\_uid=9b9AoAfTYB&sc\\_lid=6218&sc\\_cid=4531783&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc\\_eh=94c824e22aa172ca1](https://www.welt.de/wirtschaft/plus246153920/China-Alles-riecht-nach-groessem-Biosprit-Betrug.html?sc_src=email_4531783&sc_lid=462479069&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=6218&sc_cid=4531783&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc_eh=94c824e22aa172ca1)

Teile der deutschen Biokraftstoff-Industrie stehen vor dem Kollaps. Denn China flutet den Markt mit Ware zu Dumpingpreisen – offenbar mit gefälschten Herkunftsnachweisen. Die Staatsanwaltschaft ist eingeschaltet. Derweil wird der Vorgang zur Belastung für die gesamte Verkehrswende.

Die Mineralöl-Konzerne konnten ihr Glück kaum fassen. Gerade erst hatten sie dank der kriegsbedingt hohen Ölpreise Milliarden Gewinne eingefahren, da kam im Februar dieses Jahres noch der glückliche Umstand hinzu, dass Klimaschutz ganz unverhofft sehr billig wurde.

Und zwar als die Bundesregierung beschloss, dass Ölmultis die Beimischung von „fortschrittlichen“ Biokraftstoffen doppelt auf ihre Treibhausgasquote anrechnen dürfen. Schon lief der Markt dieser sonst eher seltenen Biospritsorte praktisch über. Für Mineralölkonzerne muss es wie im Märchen gewesen sein.

In den sogenannten ARA-Häfen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, war praktisch über Nacht die doppelte Menge jenes Biodiesels im Angebot – und der Preis halbiert.

Der Sprit kam per Tanker aus China – und wurde mit dem von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) überprüften Bio-Zertifikat verkauft. Da griffen die europäischen Multis und insbesondere die deutschen Tankstellen-Betreiber gerne zu.

Herkömmlicher Biokraftstoff aus Anbaubiomasse, also zum Beispiel Raps oder Mais, leistet bislang den Löwenanteil des Klimaschutzes im Verkehrsbereich. Doch wegen der „Tank-statt-Teller“-Diskussion will Bundesumweltministerin Steffi Lemke (Grüne) die Biokraftstoffe auf Nahrungs- und Futtermittelbasis bis 2030 aus dem Markt drängen.

Stattdessen soll „fortschrittlicher Biokraftstoff“ eine Chance bekommen, der unter anderem aus Reststoffen der Landwirtschaft und Lebensmittelindustrie stammt.

Abgeschiedenes braunes Fett aus Großküchen oder der Seifenproduktion, „Brown Grease“ genannt, und Reststoffe aus der Speiseölraffination sollen vermehrt für die Kraftstoffproduktion eingesetzt werden, denn sie gehen nicht auf Kosten landwirtschaftlicher Anbaufläche. Deshalb wird diese Methode von der Bundesregierung gefördert.

Mineralöl-Konzerne, die laut Gesetz eine bestimmte Treibhausgasquote erfüllen müssen, können sich eben jene Beimischung des Kraftstoffs aus Altfetten und Abfällen seit kurzem doppelt anrechnen. Nun ist es aber nicht so leicht, aus braunem Fett einen sauberen Biodiesel zu destillieren. Das Verfahren ist aufwendig, das Endprodukt daher deutlich teurer als Biosprit aus Mais oder anderen Anbaupflanzen.

„Der Bau so einer Anlage dauert 36 Monate – wenn Sie schnell sind“, sagt Bengt Korupp, Chef des deutschen Herstellers German Biofuels GmbH (gbf) in Brandenburg. Doch der chinesischen Konkurrenz gelang scheinbar das Unglaubliche: Bei ihnen dauerte es nur zwölf Monate, und die Exporte von fortschrittlichem Biosprit nach Europa verdoppelten sich auf mehr als eine Million Tonnen im ersten Halbjahr 2023.

„Wo kommen so plötzlich so große Kapazitäten her?“, fragt Korupp. Seit das Brown-Grease-Derivat in den Benelux-Häfen zu Preisen verschleudert wird, die hierzulande als Dumping gelten würden, geht die Auslastung seiner Anlagen drastisch zurück, wie die der anderen deutschen und europäischen Biokraftstoff-Hersteller auch.

„Die deutsche und europäische Biokraftstoffindustrie könnte in wenigen Monaten ihre Produktion einstellen und dauerhaft vom Markt verschwinden“, warnt Elmar Baumann, Geschäftsführer beim Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB).

Sein Verdacht: Chinesische Produzenten könnten fortschrittlichen Biodiesel nicht gemäß den europäischen Vorgaben aus Abfällen und Reststoffen herstellen, sondern unter anderem aus Palmöl und ihn dann umdeklariieren. „Die unsauberen Importe haben zu einer drastischen Marktverzerrung zulasten der hiesigen Industrie geführt.“

Palmöl ist die billigste Form von Biomasse auf dem Weltmarkt. Doch weil für die Plantagen viel Urwald, vor allem in Malaysia und Indonesien gerodet wurde, akzeptiert Deutschland ab diesem Jahr überhaupt keinen Biokraftstoff aus Palmöl mehr.

Laut einer EU-Richtlinie darf es nur für Biokraftstoffe verwendet werden, wenn dafür nach 2008 kein Wald mehr geopfert wurde. Doch das Palmöl könnte illegal weiter nach Europa fließen – nur umgeleitet nach – und umetikettiert durch – China, glaubt Baumann.

Ein Verdacht, der sich auf Zahlen stützt: Kommerziellen Marktanalysen zufolge haben sich die Palmöl-Lieferungen Malaysias und Indonesiens nach China innerhalb eines Jahres mehr als versechsfacht, von 35.000 auf 162.000 Tonnen im ersten Quartal dieses Jahres. Parallel dazu schossen die Exporte von angeblich „fortschrittlichem“ Biodiesel nach Europa in die Höhe. Zufall?

„Die heimischen Biokraftstoffproduzenten halten sich minutiös an die Vorgaben zur Nachhaltigkeitszertifizierung, während die Zertifizierung der Importware erhebliche Zweifel aufwirft“, schimpft VDB-Chef Baumann. Er wirft den Behörden mangelhafte Kontrollen vor: „Diese industriepolitische Blauäugigkeit ruiniert Arbeitsplätze und Investitionen bei uns.“

Der Vorgang rückt das System der Zertifizierung von Biosprit ins Rampenlicht. Wenn der fortschrittliche Biodiesel aus China Fake sein sollte, wie Baumann glaubt: Warum trägt er dann den Öko-Stempel europäischer Zertifizierer, die in Deutschland vom Bundesamt für Ernährung und Landwirtschaft (BLE) überwacht werden?

Das System funktioniert so: Ein privates Zertifizierungs-Unternehmen aus Europa prüft in China, ob die Exportware den gesetzlichen Anforderungen in der EU genügt. Bei der Zertifizierung muss der Auditor im Falle fortschrittlicher Biokraftstoffe

kontrollieren, dass der Hersteller tatsächlich die angegebenen Rest- und Abfallstoffe zur Produktion verwendet hat.

Mengenströme werden verglichen: Passen die Produktionsdaten des Herstellers zu seinen Rohstoff-Einkäufen? Zuweilen gibt es auch unangekündigte Firmenbesuche. Das hat augenscheinlich bislang gut funktioniert.

Nun gibt es international zwar viele Zertifizierungssysteme, die untereinander im Wettbewerb stehen. Sie heißen ISCC, REDCert, 2BSvs oder RSB. In China ist aber nur ein System tätig, nämlich ISCC.

Offiziell kontrolliert wird das Treiben nur aus der Ferne. Eigentlich soll in Deutschland die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) die Zertifizierer bei ihrer Arbeit kontrollieren. Doch sie kann das lediglich anhand von Schriftwechseln tun. Denn China lässt keine staatlichen Aufpasser aus Deutschland ins Land.

Ein „Witness Audit“ – eine Firmenkontrolle unter den unbestechlichen Augen eines deutschen Beamten – findet nicht statt. Die Öko-Zertifizierung ist trotzdem gültig – und gibt dem Käufer in Europa ein gutes Gewissen.

Lückenhafte Kontrollen sind bei diesem System allerdings wahrscheinlich. Der Zertifizierer „International Sustainability & Carbon Certification“ (ISCC) mit Sitz in Köln steht beim Verdacht auf falsch deklarierten Biosprit besonders unter Erklärungsdruck.

Man habe inzwischen 70 unangekündigte Kontrollen durchgeführt, beteuert das Unternehmen. Sechs Unternehmen habe man schon die Zertifikate entzogen, die die geforderten Unterlagen nicht innerhalb einer Frist von 3 Tagen vorlegen konnten. Auch Labortests habe man in Auftrag gegeben und will weitere Sonderkontrollen durchführen.

Viel mehr kann die Aufsichtsbehörde BLE auch nicht tun: Auf Nachfrage erklärt die Bundesanstalt, sie habe unmittelbar nach Bekanntwerden der Betrugsvorwürfe das Bundeslandwirtschaftsministerium, das Bundesumweltministerium als auch die EU-Kommission in Kenntnis gesetzt.

Überdies wurde die Staatsanwaltschaft Bonn eingeschaltet. „Zudem wurden im Rahmen der gesetzlich zur Verfügung stehenden Kontrollmöglichkeiten Zertifizierungsunterlagen zur Verifizierung der Verdachtsfälle angefordert und kurzfristig Kontrollaudits vor Ort angeordnet“, so die Behörde.

Dem Verband der Deutschen Biokraftstoffhersteller genügt das nicht. Er fordert, den Import fortschrittlicher Biokraftstoffe aus China so lange nicht mehr besonders zu fördern, bis Peking deutsche BLE-Kontrollure ins Land lasse. „Angesichts der Mängel bei der Zertifizierungspraxis und fehlender unabhängiger Kontrollen in China muss die Bundesregierung kurzfristig die Doppelanrechnung für solche Biokraftstoffe aussetzen“, so VDB-Chef Baumann.

Er sieht Grundsätzliches in Gefahr. Schließlich erfordern viele Bereiche des europäischen „Green Deal“ eine Überprüfung von Angaben außereuropäischer Lieferanten. „Wenn diese Angaben jedoch nicht ausreichend überprüft werden, gerät

das gesamte System ins Wanken“, warnt er: „Das könnte viele Industrien bei uns zugrunde richten, so wie wir es jetzt bei Biokraftstoffen sehen.“

Kollabiert die deutsche Biokraftstoff-Branche, so wie einst die deutsche Solarindustrie unter der Flut billiger Ware aus China, die diesmal sogar illegal ins Land kommt? Damit würde die Abhängigkeit Deutschlands von Biosprit aus China und anderen externen Lieferanten noch steigen.

Die Verkehrswende ist aber auf Biosprit noch lange angewiesen, selbst wenn es gelingen sollte, bis 2030 die gewünschten 15 Millionen E-Autos auf die Straße zu bringen: Die übrigen 30 Millionen Fahrzeuge müssen ja schließlich auch klimaneutral betrieben werden. Soll der Klimaschutz im Verkehr mit Import-Abhängigkeit von zweifelhaften Lieferanten erkaufte werden?

Die Bundesregierung hört die Warnung wohl, doch schnell handeln will sie nicht. In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Unionsfraktion im Bundestag, (20/7327) erklärt sie vergangene Woche, es läge der Bundesregierung und der Europäischen Union ja „keine Bestätigung der Verdachtsfälle vor“. Man müsse laufende Untersuchungen abwarten. Ob und wie das Zertifizierungssystem für Biosprit zu verbessern wäre, müsse man „im europäischen Kontext diskutieren“.

Die Zögerlichkeit kommt in der deutschen Biosprit-Branche nicht gut an. Sie hegt ohnehin den Verdacht, dass die Bundesregierung nur die Elektromobilität im Blick hat und die Interessen der Biokraftstoff-Produzenten kaum beachtet.

Es könne aber „nicht im Interesse der Bundesregierung liegen, Biodiesel hierherzubringen, der mutmaßlich aus Palmöl produziert wurde“, drängt VDB-Chef Baumann. Den Fall sehe er als „Prüfstein“ für Bundesumweltministerin Lemke: „Vertritt Steffi Lemke ihre Werte Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Transparenz nur als Wohlfühlprogramm, das die heimische Wirtschaft zu erfüllen hat? Oder nimmt sie die Werte ernst und setzt sie trotz Widerständen auch gegenüber chinesischen Importen durch?“