

Österreichische  
**Spirituosen**  
Zeitung

Für Industrie, Gewerbe und Handel  
Fachblatt für die Spirituosenerzeugung, Wein- und Obstbrennereien  
Fruchtsäfte und Sekterzeugung sowie Gärungssessige

106. JAHRGANG

Februar 2007

NR. 2

## Auf dem Weg zum grünen Gold?

### Alcosuisse – Kumulierung ungünstiger Faktoren macht Ethanol rar und teuer

Auf dem Weltmarkt für Ethanol ist es seit einiger Zeit sehr hektisch. Aufgrund der schlechten Zuckerrohrernte im letzten Jahr in Brasilien, dem grössten Ethanolexporteur weltweit, ist deutlich weniger Ethanol verfügbar als noch vor einigen Jahren. Und weil europäische Staaten die Verwendung von Bioethanol zu Treibstoffzwecken subventionieren, fliesst der grösste Teil des in Europa produzierten Ethanols in den Treibstoffbereich. Als Konsequenz sind auf dem Markt kaum mehr grössere Mengen Ethanol in Industriequalitäten verfügbar.

Es hat sich bereits länger abgezeichnet, dass die Ethanolpreise, die eng an die Rohölpreise gekoppelt sind, einen Sprung nach oben machen würden. Erwartet wurde diese Preisentwicklung aufgrund der steigenden Nachfrage nach Bioethanol zu Treibstoffzwecken. In Staaten wie den USA und Brasilien sowie in den meisten Mitgliedstaaten der Europäischen Union wird das Beimischen von Ethanol zu Treibstoffen durch verschiedene politische und zolltechnische Massnahmen gefördert. Somit fliesst der grösste Teil der dortigen Inlandproduktion in den Treibstoffbereich und steht nicht als Industriequalität zur Verfügung.

#### **Dürre in Brasilien ...**

Die Wetterkapriolen im Jahr 2005 haben ebenfalls zum sprunghaften Preisanstieg auf dem weltweiten Ethanolmarkt beigetragen. Der Norden Brasiliens war im Jahr 2005 mit einer extremen Trockenperiode konfrontiert. Durch die anhaltende Dürre wurde ein Teil der Zuckerrohrplantagen zerstört. Die brasilianischen Zucker- und Ethanolproduktion konnten ihre Lieferver-

träge nicht einhalten. Auch Alcosuisse war von diesem Engpass betroffen. Ein Lieferant, mit welchem schon im Voraus eine grössere Lieferung vereinbart war, erlitt einen erheblichen Ernteverlust. Alcosuisse musste diese verlorene Menge Ethanol anderweitig beschaffen. Da noch andere europäische Abnehmer in Brasilien, dem grössten Ethanolproduzenten weltweit, einkaufte, brach auf dem Weltmarkt kurzfristig Hektik aus.

#### **... und Überschwemmungen in Europa**

Normalerweise hätte der europäische Markt die Ausfälle auffangen können. Doch auch in Europa, vor allem in Frankreich – einer der grössten Produzenten von Ethanol aus Zuckerrüben –, spielte das Wetter 2005 nicht mit. So war der Frühling viel zu nass, was den Zuckerrüben nicht gut bekam. Entsprechend fielen die Ernteerträge tiefer aus als ursprünglich erwartet. Verwertbare Überschüsse gab es kaum. Da das in Europa produzierte Ethanol mehrheitlich in den subventionierten Treibstoffmarkt fliesst, ist zeitweise auch hier kaum Ethanol in Industrie- und Lebensmittelqualitäten erhältlich.

#### **Sinkt das Angebot, steigen die Preise**

In der Vergangenheit hatten Angebote aus dem Dollarraum im Vergleich zu Angeboten aus dem europäischen Raum einen gewissen Währungsvorteil, der auch von Alcosuisse genutzt wurde. Mangels eines breiten Angebots aus dem Dollarraum kann dieser Währungsvorteil jedoch nicht immer realisiert werden. Trotz der massiv steigenden Preise auf dem weltweiten Ethanolmarkt und der höheren Transportkosten konnte Alco-

suisse dank grosser Anstrengungen die Verkaufspreise im Jahr 2005 noch halten. Doch Anfang Juni 2006 war Alcosuisse aufgrund der oben geschilderten Ausgangslage gezwungen, ihre Preise um zehn Franken je hundert Kilogramm zu erhöhen. Eine zweite Erhöhung um fünf Franken je hundert Kilogramm wurde Anfang September 2006 angekündigt. Ein weiterer Grund, der zur Preiserhöhung beigetragen hat, sind die stets steigenden Transportkosten. Da die Transportunternehmen ihre hohen Treibstoffkosten in Form eines laufend aktualisierten Treibstoffzuschlags vollumfänglich an die Kunden weitergeben, sind die Transportkosten innerhalb der letzten zwölf Monate um etwa zehn Prozent gestiegen. Kommt hinzu, dass der Unterhalt der eigenen Bahntransportbehälter seit Juli 2006 vollumfänglich zu Lasten von Alcosuisse geht. Bisher wurden Reparaturen und Unterhaltsarbeiten an privaten Bahnwagen ebenfalls von den SBB ausgeführt und finanziert. Mit der Änderung des internationalen Eisenbahnabkommens (COTIF) müssen Privatwagenbesitzer diese Leistungen nun selber organisieren und bezahlen.

### Verknüpfungen zwischen Ethanolpreis und Rohölpreis

Wie eingangs erwähnt, wurde die aktuelle Situation durch den ansteigenden Rohölpreis beschleunigt. Die Herstellung von synthetischem Ethanol aus dem bei der Rohölaufbereitung anfallenden Ethylen hat sich verteuert. Daher wird verstärkt nach etwas günstigerem Ethanol aus natürlich nachwachsenden Rohstoffen (Agrarprodukte) nachgefragt. Da die Produzenten von synthetischem Ethanol kein Interesse haben, ihre Produkte auf dem Spotmarkt unter den Gestehungskosten zu verkaufen, erscheint die Gelegenheit günstig, die Produktion zwecks Unterhaltsarbeiten zu unterbrechen. Dies führt zu einer weiteren Verknappung des Angebots.

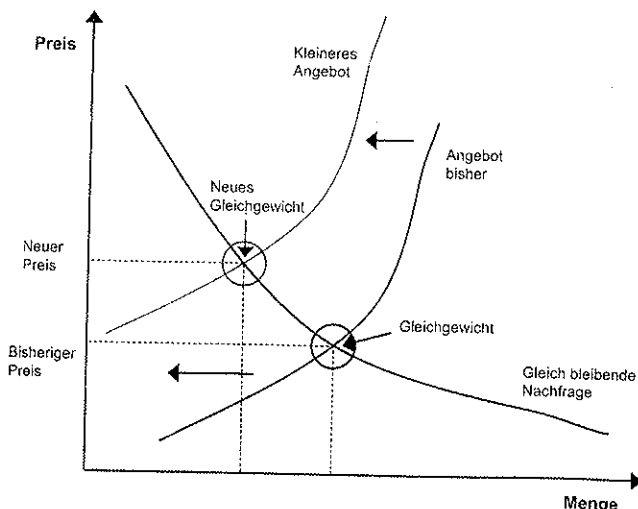


Abb.: Bei gleich bleibender Nachfrage steigt der Preis, sobald das Angebot kleiner wird.

In Brasilien stellen die so genannten Flex Fuel Vehicles (FFV) den grössten Anteil der Autos dar. Diese Fahrzeuge sind technisch so ausgerüstet, dass sie mit beliebigen Mischungen aus Benzin und Ethanol betrieben werden können. Diese grosse Inlandnachfrage senkt die für den Export zur Verfügung stehende Ethanolmenge – gerade bei stetig steigenden Benzinpreisen. Der bedeutendste Teil des aus Brasilien exportierten Ethanols wird in die USA verschifft. Denn die USA wollen dem brasilianischen Beispiel folgen. So wurde vielerorts MTBE (Methyltertiärbutylether, hergestellt aus Isobuten und Methanol) als Benzinzusatz verboten, was dazu führt, dass Ethanol einerseits verstärkt in Form des Zusatzes ETBE (Ethyltertiärbutylether, hergestellt aus Isobuten und Ethanol) und andererseits als Direktmischung mit Benzin verwendet wird. Die USA als grösste Rohölverbraucher der Welt sind heute weltweit die zweitgrössten Ethanolproduzenten. Im Gegensatz zu Brasilien wird dieses Ethanol mehrheitlich aus Getreide hergestellt.

### Tendenzen der Zukunft

Die Ethanolthematik hat im Übrigen einen ethischen Aspekt: Dem Nahrungsbedürfnis der wachsenden Bevölkerung auf der südlichen Halbkugel unserer Erde steht das Mobilitätsbedürfnis der Bewohner/innen der nördlichen Halbkugel gegenüber. Auf der einen Seite müssen auf immer geringeren Anbauflächen Grundnahrungsmittel produziert werden. Auf der anderen Seite wächst der Bedarf nach umweltfreundlichen Treibstoffen (Stichwort „Kyoto-Protokoll“), die teilweise aus eben diesen Grundnahrungsmitteln gewonnen werden. Für die Konsument/innen stellt sich somit auch die Frage, ob Nahrungsmittel wie Getreide oder Zuckerrohr zur Herstellung von Treibstoff verwendet werden dürfen. In Brasilien beispielsweise, wo die Ethanolproduktion zu Treibstoffzwecken sowie der dazu verwendete Zuckerrohranbau stark gefördert werden, geht dieser Produktionszweig teilweise zu Lasten des Anbaus von Grundnahrungsmitteln. Und dies in einem Land, wo im Nordosten grosse Armut herrscht und Leute Hunger leiden.

Angesichts dieses Konflikts und der Tatsache, dass die Ethanolpreise eng an die Erdölpreise geknüpft sind, ist nicht davon auszugehen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Entspannung auf dem Ethanolmarkt kommt. Vielmehr muss weiterhin mit steigenden Preisen gerechnet werden.

Alcosuisse hat den Leistungsauftrag, die Schweizer Wirtschaft mit Ethanol zu versorgen. Sie pflegt die bestehenden Kontakte auf dem Ethanolmarkt und ermittelt stets neue Bezugsquellen, damit die Versorgung zu den bisherigen Standards aufrecht erhalten werden kann.

Quelle: Communica Herbst 2006

# Alkohol und Auto – für einmal eine gute Kombination

## Alcosuisse – Erste Bioethanol-Tankstelle der Schweiz eröffnet

E85, der Benzintreibstoff mit einem 85 %igen Bioethanolanteil, hat gegenüber den traditionellen, rein fossilen Benzinvarianten überzeugende Vorteile: 80 % weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei 20 % mehr Motorenleistung. Dass sich E85 auch in der Schweiz durchsetzt, dafür sorgen gemeinsam die drei Unternehmen Agrola, Alcosuisse und Saab. Mitte Juli wurde in Winterthur die Eröffnung der ersten E85-Tankstelle gefeiert.

Das in der Schweiz hergestellte Bioethanol wird zum heutigen Zeitpunkt noch vollständig aus der Zelluloseproduktion gewonnen. Zusätzliche Produktionsvarianten aus Agrarrohstoffen sind aber Teil des Konzepts und können der hiesigen Landwirtschaft interessante Perspektiven bieten. Die Agrola mit ihrer langen Tradition im Agrarbereich ist im E85-Projekt deshalb der logische Partner für das Tankstellennetz. *Stefan Feer*, Geschäftsführer der Agrola, betont auch den Umweltaspekt: "Man kann nicht immer nur von der Eigenverantwortung des Endverbrauchers sprechen. Auch die Unternehmen haben Verantwortung." Im Bereich des E85-Benzins sei es die Autoindustrie gewesen, welche die Normen gesetzt habe. Jetzt folgten die Treibstoffanbieter – und hoffen auf die Konsument/innen.

Laut *Feer* halten sich die Investitionen zur Umrüstung auf E85 pro Tankstelle zwar im Maß, insbesondere wenn bereits genügend Tankkammern vorhanden sind. In diesem Fall rechnet er mit Kosten von 20.000 bis 25.000 Franken. Aber wenn der Markt nicht mitmachen sollte, so sei dies eben eine Fehlinvestition. Doch *Feer* ist zuversichtlich: „Persönlich glaube ich, dass Bioethanolbenzin eine grosse Zukunft vor sich hat.“ Bis Mitte 2007 will Agrola in der gesamten Schweiz 14 Tankstellen mit E85 anbieten, vor allem in den Agglomerationen. Bei guter Marktresonanz werden weitere Standorte folgen.

### Mit E85 günstiger Autofahren

CO<sub>2</sub> ist das wichtigste Treibhausgas. Mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls hat sich die Schweiz verpflichtet, ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss bis ins Jahr 2010 gegenüber dem Stand von 1990 um 10 % zu senken. Wie *Christoph Bleile*, Manager Public Relation bei General Motors Schweiz, denen auch Saab angehört, betont, seien gerade Alpenländer wie die Schweiz von der Klimaerwärmung betroffen: „Gemäss Prognosen wird der Temperaturanstieg hier überdurchschnittlich sein.“ Autofahren mit Bioethanol stelle in diesem Zusammenhang einen wichtigen Schritt in die richtige

Richtung dar. Denn Bioethanol, basierend auf nachwachsenden Rohstoffen, ist beim Verbrennen klimaneutral.

Das Angebot an Fahrzeugen, welche E85 tanken können, ist in der Schweiz allerdings erst im Aufbau begriffen. Als erster Importeur lancierte Saab sein Modell 9.5. Seit September steht es als Limousine und Kombi bei den Händlern. *Mario Klaus*, Leiter Marketing Saab Schweiz, fasst die Vorteile zusammen: Einem moderaten Aufpreis von rund 1500 Franken stünden eine 80 %ige Reduktion beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss und erst noch eine höhere Motorenleistung gegenüber. Was *Klaus* allerdings nicht verschweigt: Aufgrund des geringeren Heizwertes von Ethanol resultiert beim Fahren mit E85 ein Mehrverbrauch von etwa 15 % im Vergleich zum benzinbetriebenen Auto. Bei der jetzigen Konstellation der Treibstoffpreise fährt es sich aber mit E85 noch immer günstiger als mit herkömmlichem Benzin.

### Positive Energiebilanz

Bioethanol hat entgegen anders lautenden Gerüchten eine positive Gesamtenergiebilanz. Dies unterstreicht *Pierre Schaller*, Direktor der Alcosuisse. Die im Bioethanol steckende graue Energie (Produktion und Transport) ist also nicht grösser als der Energiewert des Bioethanols selbst. *Schaller* räumt allerdings ein, dass die Gesamtrechnung je nach Rohstoff und Anbaugelände variieren kann. Grundsätzlich im Vorteil ist diesbezüglich die Produktion aus einheimischen Rohstoffen. Die weite Verbreitung von Bioethanol wird in der Schweiz allerdings nicht ohne einen Importanteil möglich sein.

Das Bioethanolbenzin wird zurzeit für die gesamte Schweiz im Alcosuisse-Werk in Delémont gemischt. Die dortigen Kapazitäten reichen für den Bedarf in absehbarer Zukunft. Bei stark steigender Nachfrage können die zur Lieferung von Bioethanolbenzin notwendigen Umrüstungen zusätzlich im Werk Schachen vorgenommen werden.

### Schweden hat ein paar Jahre Vorsprung

Schweden ist bei der Einführung des Bioethanol-Treibstoffes schon weiter. Die erste E85-Tankstelle wurde 1995 eröffnet. Der grosse Boom setzte allerdings auch nicht sofort ein. Eine beachtliche Vermehrung der E85-Zapfsäulen ist vor allem in den letzten Jahren festzustellen: Von rund 140 Tankstellen im Jahre 2004 ist die Zahl bis Juni 2006 auf über 400 gestiegen.

Somit bieten heute rund 10 % der landesweiten Tankstellen auch E85 an.

Unterstützt wird diese Entwicklung durch ein Maßnahmenbündel des Staates. Es bietet finanzielle und steuerliche Anreize für Produktion, Vertrieb wie auch für den Gebrauch der Biotreibstoffe. Bioethanol ist in Schweden beispielsweise seit 2004 für eine Dauer von fünf Jahren von der CO<sub>2</sub>- und der Energiesteuer befreit. Grosse Tankstellen sind gesetzlich dazu verpflichtet, auch alternative Treibstoffe im Sortiment zu führen. Halter von Bioethanolautos brauchen keine Parkplatzgebühren zu bezahlen.

### **Politische Unterstützung als Bedingung?**

Die Schweiz steht mit der Eröffnung der Tankstellen in Winterthur am Anfang der E85-Geschichte. Bedeutsam in diesem Zusammenhang: Die bundesrätliche Botschaft zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes, die zurzeit in der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates behandelt wird, sieht eine Steuerbefreiung für Biotreibstoffe vor. Es liegt auf der Hand, dass die preislichen Voraussetzungen für die Etablierung von E85 auf dem Schweizer

Markt mit einer solchen Lösung ungleich positiver wären. Oder wie *Feer* es ausdrückte: „Kommt die Steuerreduktion nicht, so wird es eng für die Biotreibstoffe.“

Wie die Entwicklung hierzulande verläuft, ist laut *Bleile* aber auch massgeblich von der Anzahl der im Bioethanol-Segment verkauften Fahrzeuge abhängig. Der politische Druck wachse mit der steigenden Zahl der Anbieter und der grösser werdenden Fahrzeugpalette. Dies sei in Schweden zu beobachten gewesen.

Die Bedeutung von Ethanol als Treibstoff wird in den nächsten Jahren stark steigen. Eine mögliche Entwicklungsrichtung lässt sich aus der Forschungstätigkeit bei Saab ableiten: Dort laufen nämlich bereits Tests mit E100-Motoren. Diese wären also auf einen Treibstoff spezialisiert, der praktisch zu 100 % aus Ethanol bestehen würde.

*Quelle: Communica Herbst 2006*

## **EU-Kommission wird wohl keine EU-weite Biokraftstoffbeimischungspflicht vorschlagen**

### **Unvereinbarkeit zwischen Beimischungspflicht und steuerlicher Förderung**

Nach den Bestimmungen der Richtlinie 2003/30/EG vom 8. Mai 2003 zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor ist die EU-Kommission gehalten, bis Ende 2006 einen Bericht über die Umsetzung der Ziele der Biokraftstofflinie vorzulegen und darüber hinaus mögliche Vorschläge zur Neufassung vorzutragen. In dem Bericht sollen u. a. folgende Punkte behandelt werden:

- Nationale Ziele für den Marktanteil für den Biokraftstoff in den Mitgliedsstaaten
- Einführung von Verpflichtungen bezüglich der Biokraftstoffe
- Vorschriften, nach denen nur Biokraftstoffe auf die Ziele angerechnet werden, deren Erzeugung in der EU oder in Drittländern unter bestimmten Nachhaltigkeitsnormen vorgenommen wurde.

Des weiteren soll über ein Zertifizierungssystem berichtet werden, dass diskriminierungsfrei auf in der EU erzeugte Biokraftstoffe sowie Einfuhren angewandt wird und das den WTO-Bestimmungen entspricht. Wie jetzt zu erfahren, wird voraussichtlich die EU-Kommission erst am 10. Februar 2007 ein sogenanntes „Energiepaket“ annehmen, welches u. a. den Bericht über den erzielten Fortschritt und wahrscheinlich auch den Entwurf für die Revision der Biokraftstoffförderrichtlinie enthalten wird.

In ihrem Bericht wird die EU-Kommission wohl darauf hinweisen, dass es aufgrund des EU-Vertrages nicht möglich ist, sowohl eine Beimischungsverpflichtung einzuführen und gleichzeitig steuerliche Fördermassnahmen zuzulassen. Darüber hinaus verbietet auch Artikel 16 Abs. 6 der EU-Energiesteuerstrukturrichtlinie eine solche Praktik:

- Artikel 16 Abs. 6: Sollten die Mitgliedsstaaten infolge gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften gehalten sein, rechtsverbindliche Verpflichtungen einzuhalten, wonach ein Mindestanteil der in Abs. 1 genannten Erzeugnisse im jeweiligen Mitgliedsstaat in Verkehr zu bringen ist, so finden die Absätze 1 bis 5 ab dem Zeitpunkt, zu dem diese Verpflichtungen für die Mitgliedsstaaten rechtsverbindlich festgelegt werden, keine Anwendung mehr.

Die Absätze 1 bis 5 regeln die Steuerbefreiung bzw. Steuerermäßigung für biogene Kraftstoffe.

Dagegen dürfen die einzelnen Mitgliedsstaaten der EU durchaus eine Beimischungspflicht verbinden

mit weiteren steuerlichen Fördermaßnahmen. Dieses Nebeneinander von Quote und steuerlicher Förderung wird u. a. in Deutschland praktiziert.

Ferner ist zu erwarten, dass auch bestimmte Zertifizierungsmaßnahmen in dem zu überarbeiteten Richtlinienentwurf enthalten sein werden.

Der Bericht und der Vorschlag für eine Revision der Förderrichtlinien für biogene Treibstoffe wird dann – zwei Monate verspätet – dem Rat und dem Europäischen Parlament zugeleitet. Im Hinblick auf den Beratungszeitraum wird ein Zeitraum von rund zwei Jahren als wahrscheinlich angesehen.

Quelle: Brennerinformation Heft 11+12/2006

## Preise für Getreide und Raps auf Rekordniveau

### Experten sehen langfristig anhaltenden Trend zu höheren Preisen

In verschiedenen Tageszeitungen wurde über die Entwicklung der Getreide- und Rapspreise berichtet, die sich zur Zeit auf hohem Niveau halten. So erhöhten sich z. B. die Preise für Weizen im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 40 %, eine Entwicklung die sich sicherlich positiv auf das Einkommen der Getreidebauern auswirkt.

Nach Expertenmeinungen wurden solche Preisschwankungen auch schon in der Vergangenheit beobachtet; die Fachleute sehen jedoch einen langfristigen anhaltenden Trend zu höheren Preisen generell bei Agrarrohstoffen.

Wie *Klaus-Jürgen Gern* vom Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel schätzt, ist langfristig mit höheren Preisen als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre zu rechnen. Der Grund dafür ist nach seiner Auffassung die größer werdende Nachfrage durch die wachsende Weltbevölkerung und der Bedarf an Agrarrohstoffen zur Energieerzeugung in Form von Bioethanol und Biodiesel.

*Klaus Schumacher*, Marktanalyst bei Toepfer International in Hamburg, schätzt, dass in den kommenden Jahren der weltweite Getreideverbrauch um 15 % zunehmen wird.

Den jüngsten Anstieg führen Experten neben der steigenden Nachfrage vor allem auf Ernteaufälle etwa in

Australien zurück. Im jüngsten Bericht des internationalen Getreiderates wird die diesjährige Weizenproduktion auf 587 Mio t weltweit geschätzt, 31 Mio weniger als im Vorjahr; die Prognose für den Verbrauch liegt bei 607 Mio t.

Angesichts dieser Entwicklung schrumpfen die Getreidereserven der EU. Lagen die staatlichen Reserven in Europa im Juli noch bei rund 14 Mio t, werden es im Juni 2007 nur noch 4-5 Mio t sein.

Unter diesen Aspekt fordert *Schumacher* u. a. ein Umdenken bei der EU-Agrarpolitik: „Wir müssen nachdenken, ob Flächenstilllegungen noch ein zeitgemäßes Instrument sind“.

Deutschland müsse diese Frage während seiner EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 auf die Tagesordnung setzen.

Nach Auffassung von *Klaus-Jürgen Gern* dürften die höheren Preise vor allem die Viehhalter belasten; es könnte ihnen schwer fallen, die steigenden Futterkosten in höhere Preise für Milch, Eier und Fleisch umzusetzen. Auswirkungen auf die Endverbraucherpreise werden letztlich aber von den Experten nicht erwartet.

Quelle: Brennerinformation Heft 11+12/2006