

## Rapsöl wieder in den Tank?

Das hatten wir schon: Biokraftstoffe sollten in der Landwirtschaft den fossilen Diesel ersetzen. Geänderte politische Vorgaben brachten das Projekt zum Scheitern. Könnten Biokraftstoffe jetzt helfen, die Klimaziele zu erreichen?



Wegducken oder handeln?

Rapsöl statt Diesel?

Kohlenstoff langfristig binden

Weitere Beiträge folgen ...

Klimaschutz betrifft alle Teile der Landwirtschaft und den gesamten ländlichen Raum. Deshalb finden Sie die Beiträge dieser Serie an unterschiedlichen Stellen im Wochenblatt.



Foto: Schildmann, stock.adobe.com/djahan

Meinen wir es mit dem Klimaschutz ernst, dann hat fossiler Diesel keine Zukunft. Aber was ist die Alternative?

Theoretisch ist es einfach: Wir müssen etwa 6,3 % der landwirtschaftlichen Fläche in Deutschland, das sind rund 1,2 Mio. ha, mit Raps bestellen, die Körner ernten und Öl daraus pressen, dann können wir mit diesem Rapsölkraftstoff die jährlich in der deutschen Land- und Forstwirtschaft eingesetzten rund 2 Mrd. l fossilen Diesel vollständig ersetzen. Manche Leser mögen jetzt denken: Das hatten wir doch schon. Im Endeffekt war es unwirtschaftlich und damit zum Tode verurteilt.

Stimmt. Doch in den vergangenen Jahren hat sich etwas verändert. Der Klimaschutz gewinnt an Bedeutung. Durch den Austausch von fossilem Diesel gegen erneuerbares Rapsöl könnten die Treibhausgas(THG)-Emissionen des Sektors Landwirtschaft jährlich um rund 6 Mio. t CO<sub>2</sub> sinken. Die deutschen Landwirte kämen der Erfüllung ihrer im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) geforderten Klimaschutzziele bis 2030 um bis zu 50 % näher. Und das ganz ohne Verzicht auf Düngung oder Tierzahlen und ohne die Gefahr der

Produktionsverschiebung ins Ausland. Also ran an Rapsöl und andere erneuerbare Kraftstoffe?

### Für Tank, Trog und Umwelt

Ja, gerne, sagen viele Praktiker, Wissenschaftler und Landtechniker. Einer dieser Befürworter ist Dr. Edgar Remmele vom Technologie- und Förderzentrum im Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe (TFZ) in Straubing in Bayern. Lange Jahre schon forscht er rund um das Thema Kraftstoffe. „Gerade Rapsöl ist als Kraftstoff in der Landwirtschaft ideal“, sagt er und zählt folgende Argumente auf:

■ Der regionale Anbau sowie die regionale Verarbeitung schaffen Arbeitsplätze und erhöhen die Wertschöpfung vor Ort. Die Abhängigkeit von Mineralölimporten sinkt.

■ Beim Ölpresen entsteht je nach Verfahren das Nebenprodukt Presskuchen bzw. Rapsextraktionsschrot. Zwei hochwertige und gentechnikfreie und gleichzeitig stark nachgefragte heimische Eiweißfuttermittel.

■ Rechnet man den guten Vor-

fruchtwert von Raps und die Tatsache ein, dass aufgrund des Presskuchens weniger Sojaimporte aus Übersee nötig wären, senkt der Einsatz von Rapsöl im Vergleich zu fossilem Diesel die Treibhausgasemissionen um bis zu 91 %.

■ Läuft der Kraftstoff Rapsöl zum

Beispiel bei einem Unfall aus, ist das für Boden und Gewässer in der Regel kein Problem.

Auch vonseiten der Technik gibt es längst keine großen Bedenken mehr: Dass der Kraftstoff funktioniert und die Landmaschinenteknik ausgereift ist, haben Versuche und der praktische Einsatz in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben bewiesen.

Jürgen Pfänder etwa fährt seit rund 15 Jahren erst einen und jetzt zwei Rapsölschlepper. Der Agraringenieur betreibt in Ohrenbach in Mittelfranken einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Schweinemast, Photovoltaik und Biogasanlage. Nachhaltigkeit und regionale Wirtschaftskreisläufe sind ihm wichtig. „Rapsöl als Kraftstoff in Motoren funktioniert sehr gut. Der Einsatz ist umwelt- und klimafreundlich und er bewahrt uns vor Abhängigkeiten“, sagt er und fügt frustriert hinzu: „Wären die ökonomischen und politischen Rah-

### Was könnte technisch gehen?

„Ohne Dieselmotoren werden wir nicht auskommen, aber ohne fossilen Diesel schon“, sagt Dr. Axel Kunz. In den nächsten Jahren werde seiner Meinung nach nicht mehr die Technik im Vordergrund stehen, sondern die individuellen Begebenheiten auf dem Betrieb. „Die Zukunft ist bunt“, sagt Kunz. Neben dem Einsatz von Pflanzenölen, Biomethan („das geht, es gibt aber Schwierigkeiten bezüglich der Tankinfrastruktur und Grenzen bei der realisierbaren Leistung und möglichen Einsatzdauer von mit Biomethan betriebenen Maschinen“) und Biodiesel kann er sich batterieelektrische Fahrzeuge („mit

aktuellen Batterien nur bis zu einer bestimmten Leistung und hof- bzw. steckdosennah“) ebenso vorstellen wie vollständig andere Maschinenformen. Eine wichtige Rolle kommt dem technischen Fortschritt und der Effizienzsteigerung zu. „Alles ist denkbar“, sagt Kunz.

Aber ist ein Wandel auch realistisch? Ja, meint der Landtechniker. Und schränkt gleich darauf ein: „Vorausgesetzt, die Politik gibt einen klaren Rahmen vor.“ Solange die altbewährten (fossilen) Wege wirtschaftlich und rechtlich möglich seien, werde kein Landmaschinenhersteller freiwillig umdenken und handeln, sagt Kunz. stü

## Biodiesel, Pflanzenöle, Biomethan ...

Welche erneuerbaren Kraftstoffe gibt es? Ein kurzer Überblick:

■ In Deutschland wird Biodiesel häufig aus Rapsöl hergestellt (Rapsöl-Methylester oder RME). Durch Umesterung des Rapsöls erhält Biodiesel Eigenschaften, die denen von fossilem Diesel sehr ähnlich sind. Biodiesel kann in dafür freigegebenen Serien-Dieselmotoren zu 100 % oder gemischt mit fossilem Diesel verbrannt werden. Über die THG-Minderungsquote sind die Inverkehrbringer von Kraftstoffen gezwungen, die bei Herstellung und Nutzung anfallenden THG zu mindern (im Jahr 2020 um 6 %). Ein Weg, dies zu erreichen, ist die Beimischung von Biodiesel zu fossilem Diesel. An der Tankstelle kaufen Autofahrer dann zum Beispiel B8, also fossilen Diesel, der bis zu 8 % Biodiesel enthält.

■ Die Vorteile von Pflanzenölen (zum Beispiel Rapsölkraftstoff) als Kraftstoff sind im Text beschrieben. Um Pflanzenöl einsetzen zu können, werden das Niederdruckkraftstoffsystem und das Motormanagement angepasst.

■ Zu Biomethan aufbereitetes Biogas lässt sich wie Erdgas als LNG

(Liquefied Natural Gas = Flüssigerdgas) oder CNG (Compressed Natural Gas = Druckerdgas) in Pkw, aber auch im Schwerlastverkehr oder der Schifffahrt einsetzen. Stammt das verwendete Biomethan zum Beispiel aus der Vergärung von Gülle können die Inverkehrbringer von Kraftstoffen sich für die Erfüllung der THG-Quote sogar negative THG-Emissionen anrechnen lassen. Wer also Biomethan aus Gülle einsetzt, verursacht nicht nur keine THG-Emissionen, sondern kann sich auch noch zugutehalten, dass die Vergärung Emissionen vermeidet, die sonst bei der Lagerung von Gülle entstanden wären. Diese Berechnungen könnten den Einsatz von Biomethan zukünftig für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen sehr interessant machen. Im Moment liegt das Angebot an Biomethan in Deutschland allerdings noch über dem Bedarf.

Auch Schlepper lassen sich mit Biomethan betreiben. Einen Traktor hat zum Beispiel New Holland vorgestellt. Allerdings lassen sich Biomethanschlepper in der Praxis bisher nur schwer einsetzen. Es fehlt an notwendigen Tankmöglichkeiten.

■ Elektroantriebe funktionieren in der Landwirtschaft in erster Linie bei „steckdosennahen“ Arbeiten. E-Hoflader oder Futtermischwagen sind hierfür ein Beispiel. Mittlerweile wurden aber auch elektrisch (eventuell sogar über PV-Module) angetriebene Arbeitsmaschinen wie zum Beispiel „Gurkenflieger“ oder Hacken entwickelt.

■ Wasserstoff: Aufgrund des relativ hohen Energie- und Wasserbedarfs bei der Herstellung grünen Wasserstoffs, der bisher teuren Infrastruktur für Lagerung und Tanken sowie der geringen Tankstellendichte sind wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen wie auch Verbrennungsmotoren Stand heute für die Landwirtschaft eher nicht in Aussicht.

■ Die Kraftstoffeigenschaften von Hydrierten Pflanzenölen (HVO) lassen sich in der Produktion gut einstellen, sodass keine Anpassung der Motoren erforderlich wird. HVO werden unter anderem wegen des Preises nicht als Reinkraftstoff an Tankstellen verkauft, aber zum Teil Dieselmotoren beigemischt. HVO sind häufig palmölbasiert. Es gibt keine Produktionsanlagen in Deutschland. stü

eine wichtige Brückenfunktion übernehmen. Der Klimawandel lässt uns keine Zeit mehr, um auf das Optimum zu warten. Wir müssen jetzt nutzen, was wir haben.“

## Wo wollen wir hin?

Ohne das größte Problem, die Erderwärmung, kleinreden zu wollen: Für Landwirte könnte es zukünftig auch aus anderen Gründen eine Rolle spielen, mit welcher Technik, mit welchem Kraftstoff sie ihre Schlepper und Maschinen antreiben. Für die Erfüllung der sektoralen Klimaziele (bei Nichterfüllung drohen Strafzahlungen) und für ihre Akzeptanz und ihr Ansehen in der Gesellschaft. Wie würde es sich machen, wenn in 10, 20 Jahren Landwirte immer noch auf fossilen (und dann über die CO<sub>2</sub>-Bepreisung eventuell teuren) Diesel setzen, während die erneuerbaren Energieträger Autos, Lkw, Schiffe und Flugzeuge antreiben? Für das Erreichen der Klimaschutzziele in Deutschland spielt die Art des in der Landwirtschaft eingesetzten Kraftstoffes eine relativ geringe Rolle. „Vom gesamten CO<sub>2</sub>-Aufkommen, das in Deutschland jährlich aus der Verbrennung fossiler Energieträger stammt, hat der in Landmaschinen eingesetzte Diesel aktuell einen Anteil von rund 0,8 %. Es gibt viel größere Stellschrauben“, sagt Dr. Axel Kunz, Manager Advanced Energy Management bei John Deere. Entsprechend wundert es vielleicht

menbedingungen anders, würde ich mir sofort wieder einen Rapsölschlepper kaufen.“

Davon ist er im Moment aber weit entfernt. „Über Jahre hat sich der Einsatz von Rapsöl wirtschaftlich gerechnet. Aber im Moment fahren wir den größeren der beiden Schlepper leider wieder teilweise mit fossilem Diesel. Diesel ist in letzter Zeit so billig geworden, dass der Rapsölbetrieb zunehmend unwirtschaftlich ist“, sagt Pfänder.

Damit nicht genug: Zum Jahreswechsel 2020/21 wird die Kluft zwischen Biokraftstoff und fossilem Diesel – Stand heute – noch einmal tiefer. Entscheidet sich die Politik nicht doch noch anders, läuft zu diesem Zeitpunkt die Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe aus. Während Landwirte dann für fossilen Diesel weiter die Agrarsteuerrückvergütung (knapp 21,5 Cent/l) bekommen, müssen sie für Rapsöl den vollen Energiesteuersatz (47,04 Cent/l) zahlen. Spätestens das dürfte in den allermeisten Fällen das wirtschaftliche Aus für den Einsatz von Rapsölkraftstoff sein.

## Eigentlich unvorstellbar ...

Damit passiert etwas, was sich in Zeiten von steigenden Klima-

schutzbemühungen auf deutscher und auf EU-Ebene unvorstellbar anhört: Während der Einsatz von fossilem Diesel in der Landwirtschaft weiter steuerlich gefördert wird, wird die Energiesteuerbegünstigung für nachweislich nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe auf Null gesetzt. Die für fossilen Diesel eingeführte CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist (noch) so niedrig, dass sie diesen Nachteil zumindest bei so niedrigen Mineralölpreisen wie derzeit über Jahre hinweg wohl nicht ausgleichen wird.

Für Dieter Bockey von der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen ist das ein Unding. Er setzt im Gegensatz zu Pfänder zusätzlich auf den Einsatz von Biodiesel: „Der Austausch fossiler Diesel gegen Biodiesel lässt sich schneller umsetzen. Die passenden Motoren sind bereits auf den Höfen“, sagt er. Doch was ihn am meisten umtreibt, ist die Dringlichkeit des Problems: „Wir haben höchstens noch zehn Jahre Zeit, wenn wir das im Pariser Klimaschutzabkommen festgelegte Ziel von höchstens 1,5 °C plus erreichen wollen. Aber statt dass die Politik alles tut, um Treibhausgasemissionen jetzt schnell zu senken, setzt sie auf noch nicht vorhandene E-Mobilität und ande-

re Zukunftstechnologien wie Wasserstoff“, sagt er und ergänzt: „Sicher sind Biokraftstoffe nicht das Nonplusultra. Aber sie können



Foto: Stückemann

Die Bundesregierung setzt auch in der Landwirtschaft in erster Linie auf Elektroantriebe. Für Großmaschinen wie Mähdrescher ist das jedoch keine Option.



Foto: Pfänder

**Trotz aller Vorteile für Klima und Umwelt steht der Einsatz von Rapsölkraftstoff in der landwirtschaftlichen Praxis heute kurz vor dem Aus.**

nicht, dass der Antrieb landwirtschaftlicher Maschinen in der Politik kaum ein Rolle zu spielen scheint.

Im Verkehr insgesamt setzt die Bundesregierung in erster Linie auf E-Mobilität. Mit ihrer Hilfe sowie mit dem Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sollen die Klimaziele so weit wie möglich erreicht werden. Wo das nicht oder nur sehr bedingt geht, also zum Beispiel im Schwerlastverkehr, in der Schifffahrt oder im Luftverkehr (von Landwirtschaft ist in diesem Zusammenhang in der Regel nicht die Rede), spielen in den Überlegungen der verschiedenen Ministerien und politischen Instanzen auch Biokraftstoffe eine Rolle.

Allerdings sind sich in EU-Kommission und Bundesregierung alle politischen Ebenen einig, dass die Zukunft nur den Biokraftstoffen gehört, die auf Basis von Rest- und Abfallstoffen wie Altfett, Gülle oder Stroh hergestellt werden. Produktion und Verwendung von Biokraftstoffen auf Basis von Anbaubiomasse (sogenannte Biokraftstoffe der ersten Generation) sollen auf keinen Fall ausgeweitet werden. Auf Anfrage schreibt zum Beispiel ein Sprecher des Bundesumweltministeriums (BMU) als Begründung: Beim Anbau von Früchten für die Kraftstoffproduktion komme es „immer zu einer Ausweitung der Flächen für die Nahrungsmittelproduktion in kohlenstoffreiche Gebiete (indirekte Landnutzungsänderung/iLUC) und damit mittelbar zur Entwaldung und Trockenlegung von Feuchtgebieten wie Moor- und Torflandschaften, mit der Folge hoher Treibhausgasemissionen

und dem Verlust von Biodiversität“.

Ob das tatsächlich „immer“ so ist, lässt sich allerdings diskutieren, wenn man zum Beispiel bei heimischem Rapsölkraftstoff auch die Nebenprodukte Rapskuchen bzw. Rapsextraktionsschrot einbezieht. Denn diese heimischen Eiweißfuttermittel verringern die Notwendigkeit, Soja aus Südamerika zu importieren. Damit sinkt dort der Anreiz, Flächen zu roden und damit die beschriebene „indirekte Landnutzungsänderung“ vorzunehmen.

## Pläne für die Landwirtschaft

Weiter zur Landwirtschaft: Das Bundeslandwirtschaftsministerium (BMEL) hat zehn Klimaschutzmaßnahmen formuliert, mit denen es die im KSG geforderte THG-Minderung erreichen möchte. Der Ersatz von fossilem Diesel durch erneuerbare Kraftstoffe kommt dabei nur indirekt in der aktuellen Neuauflage des Bundesprogramms „Energieeffizienz in Landwirtschaft und Gartenbau“ vor:

■ Ein Förderschwerpunkt im Bereich der mobilen Maschinen und Geräte ist (in Analogie zum Verkehrssektor) die E-Mobilität auf dem Acker im Zusammenspiel mit einer betrieblichen regenerativen Eigenstromerzeugung.

■ Gefördert werden sollen auch biomethanbetriebene Traktoren – nicht jedoch die Herstellung des Biomethans aus Rest- und Abfallstoffen wie Gülle oder Stroh.

■ Entgegen dem politischen Mainstream nimmt das BMEL mit der einzelbetrieblichen Rapsölerzeugung und -verwendung einen Biokraftstoff der ersten Generation

in den Förderkatalog auf. Die (durch einen Investitionszuschuss geförderte) Erzeugung des Rapsölkraftstoffes soll auf den Eigenverbrauch begrenzt sein.

Der Impuls für die Förderung der Rapsölerzeugung- und verwendung ging von einer KTBL-Tagung aus, die im März kurz vor dem Corona-Lockdown in Mannheim stattfand. „Dort wurden die langjährigen praktischen Erfahrungen eines bayerischen landwirtschaftlichen Betriebes mit der Erzeugung und Verwendung von Rapsöl als betriebeigenem Treibstoff mit dem Koppelprodukt Rapskuchen als Tierfutter vorgestellt und unter Klimaschutz Gesichtspunkten positiv diskutiert“, sagt eine Sprecherin des BMEL auf Anfrage des Wochenblattes.

In Mannheim hatte unter anderem Landwirt Pfänder, für den wie oben beschrieben der Rapsöleinsatz spätestens im Januar 2021 aufgrund politischer Vorgaben wirtschaftlich

nicht mehr tragbar sein wird, von seinen Erfahrungen mit Rapsöl als Kraftstoff berichtet. Positives Beispiel hin oder her: Das neu aufgelegte Bundesprogramm wird ihm nicht aus der Klemme helfen. Das Investitionsförderprogramm bezuschusst nämlich nur einmalig die Anschaffungsmehr- bzw. Umrüstkosten für Maschinen mit Rapsöl- und Biomethanantrieb. Darüber hinausgehende Betriebsbeihilfen, die wie die auslaufende Steuer-rückerstattung wirken würden, sind, so das BMEL, aufgrund des EU-Beihilferechts in dem Förderprogramm ausgeschlossen.

## Bremst das BMU?

Nicht geplant ist, die insgesamt begrenzt verfügbaren Biokraftstoffmengen künftig vermehrt in der Landwirtschaft einzusetzen. „Dies hätte zwar einen positiven Effekt auf das Sektorziel Landwirtschaft, würde aber zu keinem sektorübergreifenden Klimaschutzeffekt führen“, sagt die Sprecherin des BMEL.

Mit anderen Worten: Für das Klima ist es egal, ob die Biokraftstoffe im Verkehrs- oder im Sektor Landwirtschaft für eine Minderung des THG-Ausstoßes sorgen. Politischer Wille ist es, Biokraftstoffe (in erster Linie aus Rest- und Abfallstoffen hergestellt) im Verkehrssektor einzusetzen.

Ein Instrument, das die Senkung

der THG-Emissionen im Verkehr bewirken und damit die von der EU vorgegebenen Klimaziele im Verkehrssektor (RED II) erfüllen soll, ist die im Jahr 2015 eingeführte Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote). Diese verpflichtet die Inverkehrbringer von Kraftstoffen, die aus der Herstellung und Nutzung der Kraftstoffe entstehenden THG-Emissionen gegenüber einem Referenzwert – zum Beispiel durch den Einsatz von Biokraftstoffen oder von elektrischem Strom – zu verringern. Im Jahr 2020 muss die Minderung 6 % betragen. Wie es nach dem Jahreswechsel weitergeht, wie also die von der EU vorgegebenen Ziele für das Jahr 2030 erfüllt werden sollen, ist bisher noch offen. Da die Bundesregierung im Klimaschutzprogramm 2030 jedoch für Nutzfahrzeuge verstärkt auf Biomethan als Kraftstoff – hergestellt aus Wirtschaftsdüngern und anderen organischen Abfällen – setzt,

könnten die neuen Bestimmungen

zur THG-Quote an dieser Stelle einen Anreiz setzen.

Leider liegt die Betonung dabei derzeit auf „könnte“. Denn

am 24. September hat das BMU einen Entwurf zur Umsetzung

der EU-Richtlinie RED II veröffentlicht, der für erhebliche Irritationen sorgt. Statt die THG-Quote zu erhöhen, soll diese gemäß des (BMU-)Referentenentwurfs bis 2025 bei 6 % verbleiben und erst

## Biomethan aus Mist und Gülle? Ja, aber für den Verkehr, weniger für die Landwirtschaft.

## Kurz gefasst

• Deutsche Land- und Forstwirte setzen jährlich rund 2 Mrd. l Diesel ein.

• Würde der Diesel durch Biokraftstoffe ersetzt, könnten die landwirtschaftlichen THG-Emissionen um bis zu 6 Mio. t CO<sub>2</sub> sinken.

• EU und Bundesregierung sind gegen eine Ausweitung der Kraftstoffproduktion aus Anbaubiomasse.

• Reststoff-Biokraftstoffe sollen vor allem im Schwerlastverkehr, in Schiffen und Flugzeugen (nicht in der Landwirtschaft) zum Einsatz kommen.

• Die politischen Vorgaben zum Einsatz von Biokraftstoffen sind extrem kompliziert und erschweren den Einsatz in der Praxis.

ab dem Jahr 2026 auf 7,25 % erhöht werden. „Es ist unfassbar. Engagierter Klimaschutz im Verkehrssektor sieht anders aus“, sagt Dieter Bockey zu den Plänen des BMU.

Das BMU dagegen verteidigt seine Strategie. Auf Nachfrage des Wochenblatts verweist ein Sprecher des Ministeriums auf ein Interview, das am 22. Oktober in der „Stuttgarter Zeitung“ veröffentlicht wurde. Auf den Hinweis, dass das Vorhaben, die THG-Quote fünf Jahre nicht zu erhöhen, für starke Kritik sorgt, antwortet BMU-Staatssekretär Jochen Flasbarth: „Der Vorwurf, wir seien nicht ambitioniert genug, führt ins Leere. Wir

wollen die EU-Ziele für 2030 doch schon 2026 erreichen! Außerdem steigen wir aus Palmöl aus und erhöhen den Anteil wirklich nachhaltiger Kraftstoffvarianten, wie grünem Wasserstoff und fortschrittlicher Biokraftstoffe. (...)“ Wie die EU-Ziele für 2030 über die Bekräftigung des eigenen Willens hinaus bis zum Jahr 2026 konkret erreicht und danach sogar übererfüllt werden sollen, lassen Flasbarth sowie sein Pressesprecher leider offen.

Die Hoffnung, so Bockey, ruhe an dieser Stelle auf Bundeslandwirtschaftsministerin Julia Klöckner (CDU): In der Ressortabstimmung,

wünscht er sich, solle sie den Druck so weit erhöhen, dass die Menge nachhaltig produzierter Biomasse für die Biokraftstoffproduktion mindestens auf dem bestehenden Niveau erhalten bleibe.

## Fazit und Ausblick

Egal, ob Biomethan, Biodiesel oder Pflanzenöl. Die Nachfrage nach Biokraftstoffen aus Rest- und Abfallstoffen für den Schwerlastverkehr, für Schiffe und Flugzeuge müsste aufgrund der steigenden und terminlich vorgegebenen Klimaschutzanforderungen in den nächsten Jahren eigentlich steigen.

Wie die Politik das tatsächlich erreichen will, ist offen. Dass bedeutende Mengen in den Sektor Landwirtschaft fließen, ist eher unwahrscheinlich.

Was genau kommen wird, kann noch niemand sagen. Fest steht nur, dass die verschiedenen Ministerien Biomethan auf dem Schirm haben. Laut einer Pressesprecherin des BMEL sollen „Biogas und Biomethan dem Energie-, Verkehrs- und Bausektor erneuerbare Energien zur Verfügung stellen, für die Erzeugung sind dafür besonders viehdichte Regionen mit hohem Wirtschaftsdüngeranfall prädestiniert“.

Katja Stückemann