

Finanzausschuss
Wortprotokoll
18. Sitzung

Berlin, den 17.05.2006, 10:30 Uhr
Sitzungsort: Berlin,
Plenarbereich Reichstagsgebäude,
Sitzungssaal 2 M 001 (Präsidialebene)

Vorsitz: Eduard Oswald, MdB

ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur
Änderung des Stromsteuergesetzes

BT-Drucksache 16/1172

Antrag der Abgeordneten Hans Josef Fell, Cornelia Behm, Dr. Reinhard Loske, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Biokraftstoffe intelligent fördern - Steuerbegünstigung erhalten

BT-Drucksache 16/583

Beginn: 10.30 Uhr

Vorsitzender Eduard Oswald: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie herzlich zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes, Gesetzentwurf der Bundesregierung, sowie zu dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ‚Biokraftstoffe intelligent fördern - Steuerbegünstigung erhalten‘. Ich begrüße Sie alle. Die Experten, die dem Finanzausschuss heute ihren Sachverstand für die Beratung dieser Vorlage zur Verfügung stellen. Ich danke den Sachverständigen, die uns vorab bereits schriftliche Stellungnahmen haben zukommen lassen. Die Stellungnahmen sind an die Mitglieder des Finanzausschusses und an die mitberatenden Ausschüsse verteilt. Sie sind auch der Öffentlichkeit zugänglich und es wird auch im Internetauftritt des Finanzausschusses veröffentlicht. Ich begrüße die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses. Ihnen, den Gästen und Sachverständigen, darf ich sagen, dass der Finanzausschuss heute früh schon um 7.30 Uhr bis jetzt mit seiner regulären Sitzung den Tag begonnen hat und danke auch, dass viele der Kollegen auch jetzt dabei sind. Ich begrüße auch die Kolleginnen und Kollegen aus den mitberatenden Ausschüssen. Sie haben selbstverständlich im Rahmen des Fragekontingentes der Fraktionen die Möglichkeit, sich in die Fragestellung einzuklinken. Die Bundesregierung ist vertreten. Federführend für dieses gesamte Gesetz ist das Bundesministerium der Finanzen und stellvertretend heiße ich die Frau Staatssekretärin Barbara Hendricks herzlich willkommen, wie auch die Mitarbeiter aus den Ministerien. Ich begrüße auch die Vertreter der Medien und ich weise darauf hin, dass eine Übertragung dieser Anhörung im Parlamentsfernsehen und auch ggf. in Phoenix - das ist angemeldet - erfolgt. Der Gegenstand der heutigen Anhörung ist, wie von mir erwähnt, der Gesetzentwurf der Bundesregierung und der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Energiesteuer-Neuregelungsgesetz wird die EU-Energiesteuerrichtlinie in nationales Gesetz umgesetzt. Gleichzeitig wird das Mineralölsteuergesetz durch ein neues Energiesteuergesetz abgelöst. Ich erwähne jetzt einige Schwerpunkte dieses Umsetzungsgesetzes, um alle auf den gleichen Stand zu bringen. Der bisherige Katalog der Steuergegenstände des Mineralölsteuergesetzes wird auf die in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie genannten Energieträger namentlich erweitert. Es wird das Verfahren der Besteuerung von Kohle geregelt. Des Weiteren wird das Verfahren zur Besteuerung von Erdgas neu geregelt, weil die bisherige Steuerungssystematik nicht mehr den Vorgaben der Energiesteuerrichtlinie entspricht. Die steuerliche Behandlung von zur Stromerzeugung verwendeten Energieerzeugnisse wird neu geregelt, weil zu diesem Zweck verwendete Energieerzeugnisse nach der Richtlinie grundsätzlich von einer Besteuerung zu befreien sind. Mit diesem Zusammenhang werden auch die Vorschriften zur Steuerbegünstigung von Anlagen der sog. Kraft-Wärme-Kopplung geändert. Mit einer gesetzlichen

Definition des Begriffes Verheizen werden die gesetzgeberischen Konsequenzen aus der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes gezogen. Zugleich werden bestimmte energieintensive Prozesse steuerlich begünstigt, womit Nachteile für Unternehmen, die durch die derzeitige Auslegung des Begriffs Verheizen begünstigt sind, vermieden und darüber hinaus die internationale Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden Gewerbes verbessert werden. Des Weiteren werden gesetzgeberische Konsequenzen aus dem Biokraftstoffbericht 2004 gezogen, in dem ein Einstieg in die Besteuerung von Biodiesel vorgesehen ist. Aus Gründen der Gleichbehandlung soll auch der von der Verwendung her ähnliche Biokraftstoff Pflanzenöl besteuert werden. Zu der in der Koalitionsvereinbarung vorgesehenen Abschaffung der Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen und der Einführung einer Biokraftstoffquote wird die Bundesregierung einen gesonderten Gesetzentwurf vorlegen, der zum 1. Januar 2007 in Kraft treten soll. Das Eckpunktepapier der Koalitionsfraktionen hierzu ist allen Sachverständigen im Vorfeld dieser Anhörung zur Verfügung gestellt worden. Insofern spielt auch dieses Vorhaben in der heutigen Anhörung eine Rolle. Des Weiteren bleiben in der Land- und Forstwirtschaft verwendete reine Biokraftstoffe wie bisher von der Steuer befreit. Für Gasöle, die steuerfrei als Kraftstoff in der Schifffahrt verwendet werden sollen, wird zur Vermeidung missbräuchlicher Verwendung eine Kennzeichnungspflicht eingeführt, wie sie auch bereits in einigen Nachbarstaaten besteht. Mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als Oppositionsfraktion wird die Bundesregierung aufgefordert - ich erwähne kurz diesen Antrag - die Mineralölsteuerbefreiung für reine Biokraftstoffe zu erhalten und analog zur Steuerbegünstigung für Erdgas bis zum Jahr 2020 zu verlängern. Beim Biodiesel will die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den rund 10prozentigen Anteil des fossilen Methanols mit der Mineralölsteuer besteuern, die Beimischungspflicht als ergänzendes Instrument zur Mineralölsteuerbegünstigung einführen und Beimischungen, die über dem gesetzlichen Pflichtanteil hinausgehen, weiterhin von der Steuer befreien sowie den bürokratischen Aufwand bei der Beimischungspflicht und der Steuerbefreiung auf ein Minimum des Erforderlichen begrenzen. Das war der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, um es noch einmal zu erwähnen. In dem Eckpunktepapier der Koalitionsfraktionen für ein Gesetz zur Einführung einer Quotenregelung für Biokraftstoffe wird die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag aufgenommen, wonach die derzeit vollständige Steuerbefreiung für Biokraftstoffe zum 1. Januar 2007 durch eine Quotenlösung für Biokraftstoffe ersetzt wird. Hierbei soll die Quote auf den energetischen Gehalt der Kraftstoffe bezogen werden. Biokraftstoffe, außer Biogas, innerhalb der Quote sollen ab dem 1. Januar 2007 der Mineralöl-/Energiesteuerpflicht unterliegen. Zum Schutz von Investitionen, die im Vertrauen auf die bisher bis 2009 laufende steuerliche Begünstigung der Biokraftstoffe getätigt wurden, wird die Steuerbegünstigung für reine Biokraftstoffe oberhalb der Quote bis Ende 2009 beibehalten. Reine Biokraftstoffe zur Verwendung in der Landwirtschaft sind bis Ende 2009 steuerbefreit. Soweit die Grundlagen über die wir jetzt gemeinsam reden werden. Was in der Anhörung zur Sprache kommt, wird im Finanzausschuss am 31. Mai behandelt werden. Die 2./3. Lesung ist im Plenum am

1. Juni 2006. Zwischenzeitlich werden sich die Fraktionen und Arbeitsgruppen mit diesem Thema beschäftigen. Die heutige Anhörung ist bis rund 13.30 Uhr vorgesehen. Wir bitten Sie, von einem Eingangsstatement abzusehen, sodass wir gleich in die Fragerunde einsteigen. Die Fragen richten sich nach Mehrheiten und sind abgestimmt mit den einzelnen Fraktionen, sodass es ein bestimmtes Schema gibt, d. h. die Kolleginnen und Kollegen aus den nicht dem Finanzausschuss angehörenden Fraktionen bitte ich, mit ihren jeweiligen Kollegen der Fraktion, das abzustimmen und die Reihenfolge festzulegen, mit der die Fragestellung der Fraktion abläuft. Wir wissen, dass Sie uns als Sachverständige viel zu sagen haben, wofür wir auch herzlich danken, aber die Vielzahl der Anzuhörenden macht es nötig, dass Sie das jeweils auf den Punkt bringen. Schön wäre es, wenn Sie es in drei Minuten jeweils schaffen. Wenn Sie fünf Minuten brauchen, passiert noch nichts. Aber dann müsste ich Sie natürlich darauf hinweisen. Aber es gibt auch immer die Chance der kurzen Beantwortung. Sie müssen also die von mir erwähnten Zeiten niemals ausschöpfen. Ich weise noch darauf hin, dass selbstverständlich alles aufgezeichnet wird und dass ein Wortprotokoll erstellt wird und zu diesem Zweck die Anhörung per Band mitgeschnitten wird. Sie helfen mir bitte, da wir durch die Art der Sitzordnung heute nicht alle sehen können, dass Sie bitte noch einmal Ihren Namen sagen. Sollte nicht klar sein, von welchem Verband Sie kommen, wäre ich auch dankbar, wenn Sie nicht nur für die Kolleginnen und Kollegen das sagen würden, sondern auch für das Protokoll und für die Medien. Das Protokoll zu dieser Anhörung wird den Kolleginnen und Kollegen bei den Beratungen vorliegen, sodass wir das - und das kann ich im Namen aller Bundestagskolleginnen und -kollegen sagen - in die Beratungen und Entscheidungen einbeziehen werden. Wir beginnen jetzt mit der Fragestellung. Zunächst der erste Fragesteller - ich erwähne auch immer die Fraktionen dazu - Otto Bernhardt, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Kollege Otto Bernhardt.

Otto Bernhardt (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Schmidt vom Bundesverband Güterkraftverkehr und an Herrn Dr. Homann von der Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände, die sehr stark im Mittelpunkt der Diskussion steht. Es geht darum, dass für Biokraft- und Bioheizstoffe die zurzeit gänzlich steuerentlastet sind, 10 Cent bei Biodiesel und 15 Cent bei Biodieselbeimischung eingeführt werden sollen. Die Frage: Halten Sie diese Beträge für angemessen und welche Entwicklung erwarten Sie, wenn es gesetzlich zu dieser Regelung kommt?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Kollege Otto Bernhardt. Wir gehen direkt weiter. Zunächst Herr Prof. Dr. Schmidt, Bundesverband Güterkraftverkehr. Bitte schön, Prof. Dr. Schmidt.

Sv Prof. Dr. Schmidt (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.): Die Auswirkungen auf das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe sind gravierend. Etwa 10 Prozent unserer Betriebe verwenden Biokraftstoffe. Noch gravierender wird sich

allerdings die Beimischungspflicht ab Januar, die auch vorgesehen und die heute Gegenstand der Anhörung ist, auswirken. Wir rechnen mit einer Steigerung der Abgabepreise um etwa fünf bis sechs Cent pro Liter über alles. Das würde einer doppelten Ökosteuersstufe entsprechen, wobei wir dann wiederum eine schwere Benachteiligung des deutschen Transportgewerbes, speziell bei binnenländischen Verkehren, erwarten, weil der Druck ausländischer Anbieter in Deutschland immer stärker wird. Für uns ist auch völlig ungeklärt, wie bspw. Importe ab Rotterdam dieser Beimischquote unterworfen werden könnten. Denn wenn es so wäre, dass man bspw. ein zusätzliches Handelshemmnis schaffen würde, dass Importeure ab Rotterdam in Deutschland eine Art Strafsteuer bezahlen müssen, weil sie nicht beimischen können, dann dürfte es auch noch zu erheblichen Marktverwerfungen im inländischen Treibstoffmarkt mit dem Ergebnis kommen, dass wir - das Harmonisierungsversprechen, ist ein anderes Thema berührt, das auch noch nicht umgesetzt ist - weitere 60 000 Arbeitsplätze in den nächsten zwei bis drei Jahren auf der Kippe sehen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Prof. Dr. Schmidt. Jetzt Herr Dr. Homann, Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände. Bitte schön, Dr. Homann.

Sv Dr. Homann (Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände e. V.): Wir halten die Berechnung der Überkompensation für nicht sachgerecht. Was tun wir hier? Wir gehen in einen Markt, an dem wir täglich wechselnde Preise haben, wo die Frage, ob dieses Produkt mit einer Präferenz nachgefragt wird, sich in der Tat danach richtet, wie hoch die Differenz zwischen dem relevanten Basisproduktvergleichspreis, also Diesel, und dem, was ich dem Verbraucher zusätzlich verkaufen will oder was ich substituieren will. Wenn diese Differenz nicht stimmt, dann ist dieses Produkt am Markt tot. Da können wir machen, was wir wollen. Was tun wir mit der Überkompensation? Wir gehen hin und nehmen die Vergangenheitswerte eines Jahres im Durchschnitt. Wir wissen aber ganz genau, dass sich am Markt täglich die relevanten Preise, sodass wir etwas tun, von dem von vornherein klar ist, das es wahrscheinlich nach beiden Seiten in der Berechnung falsch ist. Die Festsetzung eines Wertes im Gesetz aufgrund des Durchschnitts eines vergangenen Jahres kann nur zu falschen Ergebnissen führen. Ich mache Ihnen ein Beispiel: Nehmen Sie die Werte des letzten Quartals im letzten Jahr. Danach wäre nach der Berechnungsmethode nach dem Bericht des Bundesfinanzministeriums wahrscheinlich eine Überkompensation von fünf Cent korrekt gewesen. Wenn wir aber die heutigen Verhältnisse nehmen, dann könnten Sie ganz andere Werte nehmen. Ich sage noch einmal ...

Zwischenruf

Sv Dr. Homann (Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände e. V.): Wesentlich höhere, völlig richtig, Frau Staatssekretärin. Aber es bleibt bei dem Grundsatz,

dass es sich rein zufällig ergibt. Wenn wir die Preise ändern, haben wir im Gesetz einen Wert festgeschrieben, der mit den gegebenen Marktverhältnissen nicht in Übereinstimmung zu bringen ist. Wir brauchen hier noch einmal eine neue Überlegung, die erstens der Dynamik des Marktes Rechnung trägt und zweitens die Flexibilität, die notwendig ist, um ein solches Produkt am Markt zu verkaufen, gewährleistet und nicht eine Festlegung aufgrund eines Vergangenheitswertes.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Homann. Das war die Beantwortung der Fragen des Kollegen Otto Bernhardt. Wir kommen zur zweiten Fragestellung durch den Kollegen Reinhard Schultz, SPD-Fraktion. Bitte schön, Kollege Reinhard Schultz.

Reinhard Schultz (Everswinkel) (SPD-Fraktion): Wir haben zum einen jetzt in dem ersten Gesetz den Einstieg in die Biokraftstoffbesteuerung vorzunehmen, aber diskutieren das sozusagen in Sichtweite eines Quotenansatzes, einer Beimischungspflicht über handelbare Quoten für die Mineralölindustrie. Dazu liegt ein Eckpunktepapier, was die Bundesregierung vereinbart hat, vor. Zu diesem Gesamtansatz - Umstieg von der steuerlichen Förderung bis hin zum Regelweg der Beimischung - und auch zur Ausgestaltung in dem Eckpunktepapier hätte ich gerne die Stellungnahmen des Mineralölwirtschaftsverbandes und der Wirtschaftsvereinigung Zucker gehört.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Kollege Schultz. Dann bitte ich also Herrn Abend, Mineralölwirtschaftsverband, als Erstes.

Sv Abend (Mineralölwirtschaftsverband e. V.): Wir haben kurz zum Eckpunktepapier Stellung genommen und dürfen sagen, dass der Abbau von Überkompensationen, wie auch immer das festgestellt worden ist, grundsätzlich richtig ist. Der Gesetzentwurf sieht bekannterweise den Eintritt in eine anteilige und differenzierte Besteuerung von Biokraftstoffen vor. Das ist nach unserer Auffassung grundsätzlich richtig. Wir würden aber gerne anregen, darüber nachzudenken, ob das nicht vielleicht gemeinsam zum 1. 1. 2007 wirksam werden kann, denn ansonsten würde der Eintritt in die Besteuerung zum 1. August einen enormen Aufwand verursachen und wenige Monate später würde das System erneut umgestellt werden. Das möchten wir grundsätzlich gerne vorausschicken. Zur Ausgestaltung der Quote ist in dem Eckpunktepapier bislang eine differenzierte Quote für Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff vorgesehen. Wir setzen uns für eine generelle Unternehmensquote ein, die nicht von vornherein auf die Sorte bestimmte Ziele festlegt, denn mit der generellen Unternehmensquote können wir dasselbe Gesamtziel sehr viel flexibler erreichen und vor allen Dingen - das erscheint ganz wichtig - zu geringeren Kosten. Bei den Kraftstoffpreisen gehören wir in Deutschland zu den niedrigsten, wenn wir die Steuern außen vor lassen. Für den Ottokraftstoffmarkt wäre davon auszugehen, dass Ethanol verstärkt in der

kosteneffizienten und technisch unproblematischen Veresterung eingesetzt werden könnte. Zur Höhe und zum Zeitpunkt der Umsetzung dürfen wir kurz sagen: Die getrennten Quoten für Otto- und Dieseldieselkraftstoff sind insgesamt eine große Herausforderung. Insbesondere für den Ethanolbereich müssen noch erhebliche technische Voraussetzungen geschaffen werden. Die Beimischung von Ethanol zu Ottokraftstoff bereitet erhebliche Probleme, erfordert noch Umrüstmaßnahmen in Lagern und Raffinerien, insbesondere Genehmigungsverfahren, also auch Angelegenheiten, die nicht so sehr in unserer Hand liegen. Wir fordern deshalb, die Zielquote in den ersten Jahren auf 1 Prozent Energieäquivalent zu reduzieren. Dann könnten wir das Ganze sehr kostengünstig weitgehend über die Veresterung von Ethanol bewerkstelligen. Der weitere Vorteil wäre, dass die bestehenden logistischen Strukturen eingehalten werden könnten. Zum Adressat der Quote ist zu sagen, dass sich das Eckpunktepapier im Moment auf den Steuerschuldner im zukünftigen Energiesteuerrecht projiziert. Hier fordern wir, dass man sich den in den Einzelfällen anschaut, denn es trifft nicht immer richtig. Sie hätten dann Überschneidungen beim Steuerschuldner im Raffineriebereich, im Lagerbereich. Da bitten wir darum, dass man noch einmal guckt, wer der Adressat der Quote sein kann. Da gibt es nach unserer Auffassung bessere Möglichkeiten. Schließlich soll die Nichterfüllung der Quote sanktioniert werden. Dazu muss man wissen, dass wenn z.B. aufgrund von Engpässen aufgrund der Verfügbarkeit die Quote nicht erfüllt werden kann, es eine Regelung gibt, um dann 'raus zu kommen, wenn es sich um Umstände handelt, die nicht in der Hand der Wirtschaftsbeteiligten liegen. Also so etwas wie eine Force majeure-Klausel aufzunehmen. Schließlich begrüßen wir, dass man sich zu den Biokraftstoffen der zweiten Generation bekennt. Sie haben das Potenzial zu einem Paradigmenwechsel und damit könnten wir nachhaltig den Einsatz von Biokraftstoffen bewerkstelligen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Was man alles in eine Beantwortung der Frage herein bringen kann. Jetzt gehen wir zur wirtschaftlichen Vereinigung Zucker: Herr Prof. Dr. Markwart Kunz, Sie haben das Wort, bitte schön.

Sv Prof. Dr. Kunz (Wirtschaftliche Vereinigung Zucker): Wir haben im Eckpunktepapier der Koalitionsfraktionen ausdrücklich begrüßt, eine Zwei-Wege-Strategie zu gehen, wobei der zweite Teil des Weges, die Steuerbefreiung nur bis 2009 für die Reinkraftstoffe zu befristen, aus unserer Sicht nicht der richtige Weg ist. Der Weg zu einer Beimischungsverpflichtung - allerdings mit einer separaten Beimischungsverpflichtung für Otto- bzw. Dieseldieselkraftstoff halten wir für richtig. Wir sind jedoch der Meinung, dass bei Ottokraftstoff insbesondere in den hinteren Bereichen 2010 die Begrenzung auf 3 Prozent Beimischungsverpflichtung zu niedrig ist und stellen uns hier eine deutlich höhere Zahl vor. Was aus unserer Sicht ebenfalls wichtig wäre, wäre mittelfristig eine europäische Harmonisierung, damit auch entsprechende Normierungen und Normen für alle Produkte eingeführt werden können, sodass grenzüberschreitende Versorgung mit diesen Kraftstoffen

problemlos ist. Wir stellen uns dort vor, dass die Qualitätsnormen entsprechend angepasst werden. Darüber hinaus stellen wir uns vor, dass auch für die Rohstoffe Cross compliance eine notwendige Voraussetzung ist. Soweit unsere Kommentierung dazu.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Prof. Dr. Kunz. Jetzt kommt die nächste Fragestellung durch Herrn Kollegen Dr. Hermann Otto Solms, FDP-Fraktion und Vizepräsident unseres Bundestages. Bitte schön, Kollege Dr. Solms.

Dr. Hermann Otto Solms (FDP): Ich würde gerne den Vertreter des Deutschen Industrie- und Handelskammertages fragen, wie er den ungewöhnlichen Inkrafttretenstermin zum 1. 8. diesen Jahres einschätzt und welche für Auswirkungen das auf die Branche und überhaupt auf das Steuererhebungsverfahren hat. Zum Zweiten würde ich gerne Herrn Dr. Heim vom Bundesverband Bioenergie fragen, ob er die Art und Weise der Einführung der Besteuerung für akzeptabel hält oder was er für Wettbewerbsauswirkungen auf die neu entstandene Bioenergiewirtschaft daraus befürchtet.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Sie sehen, man muss ganz nah ans Mikrofon gehen und laut sprechen. Sonst ist es bei dieser Akustik ganz schwer, das zu erfassen. Ich nehme die Fragestellung auf und gebe sie weiter an den Deutschen Industrie- und Handelskammertag, Frau Dr. Beland, Sie haben das Wort.

Sve Dr. Beland (Deutscher Industrie- und Handelskammertag): Die Einführung zum 1. 8. ist in Verbindung mit der Quote, die erst zum 1. 1. nächsten Jahres eingeführt wird, äußerst ungünstig. Das neue Energiesteuergesetz zeichnet sich überhaupt durch eine extrem hohe Komplexität aus und viele gerade kleinere Biodieselanbieter müssen jetzt in dieses Besteuerungsverfahren hinein, was schon extrem anforderungshoch ist. Zum 1. 1. nächsten Jahres kommt dann noch eine neue Besteuerung im Zusammenhang mit der Quote. Das ist etwas, das man viel besser vermeiden sollte. Es wäre einfacher, beides erst Anfang nächsten Jahres einzuführen. Es wäre technisch einfacher, es wäre auch als geringere Zumutung für die Beteiligten ein großer Vorteil und wir plädieren sehr heftig dafür.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Frau Dr. Beland. Jetzt gebe ich weiter an Herrn Dr. Norbert Heim vom Bundesverband BioEnergie. Bitte schön, Herr Dr. Heim.

Sv Dr. Heim (Bundesverband BioEnergie e. V.): Was unsere Einstellung zur Einführung der Besteuerung betrifft, sage ich zunächst einmal: Wir sehen die Überkompensation; Sie ist nach Brüsseler Recht vorgesehen. Die Überkompensation ist auch damals im Mineralölsteuergesetz vom Bundestag beschlossen worden. Wir stehen zur Überkompensation, aber wir stehen nicht zu der Höhe der jetzt festgesetzten Steuersätze ab 1. August

dieses Jahres. Die Steuersätze sind uns zu hoch. Das wird besondere Auswirkungen auf kleine und mittelständische Unternehmen haben. Deswegen möchten wir darum bitten, die Steuersätze, insbesondere für den Bereich der Steuersätze, die einen höheren Steuersatz haben von 15 Prozent, abzusenken und nach Möglichkeit einen einheitlichen Satz festzulegen. Das gilt beispielsweise auch für das Pflanzenöl. Ein Wort zu der Steuer für die Beimischung. Auch zum 1. August soll auf Biodiesel, der beigemischt wird, auch eine Steuer erhoben werden. Dies halten wir für besonders marktstörend. Wir können uns vorstellen, dass in diesem Zeitraum - 1. August bis Ende dieses Jahres, bis 31. Dezember - unter Umständen die Beimischung gar nicht mehr laufen wird. Da gibt es ja noch keine Quotenregelung. Von daher halten wir also diesen Steuersatz für besonders problematisch.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Dr. Heim. Jetzt die nächste Fragestellerin aus der Fraktion DIE LINKE., Frau Kollegin Eva Bulling-Schröter. Bitte schön, Frau Kollegin.

Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE.): Meine Frage geht an die Ölmühle Daniels und an Herrn Lackmann vom BEE. Ich würde gerne was zum Thema Pflanzenöl wissen. Welche Auswirkungen erwarten Sie bei Inkrafttreten der geplanten Besteuerung von Pflanzenöl sowie durch die Quotenregelung auf Ihre Branche, den gesamten Biokraftstoffmarkt, d. h. welche Art der Förderung ist Ihrer Meinung nach für eine Wettbewerbsfähigkeit von Pflanzenöl erforderlich?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Frau Kollegin. Die erste Fragestellung also an Herrn Peter Daniels, Ölpflanzenverarbeitung Daniels. Herr Daniels, Sie haben das Wort.

Sv Daniels (Ölpflanzenverarbeitung Daniels): Ich möchte mich kurz vorstellen. Wir sind eine von 350 dezentralen Ölmühlen im Bundesgebiet mit einer Kapazität von insgesamt 500 000 Tonnen Ölsaaten. Dies ist gekennzeichnet durch ein regional geschlossenes Wirtschaftskreislaufsystem, d. h. Ölpflanzenanbau, Ölproduktion, direkte Vermarktung an die Endverbraucher. Presskuchen als Futter ebenfalls an die Endverbraucher. Wir sind auf eine langfristige Steuerbefreiung angewiesen. Zum einen für uns wegen der enorm hohen getätigten Investitionskosten. Wir können nur dann existieren, wenn wir unser Produkt als Reinkraftstoff direkt an den Endverbraucher verkaufen können. Aber nicht nur für uns, sondern auch für unsere Kunden ist eine langfristige Perspektive unabdingbar wegen der hohen Umrüstkosten, die nötig sind, um reine Pflanzenöle als Kraftstoff einsetzen zu können. Aber auch wegen der damit verbundenen erhöhten Wartungskosten und der nötigen Versicherungen, Beispiel Maschinenbruch. Eine Besteuerung in dem Sinne, wie sie hier vorliegt, würde die Existenz der 350 dezentralen Ölmühlen, aber auch die der damit verbundenen Pflanzenöltechnik, d. h. der Firmen, die Umrüstungen anbieten, sehr stark gefährden. Auch Kunden, die bereits umgerüstet haben oder eine Umrüstung planen, wären davon betroffen, denn wenn starke Umrüstkosten getätigt sind, wären diese vergebens

gewesen und würden diese Unternehmen, meist Transportunternehmen, zu stark belasten. Eine Überkompensation in dem Sinne, wie Sie die Steuererhöhung planen, ist allen Dingen vor dem Hintergrund der gerade angeführten Kosten für die Umrüstung, Wartungskosten usw. nicht gegeben. Ich bitte Sie deshalb, auch im Interesse der regionalen und kleinen Wirtschaftsunternehmen, von dieser Sache Abstand zu nehmen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Daniels. Nächster Beitrag ist dann vom Bundesverband Erneuerbare Energien, Johannes Lackmann. Herr Lackmann, Sie haben das Wort.

Sv Lackmann (Bundesverband Erneuerbare Energien): Der Bundesverband Erneuerbare Energien hält es für richtig, eine Zwei-Wege-Strategie zu gehen, d. h. sowohl die Beimischung wie auch die Steuerdifferenzierung zu fordern. Die Höhe der Teilbesteuerung ist zurzeit nicht richtig eingestuft. Es ist nicht begründet, das Pflanzenöl höher einzustellen als andere Biokraftstoffarten. Wir halten zurzeit einen Steuersatz von 5 Cent für die Reinprodukte für angemessen. Wir finden es richtig, dass man die Quote differenziert, denn sonst hätte Bioethanol als neues Produkt im Markt überhaupt keine Chance. Es ist allerdings an dem Konzept, was über den Stand August hinausgeht, überhaupt nicht rational, das man die Steuerdifferenzierung, d. h. den zweiten Weg der Zwei-Wege-Strategie, ab 2009 beenden will. Das schafft ab sofort völlige Investitionsunsicherheit. Deutschland ist zurzeit in Europa führend in Sachen Biokraftstoffe. Das gilt nicht nur für die heimische Produktion von Kraftstoffen, sondern das gilt insbesondere für den Anlagenbau, für die Motorkonzepte. Deutschland ist weltweit Automobillieferant mit Vorbildcharakter, ist weltweit führend in der Einführung neuer Motorenkonzepte. Die Umrüstung von Traktoren auf Pflanzenöl wird von Deutschland aus konzipiert. Dieses Know how geht verloren, wenn wir ein Ende der Steuerdifferenzierung machen. Steuerdifferenzierung heißt nicht Steuerverzicht. Wir sind nicht dafür, insgesamt das Steuerniveau 'runterzuziehen, sondern das Steuerniveau muss differenziert werden. Es ist in dieser Hinsicht irrational, dass in diesem Gesetzentwurf auf der einen Seite bei der Besteuerung von Eingangsstoffen für die Stromproduktion und auch bei der Stromsteuer Ausnahmetatbestände zugelassen werden, die zu einem Steuerverlust in Höhe von mehr als einer halben Milliarde Euro Steuern im Jahr führen. Hier übt der Staat Steuerverzicht mit dem Gesetzentwurf und auf der anderen Seite soll das bei Biokraftstoffen zusätzlich erhoben werden. Das halten wir nicht für rational. Wir sind auch der Meinung, dass man die Unterscheidung zwischen Kraftstoffen erster und zweiter Generation, die hier angelegt ist, nicht mit deren Nachhaltigkeit begründen kann, mit deren Flächenproduktivität und mit ihrer CO₂-Vermeidung. Wir haben dazu hier eine Statistik als Tagungsunterlage vorgelegt, die ganz klar betont: Der effizienteste Kraftstoff ist Biomethan und Bioethanol und Biodiesel sind mindestens genauso effizient wie die sog. Kraftstoffe der zweiten Generation. Also hier keine langfristige Unterscheidung, das macht keinen Sinn. In Sachen Nachhaltigkeit: Wir wollen natürlich mit der Einführung von Biokraftstoffen die Nachhaltigkeit

des Kraftstoffsektors verbessern. Das bedeutet, dass man vermeiden muss, dass durch Ökodumping Raubbau in gewissen Teilen der Welt betrieben wird. Wir wollen, dass eine Verordnungsermächtigung in das Gesetz aufgenommen wird, mit deren Hilfe man später strenge Zertifizierungskriterien für die Herkunft der Biomasse schaffen kann.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen, Herr Lackmann. Als nächster Fragesteller aus der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Kollege Dr. Reinhard Loske. Sie haben das Wort.

Dr. Reinhard Loske (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will auch an den letzten Gedanken anknüpfen, dass in diesem Gesetzentwurf auf der einen Seite ein sehr umfassender Steuerverzicht festgeschrieben wird, etwa auf Kerosinbesteuerung oder im Rahmen der vielen Sonderregelungen der ökologischen Steuerreform, auf der anderen Seite aber ausgerechnet bei den Bioenergien kräftig zugelangt wird. Wir haben uns ja entschieden ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Sie wollten Fragen stellen, Herr Kollege!

Dr. Reinhard Loske (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage leite ich her, Herr Vorsitzender. Wir haben uns ja entschieden, bei Bioenergien aus verschiedenen Motiven diese Steuerprivilegierung zu machen: Vom Klimaschutz über Ressourcenabhängigkeit bis hin zur Schaffung von regionalen Wertschöpfungsmöglichkeiten im ländlichen Raum und von Erwerbsalternativen für die Landwirtschaft. Deswegen möchte ich folgende Fragen formulieren, Herr Vorsitzender - ich hoffe, diese 50 Sekunden waren als Vorbemerkung nicht zuviel: An Herrn Lackmann die konkrete Frage, ob - Stichwort Vertrauensschutz - nicht das, was geplant wird, ein Tritt in die Kniekehlen derjenigen ist, die investiert haben und ob es nicht im Gegenteil eher so sein müsste, dass diese steuerlichen Anreize weit über 2009 hinaus festgeschrieben werden müssten, um klare Anreize für Investitionen zu geben? Herrn Daniels würde ich gerne noch einmal fragen. Er hat zwar angedeutet, aber es nicht ausgeführt, wie die unterschiedlichen Struktureffekte zwischen Quote auf der einen Seite und Steuer auf der anderen Seite sind. Ist es nicht so, dass ein steuerlicher Anreiz eher dazu führt, dass dezentrale, kleine, mittelständische Strukturen gefördert werden, während eine ausschließliche Orientierung auf die Quote eher dazu führt, dass das ganze Geschäft letztlich in den Händen der Mineralölkonzerne landet und von ihnen dann auch diktiert werden kann?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Kollege Dr. Reinhard Loske. Jetzt gebe ich zunächst das Wort dem Herrn Johannes Lackmann wieder. Bitte schön, Herr Lackmann.

Sv Lackmann (Bundesverband Erneuerbare Energien): Es ist völlig richtig, dass es nicht nur um die Frage der Biokraftstoffe geht, sondern es um Industriepolitik geht. Und zwar um

eine sehr zukunftssträchtige Industriepolitik, denn die Frage der Verknappung fossiler Ressourcen betrifft alle Länder dieser Welt. Wir können nicht allen Biokraftstoffe liefern, ganz im Gegenteil, wir werden auf Dauer sogar welche importieren müssen. Aber was wir können und wo wir heute schon sehr stark sind - ich nenne einmal einen Namen wie die Firma Lurgi -, ist der Anlagenbau, wo wir international führend sind. Wir liefern heute schon den größten Teil von Biodieselproduktionsanlagen in alle Welt. Wir liefern Umrüstungskonzepte, ich erwähnte das eben schon. Hier wird aktiv Industriepolitik betrieben und wir brauchen Investitionssicherheit auf dem Heimatmarkt. Wenn jetzt gesagt wird, Vertrauensschutz bis 2009 - ich bitte Sie. Wer kann eine Investition tätigen, deren wirtschaftliche Basis ab 2009 in Frage gestellt ist? Das ist irrational. Wir müssen eine Investitionssicherheit über 2009 hinaus haben. Jetzt zu sagen, das wird mit der Quote doch irgendwie gelöst, das ist falsch. Würden Sie in eine Biodieselanlage investieren, wenn Sie ab 2009 darauf angewiesen sind, dass BP bei Ihnen an die Tür klopft und sagt, ich kaufe Deinen Biodiesel. Das ist keine Investitionssicherheit. Investitionssicher ist eine Kalkulationsgrundlage, wo ich weiß, ich kann mein Produkt wettbewerbsfähig am Markt verkaufen. Wir wissen alle, welche Probleme wir im Strommarkt haben, wo der Wettbewerb verengt ist und wo die Verbraucherpreise durch verengten Wettbewerb in die Höhe getrieben werden. Wenn wir dieses Gesetz mit der Quotenverpflichtung in Kraft setzen, dann organisieren wir dieses Oligopol, einen verengten Wettbewerb auch noch im Kraftstoffmarkt mit der entsprechend negativen Wirkung für die Verbraucher. Der Vorteil, den wir bisher im Kraftstoffmarkt haben ist, dass wir eine sehr starke mittelständische Komponente haben, sowohl beim Vertrieb wie in der Herstellung. Es sind etwa 30 000 Menschen in der Landwirtschaft, in der Herstellung und im Vertrieb damit beschäftigt, und genau diese mittelständische Komponente würde dann durch Wettbewerbsverengung torpediert. Es ist auch nicht so, dass durch diese Art der Einrichtung irgendetwas für den Finanzminister oder für den Verbraucher günstiger wird, denn die Kosten der Beimischungspflicht werden auf den Benzinpreis draufgelegt. Es ist leicht zu sagen, wir nehmen keine Mineralölsteuererhöhung vor. Aber die Verbraucher und auch die Presse haben längst gemerkt, dass es um sechs Cent mehr geht. Es wäre viel ehrlicher gewesen, zu sagen, wir machen eine Steuerdifferenzierung, erhalten damit die Wettbewerbsstrukturen auch über 2009 hinaus und sorgen natürlich dafür, dass der Finanzminister genügend Geld hat.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank für die Beantwortung der Frage. Jetzt kommt Herr Peter Daniels wieder. Bitte schön, Herr Daniels.

Sv Daniels (Ölpflanzenverarbeitung Daniels): Was die Quote betrifft, dazu möchte ich mich zunächst äußern. Die Quote würde bedingen, dass wir unser Produkt nicht mehr in den Kraftstoffmarkt verkaufen können. Wir wären abhängig von der Mineralölindustrie. Alles würde über die Mineralölindustrie laufen. Das ist die wirtschaftliche Seite. Die technische Seite sieht so aus: Naturbelassenes Pflanzenöl kann nicht in die Quote hineingeliefert

werden. Es kann nicht mit Diesel gemischt werden, da es eine andere Zusammensetzung hat als bspw. der Diesel. Die Dichte ist anders, die Zusammensetzung der Fettsäuren würde einer Beimischung entgegenstehen. Es ist also für uns als dezentrale Ölmühlen gar nicht möglich, in diese von Ihnen geplante Quote hereinzuliefern. Die Folge wäre das Aus für alle dezentralen Ölmühlen. Das muss man ganz klar sagen. Man kann natürlich argumentieren, Rapsöl oder Pflanzenöl allgemein ist ein universell einsetzbarer Stoff für Speiseöl, Futteröl, Industrie und andere Zwecke. Aber wenn der gesamte Kraftstoffsektor, der bei den dezentralen Ölmühlen ca. 90 bis 95 Prozent des Absatzes ausmacht, wegfällt, ist die dezentrale Ölmühlenproduktion tot. Wir sind darauf angewiesen, dass wir unseren Kraftstoff, unser Produkt, das kaltgepresste Öl direkt an die Kunden verkaufen, um einen Preis erzielen zu können, der uns wirtschaftlich arbeiten lässt. Wir sind darauf angewiesen und auch die Landwirte und auch unsere Kunden, dass die Wertschöpfung in der Region bleibt und nicht über Konzerne abgewickelt wird. Wenn es denn technisch überhaupt möglich wäre, was nicht gegeben ist.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Daniels. Wir kommen zur nächsten Fragestellung des Kollegen Norbert Schindler, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Kollege Norbert Schindler.

Norbert Schindler (CDU/CSU): Meine Frage geht zuerst an den Generalsekretär des Deutschen Bauernverbandes. Herr Dr. Born, wie schätzen Sie aus der Sicht der ländlichen Regionen diesen Entwurf der Bundesregierung ein? Wie beurteilen Sie die Festlegung auf das Jahr 2009 in der Absicherung und wie wäre die Investitionsbereitschaft dann über diesen Zeitraum hinaus? Zum anderen das Spezialproblem, weil in einem gewissen kleinen Umfang auch die Landwirtschaft insgesamt, nach dem alten Motto „Heu und Hafer sollen steuerfrei bleiben“, in diesem Entwurf mit eingesehen ist. Wie beurteilen Sie dies? Die andere Frage geht an die Chemische Industrie oder an die Industrie insgesamt, wie dieses Energiesteuergesetz bei der Weiterentwicklung bestimmter Produktionsprozesse Auswirkungen hat, indem dieser Industriebereich neu in eine Steuerzahlungspflicht kommt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Kollege Schindler. Die erste Frage ist gerichtet an Herrn Dr. Helmut Born, Deutscher Bauernverband. Herr Dr. Born, Sie haben das Wort, bitte schön.

Sv Dr. Born (Deutscher Bauernverband): Es ist in den Wortmeldungen und Beiträgen schon klar geworden, dass an der Erzeugung von Biokraftstoff mittlerweile ein hohes Maß an regionalen Investitionen und auch an regionalen Arbeitsplätzen und Wirtschaftskraft hängt. Das gilt für die Landwirtschaft auch. Wir gehen davon aus, dass in diesem Jahr von den rund 12 Mio. Hektar Ackerfläche, die wir in Deutschland haben, etwa zwei Mio. bei nachwachsenden Rohstoffen und Energie sind. Darin dürfte über die Hälfte, also mehr als eine

Million Hektar bei Biokraftstoffen mittlerweile sein. Insofern ist das für uns schon ein ganz wichtiges Vorhaben, das dazu beiträgt, Investitionen, die in diesen Bereich hineinzugeben. Hier sind die Anlagen genannt worden. Ich darf daran erinnern, dass wir auch die gesamte landwirtschaftliche Produktion einschließlich der Züchtung der Sorten, die wir einsetzen, auf die Biokraftstoffproduktion ausrichten müssen. Insofern brauchen wir langfristige Festlegungen. Da ist das Datum 2009 wirklich ein sehr schwieriges. Die rund 25 - 30 000 Arbeitskräfte insgesamt in der Kette sind genannt worden. Was die Steuerfreiheit in die Landwirtschaft hinein angeht, begrüßen wir sehr, dass die Landwirtschaft ihren selbst erzeugten Kraftstoff steuerfrei bekommen kann. Wie man das am besten macht, da muss man sich im Detail sicherlich noch unterhalten. Ich will nur darauf hinweisen, dass die deutsche Landwirtschaft durch die Dieselsebesteuerung in einer sehr schwierigen Wettbewerbslage generell ist. Alle wichtigen Konkurrenten um uns herum, von Frankreich über die Niederland, Großbritannien, Dänemark oder Polen, Österreich, haben eine Energieversorgung in der Landwirtschaft weitgehend ohne oder mit sehr niedrigen Steuersätzen. Gerade in der letzten Legislaturperiode ist das deutlich für die deutsche Landwirtschaft geändert worden. Insofern ist die Steuerbefreiung im Biokraftstoffbereich für die Landwirtschaft sehr wichtig und wir begrüßen das.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Dr. Born. Jetzt gebe ich weiter an den Verband der Chemischen Industrie. Herr Günter Roeder, Sie haben das Wort. Bitte schön.

Sv Roeder (Verband der Chemischen Industrie e. V.): Der Koalitionsvertrag bringt schon sehr positive Signale für die Industrie insgesamt und auch für die Chemische Industrie, wofür wir noch einmal danken. Dieses ist im Wesentlichen umgesetzt worden, um dieses ganz klar auch zu sagen. Wir haben aber zwei Bitten, wo noch Korrekturen nötig sind gemäß dem Koalitionsvertrag - Ausschöpfung der Möglichkeiten der EU-Richtlinie. Da ist es so, dass nach der Richtlinie ganz klar vorgegeben ist, dass Mineralölherstellungsbetriebe - das sind in der Chemie die Cracker - von der Mineralölsteuer befreit werden können. Dieses ist traditionell in Deutschland schon immer so gewesen. Zu unserer großen Überraschung haben wir gefunden, dass hier entgegen dem Koalitionsvertrag auf einmal das umweltfreundliche Erdgas, besteuert werden soll, obwohl Mineralöle in diesen Anlagen erzeugt werden. Dieses ist deshalb auch unverständlich, weil die Möglichkeit besteht, das Erdgas eventuell durch andere Mineralöle zu ersetzen, die wiederum steuerfrei wären. Dieses ist ein klarer dirigistischer Eingriff und dieses ist aus unserer Sicht nicht nötig. Man sollte zurückgehen zu der Besteuerung, wie wir sie in der Vergangenheit gehabt haben. Darüber hinaus gibt es nach der EU-Richtlinie Möglichkeiten, Strom von der Steuer freizustellen. Dieses ist im Rahmen des Entwurfs gemacht worden, aber nicht an allen Stellen. Es sind einige Prozesse noch möglich, z. B. in der Chemieindustrie, die ich hier nennen will, die chemische Reduktion und die Herstellung von Industriegasen, die man befreien kann. Ich weiß, dass es auch in

anderen Bereichen der Industrie noch Möglichkeiten gibt, die ausgeschöpft werden sollten, um entsprechend der Koalitionsvorgabe und der EU-Richtlinie nachzukommen. Mit Unruhe sahen wir, dass in der Einladung für die heutige Veranstaltung angekündigt war, dass auch noch Überlegungen im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Besteuerung des produzierenden Gewerbes kommen sollen. Dieses ist dann für die heutige Veranstaltung abgesagt worden. Wir wissen aber, dass nach wie vor Gespräche auf Fachebene laufen. Wir sehen keine Veranlassung, diese Besteuerungsregelung für das produzierende Gewerbe zu ändern. Es ist unlängst ein Gutachten von der Industrie beauftragt worden, das ganz klar zu dem Ergebnis kommt, dass diese Besteuerungsregeln mit dem EU-Recht vereinbar sind. Wir haben eine klare Rechtsprechung zu diesem Bereich durch das Bundesverfassungsgericht. Die Besteuerung des produzierenden Gewerbes sollte unverändert fortgeführt werden.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Roeder. Als nächstes kommt die Fragestellung unseres Kollegen Dr. Hans-Ulrich Krüger, SPD-Fraktion. Bitte schön, Kollege Dr. Hans-Ulrich Krüger.

Dr. Hans-Ulrich Krüger (SPD-Fraktion): Meine Frage beschäftigt sich noch einmal mit Pflanzenölen und der vorgeschlagenen unterschiedlichen Besteuerung von Pflanzenölen gegenüber Biodiesel und richtet sich an die UFOP und an den Ölpflanzenbetrieb Daniels. Die Frage beschäftigt sich mit der Ökobilanz. Welche Gründe sprechen Ihrer Ansicht nach für die Auffassung, dass Pflanzenöle eine bessere Ökobilanz aufweisen als Biodiesel? Wie bewerten Sie diese Ökobilanz im Hinblick auf die Emissionen, die in den Motoren selbstverständlich bei Betankung mit Pflanzenöl entstehen? Die weitere Frage wäre noch: Pflanzenöle und deren Zukunft im stationären Bereich der Stromerzeugung.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Kollege. Die erste Fragestellung war also an Herrn Dieter Bockey, UFOP - Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen. Bitte schön, Herr Bockey, Sie haben das Wort.

Sv Bockey (Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e. V.): Im Wesentlichen stützt der Unterschied in der Ökobilanzbetrachtung darauf, dass vorrangig der Umesterungsschritt bei der Verarbeitung von Raps zu Rapsöl eingespart werden kann. Die Ökobilanzen bewegen sich auf etwa gleichem Niveau, was den CO₂-Einsparungseffekt anbelangt. Wir sind zu dem Ergebnis gekommen, dass mit jedem Liter Rapsölkraftstoff bzw. Biodiesel etwa 2 bis 2,2 Kilogramm Klimagase je Liter eingespart werden können. Bei den Emissionen ist es so, dass mit Pflanzenölkraftstoff wie auch mit Biodiesel die entsprechenden abgasrechtlichen Anforderungen erfüllt werden müssen. Die Motorenhersteller haben für Biodiesel die entsprechenden Freigaben erteilt und es wurde auch schon gesagt, dass Deutschland hier führend ist. Gerade bei Biodiesel ist es heute schon möglich, mit Reinkraftstoff-Biodiesel auf Basis von Freigaben die Euro 5 zu erfüllen.

Die DaimlerChrysler AG, das möchte ich hier einmal nennen, hat einen Motorentyp freigegeben, der heute schon die Abgasnorm für 2008 erfüllt. Das Gleiche gilt auch für Rapsölkraftstoff. Deshalb hat die UFOP die Entwicklung einer Kraftstoffnorm der DIN V 51605 mit dem Ziel gefördert, dass auch vergleichbare Abgasuntersuchungen, durchgeführt werden können. Es muss allerdings konstatiert werden, dass im Vergleich zu Biodiesel in der Vergangenheit nicht in dem Maße eine entsprechende systematische Untersuchung stattgefunden hat, um die Motortypen hinsichtlich der Erfüllung der Abgasnorm zu untersuchen. Aber soweit uns Untersuchungen bekannt sind, werden mit den Euro 3-Motoren auf jeden Fall die Abgasnormen erfüllt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Bockey, vielen herzlichen Dank. Ich gebe das Wort weiter zu Ihnen, Herr Daniels. Bitte schön, Herr Daniels.

Sv Daniels (Ölpflanzenverarbeitung Daniels): Herr Bockey hat gerade ausgeführt, welche umweltmäßigen Vorteile die Biokraftstoffe haben. Er hat das sowohl für Pflanzenöl als auch für Biodiesel geschildert. Ich möchte das nicht wiederholen. Der Bereich Pflanzenöle in der Umweltverträglichkeit steckt in gewisser Weise in den Kinderschuhen. Es kann sich da Vieles entwickeln. Die Forschung und die Entwicklung sowohl bei den Motorenumrüstern wie auch bei den Motorenherstellern stehen in der Entwicklung. Eine Besteuerung würde dazu führen, dass die Nachfrage nach diesen Produkten nachlässt. Wenn die Nachfrage nicht mehr gegeben ist, wird die Forschung sich ebenfalls nicht weiterentwickeln. Ein Wort zum Betreiben von stationären Motoren und die Stromproduktion aus Pflanzenölen: Im Großen und Ganzen sind dazu dieselben Aussagen zu tätigen. Je interessanter es für den Endverbraucher, je interessanter es für den Stromproduzenten ist, umso weiter wird sich die technische Entwicklung und damit auch das Umweltverhalten steigern lassen. Darum der gleiche Appell, eine Branche, die sich entwickelt, nicht durch übermäßige Reglementierungen zu stoppen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Jetzt als nächster Fragesteller Kollege Leo Dautzenberg, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Kollege Leo Dautzenberg.

Leo Dautzenberg (CDU/CSU): Ich möchte meine erste Frage an den Gesamtverband des Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandels stellen. Im Gesetzentwurf ist auch die Steuerpflicht für Kohle im weitesten Sinne, also Koks, Braunkohle, Steinkohle enthalten. Wie sehen Sie die Besteuerung für den privaten Haushalt? Dann eine weitere Frage an den Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie. Da geht es mehr um eine definitorische Abgrenzung im Bereich von Fetten der ersten und zweiten Kategorie. Wie sollten die in die Besteuerung einbezogen werden?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Kollege Dautzenberg. Vom Gesamtverband des Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandels, das ist Herr Dieter Bischoffs. Herr Bischoffs, Sie haben das Wort.

Sv Bischoffs (Gesamtverband des Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandels e. V.): Der Sachverhalt ist denkbar einfach und übersichtlich. Im Endverbrauchergeschäft werden noch 1,2 Mio. Tonnen Braunkohle verfeuert. Wenn wir die 1,2 Mio. Tonnen mit 7 Euro pro Tonne besteuern würden, dann kämen knapp 8 Mio. Euro herum. 8 Mio. Euro ist natürlich ein sehr großer Betrag - gar keine Frage - für jeden privat von uns, aber angesichts der Probleme, die hier zu lösen sind, sicherlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Ich plädiere sehr dafür, diese 8 Mio. Euro Steuern nicht zu erheben. Sie würden erstens durch die Verwaltungskosten weitgehend verschlungen werden. Zweitens gehören diejenigen, die beim Hausbrand noch mit Braunkohle feuern, sicherlich nicht zu den einkommensstärksten Bevölkerungsschichten. Weitgehend werden sie auch von Hartz IV unterstützt. Letztendlich wäre es nur eine Umschichtung von Hartz IV zum Finanzminister. Wir sollten diese Steuer sicherlich nicht machen. Die gesetzliche Möglichkeit ist uns auch gegeben, denn im Artikel 15 Absatz 1 ist unter Buchstabe h) vorgesehen, dass die Besteuerung von Braunkohle bei Endverbrauchern mit einem Steuersatz Null festgesetzt werden kann. Ich bitte ganz herzlich, dass von dieser Möglichkeit aus sozialen und auch aus finanziellen Gründen Gebrauch gemacht wird.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen für Ihren Beitrag. Jetzt der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie, Frau Petra Sprick oder Herr von Wissel. Wer meldet sich? Herr Arnd von Wissel.

Sv von Wissel (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.): Wir stellen fest, dass sich die Verordnung auf die Biomasseverordnung bezieht. Wir sind der Meinung, dass damit wichtige Rohstoffe für Biodiesel ausgeklammert werden. Die Biomasseverordnung lässt nur die Kategorie III von Fetten zu. Die europäische Norm dagegen öffnet alle Kategorien von Fetten für den Biodieselmärkte. Es gibt inzwischen Untersuchungen auf EU-Ebene, die feststellen, dass kein Gefahrenpotenzial mit dem Einsatz aller Fette verbunden ist. Wir sind deshalb der Meinung, dass man sich hier der Stellungnahme des Bundesrates anschließen müsste, dass alle Fette eingebracht werden dürfen und für die Produktion von Biodiesel verwandt werden können. Wir würden gerne vorschlagen, dass das Gesetz sich nicht auf die deutsche Biomasseverordnung sondern auf die europäische Biomasseverordnung zurückzieht. Wir sehen im Prinzip sonst eine Diskriminierung der deutschen Produzenten. Biodiesel ist und soll immer mehr ein europäisches Produkt für den europäischen Markt werden. Also brauchen wir einheitliche Regelungen. Es wäre falsch, wenn wir Biodiesel nur für nationale Märkte entwickeln. Wir sehen dies als diskriminierend für die deutschen Hersteller von Biodiesel an.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr von Wissel. Jetzt die nächste Fragestellung durch unsere Kollegin Frau Dr. Margrit Wetzel, SPD-Fraktion. Bitte schön, Frau Kollegin Dr. Margrit Wetzel.

Dr. Margrit Wetzel (SPD-Fraktion): Ich habe eine Frage an den Vertreter des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe. Welche Gründe sprechen dafür, dass die Besteuerung des Verbrauchs von Gasöl beim Hafenumschlag abgesenkt wird und warum sollte man ausgerechnet jetzt die nationalen Spielräume nutzen, die die Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie bietet.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wenn ich richtig sehe, war es nur die eine Frage. Gefragt wurde der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, Herr Heitmann. Herr Heitmann, Sie haben das Wort.

Sv Heitmann (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V.): Die deutschen Seehafenbetriebe werden bei der Besteuerung ihres Energieverbrauchs gegenüber ausländischen Wettbewerbern in anderen Mitgliedstaaten schon seit Jahren massiv benachteiligt. Wir haben schon seit 1992 eine EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Energiesteuer. Auch damals saß ich im Anhörungsverfahren. Die Energiesteuerrichtlinie sah vor, den Mindeststeuersatz für den Dieselmotorenverbrauch auf nicht öffentlichen Straßen auf 1,8 Cent zu reduzieren. Von dieser Regelung haben unsere Nachbarstaaten in den belgischen und niederländischen Häfen Gebrauch gemacht. Uns wurde in Aussicht gestellt, bei Gelegenheit diese Möglichkeit in deutsches Recht umzusetzen. Das ist leider nicht geschehen. Wir sprechen jetzt über die Umsetzung der Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahr 1994 in deutsches Recht. Danach kann der Dieselmotorenverbrauch auf nicht öffentlichen Straßen und damit auch auf Seehafen-Terminals auf 2,1 Cent reduziert werden. In Deutschland bezahlen wir allerdings in den Häfen den deutschen Regelsteuersatz von 47 Cent. Mit anderen Worten, unser Steuersatz, den wir in deutschen Seehäfen leisten, ist zwanzigmal höher als in unseren Konkurrenzhäfen in den Niederlanden und Belgien. Wir verbrauchen in deutschen Seehäfen eine Menge an Dieselmotoren jährlich von rund 60 Mio. Litern Dieselmotoren. Damit ist der Kostennachteil unserer Häfen im Jahr nur in diesem Bereich bei 27 Mio. Euro. Das Energiesteuergesetz sieht aber auch vor, im Bereich der Stromsteuer hinsichtlich des Verbrauchs von elektrischem Strom Steuerermäßigungen für energieintensive Betriebe anzuwenden. Auch unsere Betriebe sind sehr energieintensiv. Wir fallen aber nicht unter diese Regelungen und werden nicht wie das produzierende Gewerbe behandelt, sondern zahlen den Regelsteuersatz von zurzeit 20,50 Euro für eine Megawattstunde, während unsere Konkurrenten in Belgien bspw. 5 Euro pro Megawattstunde zahlen, wenn der Verbrauch 25 Gigawattstunden übersteigt. In den Niederlanden zahlen unsere Wettbewerber 9,40 Euro Stromsteuer pro Megawattstunde. Wir werden hier im internatio-

nen Seehafenwettbewerb erheblich benachteiligt, sodass man von politischer Seite Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig diskutiert hat. Ich verweise nur auf eine Entschließung des Deutschen Bundestages aus dem Januar 2005. Danach wurde die Bundesregierung aufgefordert, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen voranzutreiben und bestehende Harmonisierungsdefizite abzubauen. Auch der Koalitionsvertrag vom 11. November 2005 hat festgelegt, dass internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume abgebaut werden sollen. Wir hoffen, dass hiervon Gebrauch gemacht wird. Es kann nicht sein, dass die Bundesrepublik in Brüssel Mindeststeuersätzen zustimmt, aber sie dann national nicht anwendet. Dann laufen wir in ausgemachte Wettbewerbsverzerrungen, die im Hafenbereich sehr gravierend sind. Ich darf Ihnen am Beispiel der Hamburger Hafen und Logistik AG sagen, welche Wettbewerbsnachteile sie kostenmäßig hat. Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat im letzten Jahr 5,3 Mio. Container (TEU) umgeschlagen und dafür 18 Mio. Liter Dieselkraftstoff und 90 000 Megawattstunden Strom verbraucht. Hierfür hat das Unternehmen 8,5 Mio. Euro Mineralölsteuer und 1,85 Mio. Euro Stromsteuer gezahlt. Ein vergleichbares Unternehmen in den niederländischen Häfen hätte nur 378 000 Euro Mineralölsteuer und 846 000 Euro Stromsteuer gezahlt. Das deutsche führende Containerumschlagunternehmen in Hamburg hatte im letzten Jahr einen Wettbewerbsnachteil gegenüber seinen Konkurrenten bei der Energiesteuer von 10 Mio. Euro. Wir haben im Dezember in diesem Jahr wieder unsere mittlerweile fünfte nationale maritime Konferenz. Die Stärkung des maritimen Standortes Deutschland ist ein Punkt, der auf diesen Konferenzen im Mittelpunkt steht, aber auch Gegenstand des Koalitionsvertrages ist. Ich bitte herzlich, die Harmonisierungsspielräume national auszunutzen, um nicht in diese ausgemachten Wettbewerbsverzerrungen zu laufen, und jetzt endlich davon Gebrauch zu machen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Heitmann. Die nächste Fragestellerin ist Frau Kollegin Dr. Maria Flachsbarth, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Frau Kollegin Dr. Maria Flachsbarth.

Dr. Maria Flachsbarth (CDU/CSU): Ich habe zwei Fragen. Je eine an die Vertreter der DENA und eine an die Vertreter des DIHK. Meine erste Frage geht dahin, ob Sie freundlicherweise die Höhe der Steuerausfälle durch die Bevorzugung der Biokraftstoffe einschätzen und dem gegenüberstellen könnten, die Einnahmen durch heimische Wertschöpfung durch Biokraftstoffe auch im Vergleich zu den fossilen Kraftstoffen, die Einnahmen dann im Bereich der Steuereinnahmen aus anderweitigen Quellen außer der Kraftstoffsteuer und den Sozialabgaben. Die zweite Frage an die Vertreter des DIHK: Wie beurteilen Sie den geplanten Wegfall des Herstellerprivilegs für die deutsche Altölaufbereitungsindustrie aus umweltpolitischen und wettbewerbspolitischen Gesichtspunkten?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Frau Kollegin. Ich gebe zunächst das Wort Herrn Michael Zirpel, Deutsche Energie-Agentur GmbH.

Sv Zirpel (Deutsche Energie-Agentur GmbH): Herr Vorsitzender, Frau Flachsbarth, schönen Dank für die Frage. Die Höhe der Steuerausfälle, die angesetzt ist und die mit der Ökokompensation abgebaut werden sollen, ist in der Tat kritisch zu hinterfragen. Herr Homann hat heute dazu bereits Stellung genommen. In dem Gesetzentwurf werden in § 50 Abs. 4 EnergieStG verschiedene Kriterien genannt: Effekte für den Klima- und Umweltschutz, der Schutz natürlicher Ressourcen, die externen Kosten der verschiedenen Kraftstoffe, die Versorgungssicherheit und die Realisierung eines Mindestanteils an Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen sind als Kriterien in dem Gesetzentwurf genannt. Genau diese Kriterien sollten jetzt bei der Überprüfung der Höhe der Überkompensation auch angewandt werden, denn das ist eine sehr positiv zu bewertende Auflistung von Kriterien an dieser Stelle. Welche Einnahmen die Wertschöpfung aus heimischen Biomassen ergibt, können wir im Augenblick noch nicht einschätzen. Ich verweise allerdings darauf, dass bei der Deutschen Energie-Agentur im Augenblick, finanziert von der Bundesregierung und verschiedenen Akteuren der Industrie, eine Realisierungsstudie für BTL-Kraftstoffe, für die synthetischen Kraftstoffe der zweiten Generation erstellt wird und dass dort die Biomassepotenziale, die Kosten für Biomasse usw. ermittelt werden. Die Studie soll Mitte des Jahres vorliegen. In dieser Studie ist auch festgehalten, dass Empfehlungen für ein tragfähiges Förderkonzept erarbeitet werden sollen, die den möglichst effizienten Einsatz öffentlicher Mittel gewährleisten sollen. Wenn die Bundesregierung eine solche Studie schon gemeinsam mit der Industrie in Auftrag gibt, sollten die Erkenntnisse, die darin gewonnen werden, dann auch in der praktischen Politik umgesetzt werden.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Jetzt die nächste Beantwortung der Frage vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag, Frau Dr. Beland. Frau Dr. Beland, Sie haben das Wort.

Sve Dr. Beland (Deutscher Industrie- und Handelskammertag): Es geht in der Frage um ein steuerliches Problem der Altölrecyclingindustrie - mittelständisch geprägt - und ich denke, der Gesetzgeber hatte hier keine Benachteiligung im Auge. Es hängt nicht nur an dem Herstellerprivileg, da gibt es eine Einschränkung im Gesetz, die auch nachvollziehbar ist. Es geht darum, dass das Altölrecycling tatsächlich in eine Art Besteuerungslücke hineinfällt, was unseres Erachtens nicht angestrebt war und wo man noch einmal nacharbeiten sollte, ob man die Probleme dieser Branche nicht lösen könnte. Ich möchte jetzt nicht mit steuertechnischen Einzelheiten aufwarten. Ich glaube, wir haben schon untergebracht, wie es geregelt werden könnte. Es wäre schön, wenn dort nachgearbeitet werden könnte.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Jetzt ist der nächste Fragesteller unser Kollege Dr. Jörg-Otto Spiller, SPD-Fraktion. Bitte schön, Kollege Jörg-Otto Spiller.

Jörg-Otto Spiller (SPD): Meine Frage richtet sich an den Verband der Automobilindustrie und an den Bundesverband der Deutschen Industrie. Es ist, glaube ich, weithin Konsens, dass die beabsichtigten Beimischungsvorschriften dazu geeignet sind, in großem Maßstab Biokraftstoffe auf den Markt zu bringen. Es gibt aber eine lebhaft Diskussions darüber, ob es weise ist, die Steuerbegünstigung für reine Biokraftstoffe 2009 auslaufen zu lassen. Meine Frage ist, ob aus industriepolitischer Überlegung heraus es aus Ihrer Sicht sinnvoll erscheint, dass man diesen Weg beschreitet: Man beschränkt sich auf die Beimischungsvorschriften, geht aber keine sozusagen technischen neuen Wege, was die Entwicklung von Motoren und vielleicht auch die Entwicklung von Kraftstoffen angeht. Ich möchte sozusagen das Thema darauf lenken, ob es sich um ein Orchideenthema handelt oder geht es um industrielle Strategie?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Kollege Jörg-Otto Spiller. Jetzt zum Verband der Automobilindustrie, Herr Dr. Thomas Becker. Bitte schön, Herr Dr. Becker.

Sv Dr. Becker (Verband der Automobilindustrie): Ganz klare Antwort: Das ist ein industriepolitisches Thema für uns. Zum einen deshalb, weil natürlich das Thema Biokraftstoffe und insbesondere die verstärkte Beimischung für uns eine Schlüsselfrage dafür ist, die CO₂-Bilanz des Verkehrs nachhaltig zu verbessern. Da kommt es uns darauf an, dass die Kraftstoffe, die ein möglicherweise noch wesentlich höheres ökologisches Leistungspotenzial bieten als diejenigen, die heute an den Markt kommen, auch eine echte Marktchance erhalten. Das heißt eben auch die Chance bekommen, in industrielle Größenordnungen bei der Produktion hineinzukommen. Das ist die eine Ausgangsbasis, die für uns, auch für unsere Schlussfolgerungen für die Bewertung dieses Gesetzes ganz entscheidend ist. Der zweite Punkt ist ganz klar: Wir sind dafür, dass der Wettbewerb unter den Biokraftstoffen und der Wettbewerb über die verschiedenen Einsatzformen von Biokraftstoffen weiter verstärkt wird. Das heißt für uns Gleichbehandlung von Beimischungen und Reinkraftstoffen, wenn es z. B. um die steuerliche Thematik geht, und das heißt für uns eine Differenzierung bei der künftigen steuerlichen Behandlung danach, welches ökologische Entlastungspotenzial der jeweilige Kraftstoff hat. Wir wollen also, um es noch einmal klar zu sagen, keine undifferenzierte Fortführung der heutigen Förderung. Wir wollen auch keine Überförderung. Wir wollen, dass der bestehende europarechtliche Spielraum so ausgenutzt wird, dass die größten Entlastungen in Zukunft denjenigen zugute kommen, die in puncto Ökologie am meisten zu bieten haben, insbesondere im Hinblick auf das CO₂-Profil des jeweiligen Kraftstoffs. Das setzt in der Tat voraus, dass wir dafür sind, es nicht bei einer reinen Quotenregelung zu belassen, sondern dass wir unabhängig von der Frage, wie man die

entsprechenden Mengen in die Gesamtkraftstoffvolumina hineinbekommt, dieses mit einer auch künftig steuerlich unterschiedlichen Behandlung mindestens flankieren sollte. Aus unserer Sicht ist das Thema Preissignal und auch das Thema kostenmäßige Wettbewerbsfähigkeit in dieser Diskussion entscheidend, weniger die Frage, wie ich mit welcher Art Instrumentarium die entsprechenden Quoten durchgesetzt bekomme. Unsere dringende Bitte ist also, dass wir bevor wir den jetzigen Zustand mit dem vorliegenden Gesetzentwurf beseitigen, wir erst eine Strategie haben, für das, was danach kommen soll. Eine langfristig tragfähige Strategie, die eine fiskalische Komponente mindestens auch neben anderen beinhalten muss.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Dr. Becker, vielen Dank. Jetzt zum Bundesverband der Deutschen Industrie, Herr Michael Herzog. Herr Herzog, Sie haben das Wort.

Sv Herzog (Bundesverband der Deutschen Industrie): Wir sind der Ansicht, dass die bisherige Ausgestaltung der Quotenregelung zu Marktpreiserhöhungen führen wird. Wir haben uns dagegen ausgesprochen. Wir möchten so wenig wie möglich, dass der Endverbraucher diese Preise dann tragen muss. Wir sind für eine marktwirtschaftliche Lösung in dem Bereich. Wie diese genau ausgestaltet wird, da müssen sich die betroffenen Industriebereiche noch einmal zusammensetzen, um einen Weg zu finden. Die bisherige Lösung genügt dafür auf alle Fälle noch nicht.

Jörg-Otto Spiller (SPD): Entschuldigung, meine Frage möchten Sie

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Die Zuständigkeit liegt im Parlament und hier werden die Gesetze gemacht. Und deswegen wollen wir alle hören, um Ihre Meinungen entsprechend einzubeziehen. Deshalb machen wir die Anhörung heute noch sehr lange. Alles kommt hier auf den Tisch und wir werden darüber intensiv beraten. Danke schön, Herr Michael Herzog. Jetzt die Fragestellung unseres Kollegen Hans Michelbach, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Herr Michelbach.

Hans Michelbach (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an das Investitionsunternehmen Warburg Pincus Deutschland GmbH und an den Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft, Herrn Dr. Schulz. Es geht darum, dass wir noch einmal die entscheidende Frage der Berechnung der sog. Überkompensation für Biokraftstoffe betrachten. Es gibt in den Stellungnahmen sehr unterschiedliche Kalkulationen der Überkompensation. Die Spannbreite ist von 5 Cent bis zu 15 Cent bei Biodieselbeimischungen und ebenfalls beim reinen Biodiesel mit 10 Cent, da gibt es Unterschiede in mehrstelliger Höhe. Wir müssen diese Fragen noch einmal beantwortet bekommen: Ist der geplante Steuersatz von 10 Cent pro Liter Biodiesel angemessen? Ist 15 Cent pro Liter Biodieselbeimischung angemessen und wie bekommen wir für die Unternehmen Planungssicherheit? Wir haben die Situation,

dass wir eine ex-post-Betrachtung im Rahmen der Überkompensationsprüfung haben. Die Frage ist, sind die betroffenen Unternehmen in der Lage, eine längerfristige Kosten- und Preisprognose für Biodiesel unter diesen Voraussetzungen vorzunehmen? Ist es vorstellbar, dass die vorgesehene Steueranpassung für Biodiesel im Rahmen dieses Gesetzentwurfs auch langfristig gesichert ist, um überhaupt wieder Planungssicherheit zu bekommen. Wir haben im Moment die Situation, dass alle, die sich auf 2009 verlassen haben, verlassen sind. Es wäre sinnvoll, dass eine Planungssicherheit auf Dauer für diese Industriebranche entsteht.

Vorsitzender Eduard Oswald: Also, ich habe vorhin beim Kollegen Loske darauf hingewiesen, dass hier Fragen gestellt werden sollten und Gleiches muss ich auch hier erwähnen, damit die Sitzungsleitung völlig objektiv ist. Aber es ist so üblich, jeder will natürlich ein Stück weit seine Position unterbringen und die Sachverständigen verstehen das. Wie sie es vorher verstanden haben, verstehen sie es auch jetzt. Und ich habe das auch richtig, in gleicher Weise zu bewerten. Fragestellung jetzt an Warburg Pincus Deutschland. Wer macht es? Herr Hauke Lübben, bitte schön.

Sv Lübben (Warburg Pincus Deutschland GmbH): Ganz kurz zu dem Unternehmen, das ich repräsentiere. Die Warburg Pincus Deutschland GmbH ist Teil eines globalen Finanzinvestors, der weltweit auch in erneuerbare Energien investiert. Deutschland ist führend gerade im Bereich der Biokraftstoffe. Daher haben wir ein großes Interesse an diesem Markt und haben ihn uns im Detail angesehen. Im Zusammenhang mit Beratungsunternehmen haben wir uns auch das regulatorische Umfeld angesehen und selber Studien angestellt zur Überkompensationsberechnung. Deshalb möchte ich gerne ein paar Worte dazu verlieren, in aller Kürze. Der Vertreter des Bundesverbandes Verkehr hat schon angemerkt, dass es schwierig ist, etwas ins Gesetz festzuschreiben, das auf Durchschnittswerten vergangener Zeiten basiert, gerade in so volatilen Märkten. Wir haben auf beiden Seiten hohe Volatilität, sowohl im Mineralölmarkt als auch im Pflanzenölmarkt, der als Rohstoff dient. Wenn Sie sich die aktuellen Zahlen bzw. die Zahlen für 2005 ansehen und die durchschnittlichen Größen zugrunde legen, was Abschreibungen bei einer durchschnittlichen Biodieselanlage anbetrifft, Prozesskosten, Personalkosten usw., dann kommen Sie zu dem Ergebnis, dass die noch der Studie für den Bundestag zugrunde gelegte Überkompensation eigentlich in der Form nicht mehr besteht. Wir haben berechnet, dass verglichen mit mineralischem Diesel derzeit eine Überkompensation von etwa 5 Cent bestanden hat im Jahr 2005. Seitdem sind gerade die Rapsölpreise noch weiter gestiegen. Von daher also zwei Kernaussagen: Erstens, die Berechnungsgrundlage scheint veraltet, ist im Moment so nicht mehr gegeben. Und ich schließe mich dem Vertreter des Verkehrsverbandes an, ein grundsätzliches Problem damit, einmal eine solche Berechnung anzustellen, festzuschreiben und in die Zukunft vorzuschreiben. Denn was passiert, wenn

der Erdölpreis auf 50 Dollar sinkt und der Rapsölpreis hoch bleibt? Dann besteht eigentlich für die Rapsöl-Methylester-Industrie kaum noch Überlebensfähigkeit.

Vorsitzender Eduard Oswald: Danke schön, Herr Lübben. Jetzt geben wir weiter zum Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft, Herr Dr. Jürgen Schulz. Bitte schön, Herr Dr. Schulz.

Sv Dr. Stemmer (Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e. V.): Mein Name ist Stemmer. Ich spreche für...

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Dr. Ansgar Stemmer. Sie haben das Wort jetzt.

Sv Dr. Stemmer (Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e. V): Ich möchte mich der Ausführung erst des BDI anschließen, der auf die Schwierigkeiten hingewiesen hat, die bei der Besteuerung von Biokraftstoffen bestehen. In unserem Mitgliederkreis ist es so, dass die Betroffenheit durch Biokraftstoffe relativ gering ist. Trotzdem bitten wir bei diesen Regelungen die EU-Richtlinie 1:1 umzusetzen und alle möglichen...

Vorsitzender Eduard Oswald: Gehen Sie bitte nah ans Mikrofon, wenngleich ich sagen muss, man sieht in der Tat von vorne auch nicht, ob das Mikrofon eingeschaltet ist. Aber es ist das beste Hightechprodukt, das wir haben. Also bitte, gehen Sie nah heran.

Sv Dr. Stemmer (Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e. V): Wir bitten um eine 1:1-Umsetzung der europäischen Regelung und insbesondere, dass alle Möglichkeiten genutzt werden, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie zu erhalten und unnötige Verschärfungen zu vermeiden, die über das hinausgehen, was die EU-Richtlinie vorgibt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Die nächste Fragestellung kommt von unserer Kollegin Ingrid Arndt-Brauer, SPD-Fraktion. Bitte schön, Frau Kollegin Arndt-Brauer.

Ingrid Arndt-Brauer (SPD-Fraktion): Ich habe eine Frage an den Deutschen Verband Flüssiggas und den VKU. Gibt es Gründe dafür, die Flüssiggas- und Erdgasbesteuerung nicht gleich zu regeln oder sollte man es in Zukunft gleichstellen?

Vorsitzender Eduard Oswald: Deutscher Verband Flüssiggas, wer übernimmt es? Herr Hareiner, bitte schön.

Sv Hareiner (Deutscher Verband Flüssiggas e. V.): Es gibt aus unserer Sicht keine Gründe für eine Ungleichbehandlung der beiden Produkte Erdgas und Flüssiggas, weil Flüssiggas und Erdgas ökologisch in etwa die gleichen Vorteile aufweisen. Es ist auch durch ein Gutachten der Forschungsstelle für Energiewirtschaft in München erwiesen, das eindeutig belegt, dass sich CO₂-Einsparungen und andere Schadstoffeinsparungen in der gleichen Größenordnung bewegen. Die ökologischen Vorteile sind in etwa die gleichen. Anmerken möchte ich, dass Flüssiggas, Autogas das etwas praktikablere System ist und daher sowohl von der Wirtschaft als auch vom Verbraucher stärker angenommen wird. Die oft erwähnte Brückenfunktion von Erdgas in Richtung Wasserstoff ist bei Flüssiggas genauso gegeben. Auch hier ist der Beweis bereits angetreten. In Berlin gibt es eine Wasserstofftankstelle, bei der über einen Reformier aus Flüssiggas Wasserstoff erzeugt wird. Das gleiche gilt im Prinzip für die Beimischung biogener Stoffe, die bei Flüssiggas genauso möglich sind wie beim Konkurrenzprodukt Erdgas. Darauf hinweisen möchte ich noch, dass es sich bei Flüssiggas um eine stark mittelständisch geprägte Branche handelt. Es besteht hier die Gefahr, so ein bisschen nach dem Muster David und Goliath, dass mit Hilfe der Politik eine schwächere und mittelständische Branche mit einem gleichwertigen Produkt - etwas leger gesagt - aus dem Markt gekegelt werden soll und das bitte ich doch zu verhindern.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Hanns-Richard Hareiner vom Deutschen Verband Flüssiggas. Jetzt geben wir weiter zum Verband kommunaler Unternehmen, Herrn Bernd Steinhauer, bitte schön.

Sv Steinhauer (Verband kommunaler Unternehmen e. V.): Wir vertreten die deutschen Stadtwerke. Die haben sich im letzten Jahrzehnt ganz intensiv engagiert. Sie haben versucht, ein Tankstellennetz aufzubauen. Das kann natürlich nicht auf die Stadtwerke beschränkt werden, sondern es sind viele Mineralölgesellschaften hinzugekommen. Allerdings stellen wir fest, wir brauchen noch Unterstützung, eine langfristige Perspektive bis 2020. Das ist die Basis für die Investitionen für Bioerdgas. Wir haben unzweifelhaft eine ganz andere Perspektive als das Flüssiggas. Mittlerweile hat das Wuppertal Institut festgestellt, dass die Chance besteht, bis 2030 rund ein Fünftel des gesamten Energiebedarfs im Kraftstoffbereich durch Biomethan zu ersetzen. Das ist eine Perspektive, die gerade das Flüssiggas nicht bieten kann - diese Zukunftsperspektive. Der BGW, der dieses Thema gewissermaßen für die Gaswirtschaft federführend bearbeitet, der VKU unterstützt das selbstverständlich in dem Punkt, hat mit der deutschen Landwirtschaft einen ersten Konsens erzielt und man ist bereit, die Quoten für den Biomethananteil für 2010 auf 10 Prozent anzupassen und für 2020 auf 20 Prozent. Das ist die Perspektive, mit der Flüssiggas nicht mithalten kann. Vielleicht kann zu dieser Frage der BGW noch ergänzende Ausführungen machen. Das wäre meine Anregung, denn BGW hat die Gespräche mit der Landwirtschaft

geführt. Da wäre es eventuell auch angebracht, die Landwirtschaft noch einmal einzubeziehen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Also, es ist ungewöhnlich, aber ich halte es für weiterführend. Wenn der Angesprochene sich einschalten will, darf er das. Es ist gemeint der Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft.

Zwischenruf

Vorsitzender Eduard Oswald: Das werden wir dann schon eingrenzen, Kollege Schultz, das ist schon klar. Ganz kurz, wer macht es? Oder wollen Sie es nicht aufgreifen?

Sv Müller (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft): Natürlich wollen wir das aufgreifen, wenn wir nach 1 ½ Stunden Diskussion schon einmal die Möglichkeit haben, dann natürlich sehr gern. Mein Name ist Müller vom BGW. Die Diskussion hat noch einmal gezeigt, dass es wichtig ist, die Klarstellung zwischen Erdgas und Flüssiggas herzustellen. Was die CO₂-Verbrennung betrifft, um noch einmal darauf hinzuweisen, was die Gleichartigkeit betrifft, möchten wir ganz klar sagen, dass die Verbrennung von Erdgas 25 Prozent weniger Kohlendioxid verursacht als bspw. die Verbrennung von Benzin. Im Vergleich dazu reduziert Flüssiggas das Kohlendioxidpotenzial lediglich um 9 Prozent. Insofern kann man von Gleichartigkeit an der Stelle wohl nicht allzu viel sagen. Wenn wir sagen, dass die alternativen Kraftstoffe insbesondere weg vom Öl gehen, dann müssen wir auch deutlich sagen, dass Flüssiggas als ein Nebenprodukt der Ölindustrie natürlich nicht geeignet ist, diesen Schritt konsequent zu vollziehen. Insofern der ganz eindeutige Hinweis auf Erdgas als Alternative. Wichtig ist in dem Zusammenhang auch, welche Investitionen bereits in die Erdgastankstellen, in die Mobilität geflossen sind. Da möchte ich aufgreifen, dass es nicht nur Investitionen der deutschen Gaswirtschaft, sondern insbesondere auch der kommunalen Wirtschaft und insbesondere auch des kommunalen ÖPNV sind. Wir haben heute etwa 1 300 Erdgasbusse bereits auf deutschen Straßen. Wer schon einmal hier in Berlin hinter einem Diesibus Fahrrad gefahren ist und dann hinter einem Erdgasbus Fahrrad gefahren ist, der weiß, wovon wir reden, wenn es um Schadstoffeinsparung geht. Letzten Endes noch einmal zu Biogaskomponente. Für Erdgas besteht heute bereits die Aufbereitungstechnologie für Biogas. Der BGW hat sich verpflichtet, bis zum Jahre 2010 bis 10 Prozent an Biogas beizumischen und bis zum Jahre 2020 bis 20 Prozent beizumischen. Die Technologie existiert heute und wir werden im nächsten Jahr bereits erste Erkenntnisse haben. Die Infrastruktur, die bei der deutschen Erdgaswirtschaft vorhanden ist, nämlich leitungsgebunden etwa 700 Erdgastankstellen heute bereits zu beliefern, diese Infrastruktur ist auch für Biogas sofort verfügbar. Das vielleicht erst einmal zu den Dingen und zur Unterstützung des VKU.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Für eine weitgereichte Frage. Es war sicher auch umfangreich. Vielen Dank, Herr Müller. Jetzt gehen wir weiter in der Fragestellung. Der Fragesteller ist Dr. Joachim Pfeiffer, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön, Herr Kollege Dr. Joachim Pfeiffer.

Dr. Joachim Pfeiffer (CDU/CSU): Ich habe zwei Fragen. Die eine an den Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie, Frau Sprick oder Herr von Wissel: Wenn wir die Quote als eine Möglichkeit betrachten, Wettbewerb zu initiieren und die mittelständische Struktur zu fördern, teilen Sie diese Auffassung im Grundsatz? Und wenn ja, wie muss diese Quotierung ausgestaltet sein, damit dieses Ziel erreicht wird, dass nicht nur die bestehenden Monopol- oder Oligopolstrukturen davon profitieren. Zweite Frage an den Verband der deutschen Automobilindustrie, Herrn Dr. Becker oder Herrn Steinmann. Sie haben auf die Frage des Kollegen Spiller ausgeführt, dass Sie eine Gleichbehandlung von Beimischung und Reinkraftstoffen befürworten und dieses auch mit ökologischen Aspekten begründen - also CO₂-Thematik. Meine weitergehende Frage: Was und welches sind die Kraftstoffe der Zukunft aus Ihrer Sicht - technologisch, wirtschaftlich -, die zukünftig das Spiel machen werden? Werden die Kraftstoffe der ersten Generation, Biodiesel, Pflanzenöle, über die hier heute viel gesprochen wurde, aber auch Bioethanol, mittel- und langfristig überhaupt noch eine Rolle spielen? Und wenn ja, welche? Wie sehen Sie dann die Kraftstoffe der zweiten Generation, BTL, wann sind die wie einsetzbar und wie sehen Sie aus Sicht der Mobilitätsindustrie die zukünftige Entwicklung?

Vorsitzender Eduard Oswald: Danke schön, Herr Dr. Pfeiffer. Jetzt gebe ich das Wort an den Verband der deutschen Biokraftstoffindustrie, Herr Arnd von Wissel. Bitte schön, Herr Arnd von Wissel.

Sv von Wissel (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.): Wir sind der Meinung, dass wir die Zwei-Wege-Strategie unbedingt benötigen. Wir sehen, dass wir mit der reinen Quote einen Weg gehen, der sehr beengt ist und sehr begrenzte Möglichkeiten aufweist. Wir sind der Meinung, wir brauchen 100 Prozent, den reinen Markt für Biokraftstoffe aus folgenden Gründen: Bei voller Steuer, wie es ab 2010 im Moment vorgesehen wäre, würde der reine Biokraftstoffmarkt völlig verschwinden. Die Konsequenz wäre sonst, das dynamische Wachstum des Biokraftstoffmarktes käme zu einem Ende. Wir würden eine Mengenfestschreibung auf die Beimischungsquote bekommen, z. B. nehmen wir an, eine 10prozentige Volumenbeimischung, was nur etwa einer 8prozentigen Energie entsprechen würde. Dies würde dazu führen, dass wir bereits 2007 Überkapazitäten beim Biokraftstoffmarkt hätten, vor allem im Biodieselmkt, die stillgelegt werden müssten. Denn wie gesagt, eine volumenmäßig 10prozentige Beimischung würden etwa nur 3 Millionen Tonnen maximal bedeuten können. Wir erwarten bereits für 2007 eine deutsche Kapazität auf dem Biodieselmkt von über 4 Millionen Tonnen.

Zwischenruf

Vorsitzender Eduard Oswald: Der Fragesteller Dr. Pfeiffer mahnt an, dass Sie nicht auf das eingegangen sind, was er Sie gefragt hat.

Sv von Wissel (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.): Das wäre jetzt mein nächster Punkt.

Heiterkeit

Vorsitzender Eduard Oswald: Sie haben sozusagen die Chance genützt, unabhängig davon noch einiges unterzubringen. Bitte schön, jetzt bitte ganz konkret auf die Frage, Herr von Wissel.

Sv von Wissel (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.): Ich glaube, das Erste war nötig, um das Zweite zu beantworten, denn der B100-Markt, der reine Markt wird nötig, um eine Einsatzkonzentration auf wenige große Mischer zu verhindern. Das sind im Wesentlichen sonst die großen Raffinerien und Großläger, die die Produkte einsetzen würden. Es würde sich auf wenige große Standorte mit logistischen Vorteilen – Wasser, Bahn - beschränken. Hieraus ergibt sich nun die Beantwortung: Große Anbieter in Wassernähe, Häfen, Importe von Rohware und Kraftstoffe wären die Folge und das würde unserer Meinung nach den Niedergang der regionalen Produktion und damit der mittelständischen Anbieter bedeuten. Das mittelständische Vertriebsnetz würde dadurch sehr stark beeinträchtigt, die Wettbewerbskraft meiner Meinung nach auch der lokalen Spediteure, die von den kleinen, mittelständischen Anbietern profitieren.

Vorsitzender Eduard Oswald: Ich glaube, jetzt ist es beantwortet worden. Der Fragesteller nickt. Dann gebe ich weiter an Herrn Dr. Becker vom Verband der Automobilindustrie. Bitte schön.

Sv Dr. Becker (Verband der Automobilindustrie): Es ist eine ganz ambitionierte Frage, nach dem abschließenden Vergleich der verschiedenen Biokraftstoffoptionen zu fragen. Vor allen Dingen, wenn der, der gefragt wird, noch eine Chance haben soll, einigermaßen heil dieses Gebäude zu verlassen. Ich will, auch weil ich kein Techniker bin, nur soviel sagen: Klar ist - da gibt es auch ein relativ breites Einvernehmen -, dass im Bereich der Alternativen zu Diesel sicherlich BTL eine wichtige Technologie ist, die zu einem Bruchteil der CO₂-Emissionen die gleiche Mobilität gewährleistet. Gleichzeitig aber - noch zumindest - zu einem deutlich höheren Preis, sowohl im Vergleich zu fossilem als auch zu Biodiesel, wie er heute angeboten wird. Ethanol ist im Ottobereich sicherlich ein wichtiger Weg, der auch von

einigen unserer Hersteller, insbesondere in Brasilien, mit Erfolg bereits beschränkt wird. Allerdings unter anderen Rahmenbedingungen insbesondere wenn es um das Emissionschutzrecht geht. Das muss man hier im Auge haben. Deswegen sehen wir neben dem vermutlich auf lange Sicht nicht so großen Segment der Reinkraftstoffe oder der E85-, E100-Anwendungen, vor allen Dingen Ethanol in der Beimischung als eine ganz wichtige Option. Da spricht sicherlich vieles momentan zumindest für den Ansatz über Lignozellulose. Ich würde nur nicht so weit gehen, hier heute bereits zu behaupten zu wissen, welcher Kraftstoff in einem derartigen Vergleich, der aus unserer Sicht in der Tat ein größeres Projekt ist, das man nicht einfach auf Basis der jetzt vorliegenden Studien - da gibt es eine für jeden dieser Kraftstoffe - aus dem Ärmel schütteln kann, vorzuziehen ist, sondern wir sind dafür, dass man an gleichen Kriterien alle diese Kraftstoffe bewertet, primär am Kriterium CO₂. Natürlich müssen auch andere Gesichtspunkte einbezogen werden. Das Thema Bezugssicherheit möglicherweise ebenso wie die Frage der Erzeugung. Aber wir denken, dass es der Mühe wert wäre, so einen Ansatz zu machen und auf dieser Grundlage eine differenzierte Politik einzuschlagen. Die Frage, ob man das Ganze im Wege einer vollen Steuerbefreiung machen muss - ich weiß jetzt nicht, ob die Frage darauf abstellt oder auf den Umfang. Da würde ich wiederholen, was ich vorhin schon versucht habe, deutlich zu machen. Wir denken, es sollte die maximale Förderung in der Tat nur für die Besten geben und dann eine gestaffelte Differenzierung, je nachdem wie nahe die anderen daran sind. Das wäre ein fairer Ansatz, der auch dafür sorgt, dass man solche Systeme auf eine berechenbare Frist einführen kann und gleichzeitig Investitionssicherheit für die Industrie an der Stelle gewährleistet.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Dr. Thomas Becker. Die nächste Fragestellerin ist unsere Kollegin Frau Simone Viola, SPD-Fraktion. Bitte schön, Frau Kollegin Simone Viola.

Simone Viola (SPD-Fraktion): Meine Frage richtet sich an Herrn Friedrich vom Umweltbundesamt und an Dr. Born vom Bauernverband. Mich interessiert, welche Ökobilanz die Biokraftstoffe im Vergleich aufweisen und welche Möglichkeiten der ökologischen Qualitätssicherung Sie sehen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Ich gebe zunächst das Wort Herrn Friedrich vom Umweltbundesamt.

Sv Friedrich (Umweltbundesamt): Das ist eine schwierige Frage, die sich einfach anhört ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Na, Sie haben schon viel Schwierigeres beantworten müssen.

Sv Friedrich (Umweltbundesamt): ... aber Ökobilanzen haben eine Problematik, dass der Bilanzrahmen über das Ergebnis entscheidet. Was vergleiche ich mit was? Vergleiche ich den Rapsanbau mit Bioraps? Vergleiche ich ihn mit Weizen, vergleiche ich ihn mit anderen? Davon wollen wir jetzt gar nicht reden, da wird es noch komplizierter. An der Stelle muss ich sehr komplizierte Wege machen, weil ich auch die Nebenprodukte bilanzieren muss: Wenn ich Raps bilanzieren, muss ich automatisch Soja z. B. bilanzieren, um den Ersatz des Kuchens mit zu bilanzieren. Außerdem muss ich außer den Klimagasemissionen, die hier im Vordergrund stehen, noch andere Medien mit im Blick haben. Nämlich Wasserbelastung, Luftbelastung und natürlich auch die Biodiversität, die beim Anbau von Biomasse bisher immer schlechter aussehen als der Konkurrenzrahmen. Denn Sie müssen natürlich zum Anbau Dünger einsetzen, Sie müssen Pestizide, Herbizide, Fungizide einsetzen und Sie brauchen natürlich auch dann ...

Zwischenruf

Sv Friedrich (Umweltbundesamt): Darf ich vielleicht zu Ende führen?

Vorsitzender Eduard Oswald: Ja, ja, natürlich. Sie haben schon das Wort. Ein Parlamentarier ist natürlich immer ein Stück leidenschaftlich, und das wird man nie verhindern können im Parlament, dass jemand auch einen Zwischenruf macht. Aber Sie haben das Wort. Herr Friedrich vom Umweltbundesamt hat das Wort.

Sv Friedrich (Umweltbundesamt): Ich kenne das ja. Es gibt natürlich Belastungen im Umweltbereich und gerade Grundwasserbelastung, aber auch Biodiversität sind Dinge, die wir im Auge haben. Wenn wir uns vorstellen, was die Zukunft sein könnte für Biokraftstoffe, dann ist natürlich die Frage: Zellulose-Ethanol im Vordergrund stehen, also aus Zellulose Ethanol zu machen, oder eben auch Holz zu verwenden für BTL. Aber die Alternativen der Verwendung muss man immer im Auge haben. Macht es mehr Sinn, Holz direkt zu verbrennen und an der Stelle Heizöl freizusetzen und das im Verkehrsbereich zu verwenden? Das ist eindeutig die bessere Lösung. Das heißt, ich darf nicht nur den Bereich Kraftstoff sehen, sondern ich muss auch die Nutzerseite, die andere Seite, sehen. Beim Verbrennen von RME entstehen auch mehr Stickoxyde. Das ist nachgewiesen, auch prinzipiell bedingt. Das kann man gar nicht ändern, es sei denn, ich mache eine geringe Leistung. Das heißt, wir haben hier auch an der Nutzungsseite unterschiedliche Elemente. Den Vorschlag der Autoindustrie, die Steuerförderung an den ökologischen Kriterien zu orientieren, finde ich einen sehr guten Ansatz. Der Ansatz braucht aber lange Zeit, bis hier diese Kriterien vereinbart werden, d. h., es wird kein Ansatz sein, den wir am 1. August umsetzen können. Aber wir haben natürlich unterschiedliche Klimagaseminderung, und wir haben auch Risiken an der Stelle durch Importe. Es ist ja nicht so, dass die heutigen Biokraftstoffmengen in Deutschland alle produziert werden und auch nicht produziert werden

können. Dieser Anwachs, der hier in der Quote vorgesehen wird, wird mit Sicherheit nicht in Deutschland hergestellt werden. Diese Importe, da muss man überlegen, wo sie herkommen und wie sie vielleicht gelenkt werden können. Ich möchte darauf hinweisen: Die WTO setzt einen sehr engen Rahmen, einen sehr engen Rahmen. Das wird sehr schwierig werden. Wir werden Ethanol aus Brasilien sehen, der deutlich billiger hergestellt ist als hier. Wir werden Palmenölester aus Malaysia und Indonesien sehen, die viel billiger hergestellt werden. Und wir haben keine Möglichkeit, das nach WTO zu verhindern. Also hier werden einige Probleme auf uns zukommen, die vielen hier nicht klar sind. Da eine Bilanz zu machen über den Ökorahmen wird noch problematischer, weil wir dann nicht mehr in der Einflussnahme unserer Datenlage liegen, d. h., wir bekommen ein sehr schwieriges Feld an der Stelle. Mit deutschem Anbau werden wir diese Quoten mit Sicherheit nicht erfüllen. Das muss man sich klar machen. Die Frage, ob man das will, in welche Abhängigkeit man sich begibt, das darf man sich dann fragen lassen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Herr Axel Friedrich vom Umweltbundesamt. Jetzt gehen wir gleich dann in den nationalen Bereich, zum Deutschen Bauernverband, Herr Dr. Helmut Born. Sie sind so friedlich heute nebeneinander vereint. Ich habe das schon immer beobachtet, das ist ganz reibungslos bisher abgelaufen. Bitte schön. Herr Dr. Born, Sie haben das Wort.

Sv Dr. Born (Deutscher Bauernverband): Schönen Dank Herr Vorsitzender, Frau Viola. Wenn das große Umweltbundesamt schon solche Schwierigkeiten hat, auf Ihre Frage eine präzise Antwort zu geben, wie soll der kleine Deutsche Bauernverband das dann machen?

Heiterkeit

Sv Dr. Born (Deutscher Bauernverband): Ich will mich deshalb nur beschränken auf zwei Dinge in diesem Zusammenhang: Wenn man die CO₂-Bilanz als ein ganz wichtiges Kriterium heranzieht, Frau Viola, dann müssen wir uns bei den Kraftstoffen auf die konzentrieren, die in der Lage sind, aus der Sonnenenergie mit nicht zu viel Dünger und nicht zu viel Pestiziden, sagen wir nicht Pflanzenschutzmitteln, möglichst viel, möglichst viel Energie, in dem Fall jetzt Kraftstoffe, zu erzeugen. Da müssen wir durchaus selbstkritisch sagen, dass das, was wir gegenwärtig tun, ja aufsattelt auf einer nahrungsmittelorientierten Landwirtschaft. Wenn wir längerfristig die Energiebilanz, CO₂-Bilanz, an der Stelle verbessern wollen, müssen wir unser Anbauverfahren daraufhin ausrichten. Ich habe vorhin in einem anderen Zusammenhang gesagt, da müssen wir sogar ganz vorne bei der Pflanze in der Züchtung ansetzen. Es macht keinen Sinn, Kraftstoffe aus Pflanzen zu erzeugen, ich nehme jetzt mal den klassischen Fall des Getreides, einem Weizen, dem wir beigebracht haben, uns bis zu 20 Prozent Eiweiß zu liefern, weil wir es bei Nahrungsmitteln brauchen, in der Energie brauchen wir aber nur die Stärkeseite. Also, an der Stelle, glaube ich, müssen wir eine ganze

Menge machen. Und zurück zu unserem Anliegen heute. Deshalb ist es so wichtig bei einem solchen Gesetzesvorhaben, langfristige Trends im Auge zu halten, damit wir uns auch in der Urproduktion in der Landwirtschaft vorne darauf einstellen können.

Die zweite Frage, da sind wir dann mit dem Umweltbundesamt manchmal so etwas im Clinch. Schafft denn dieser Weg in Richtung Biodiversität uns nun größere Probleme oder kleinere? In der Grundtendenz, auch im weltweiten Vergleich, können wir sagen, je mehr wir neben Nahrungsmittel neue Produktion in der Landwirtschaft aufbauen, haben wir eine größere Vielfalt in der Kulturpflanzenseite. Es führt also nicht, was man immer sagt, zu großen Monokulturen. Ich rede jetzt hier für den Standort Europa mit seinen sehr unterschiedlichen Boden-Klima-Verhältnissen und den unterschiedlichen Möglichkeiten, die ja auch die Kraftstoffproduktion beinhaltet, sodass wir davon ausgehen, dass dieser Weg die Biodiversität, was die Kulturpflanzen angeht, eher erhöht, nicht verkleinert. Wir haben eher das Spektrum in den letzten 50 Jahren verengt, und wir könnten es jetzt wieder im Anbau erweitern, sodass insgesamt wir von diesem Ansatz her sagen, Ökobilanz, ich sage es noch mal: ganz schwierig, aber in der Grundtendenz wird es für uns einfacher, nicht schwieriger.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Dr. Born. Ich komme jetzt zur neuen Fragestellung unserer Kollegin Frau Dr. Christel Happach-Kasan, FDP-Fraktion. Bitte schön Frau Kollegin.

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Zunächst eine Frage an die Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände. Die Bundesregierung sieht ja eine unternehmensbezogene Quote zur Durchsetzung des Beimischungszwanges vor. Ich frage Sie: Welche Auswirkungen erwarten Sie auf die Wettbewerbsfähigkeit Ihrer Betriebe durch die Einführung dieser unternehmensbezogenen Quote? Die zweite Frage betrifft die Dieselmotornorm. Wir sind uns einig offensichtlich in einem Weg weg von der Nutzung fossiler Energieträger, gleichzeitig haben wir Normen, die die Nutzung biogener Kraftstoffe begrenzen, z. B. die Dieselmotornorm sagt maximal 5 Prozent biogene Kraftstoffe. Welche Überlegungen gibt es, die Kraftstoffnormen so zu verändern, dass es möglich ist, über die Beimischung tatsächlich die EU-Vorgabe, die betrifft ja 5,75 Prozent biogener Kraftstoffanteil bis zum Jahre 2010, umzusetzen? Mit den jetzigen Kraftstoffnormen ist dieses nicht möglich. Sollen diese verändert werden? Ich frage den Verband der Automobilindustrie, welche Vorbereitungen gemacht werden, um die Kraftstoffnormen entsprechend anzupassen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Zunächst ist gefragt worden die Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände. Herr Dr. Homann, Sie haben das Wort.

Sv Dr. Homann (Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände e. V.): Vielen Dank für die Frage. Wir müssen davon ausgehen, Frau Abgeordnete, wir haben auch jetzt in den Eckwerten eigentlich eine Unternehmensquote. Was wir haben und was uns stört, und das hat der Mineralölwirtschaftsverband bereits gesagt, wir haben zwei differenzierte Quoten, die getrennt einzuhalten sind. Diese Quoten werfen Probleme auf insbesondere für den Mittelstand. Ich mache das mal am Thema Ethanol fest. Wenn wir bei Benzin Ethanol mischen wollen, das ist die Zielsetzung, die unterstützen wir auch im Grundsatz, dann brauchen wir als Mittelständler, um selber bei der Mischung dabei zu sein, das so genannte Basisprodukt, Basisbenzin. Dieses bekommen wir ausschließlich von den Raffinerien. Wir haben heute die Erfahrung einzelner Mittelständler, dass die Raffinerien dieses uns nicht mehr liefern. Dies kann heute bereits ein kartellrechtliches Problem sein. Wir sind auch bereits mit dem Bundeskartellamt darüber im Gespräch. Bloß wenn Sie sich vorstellen, dass wir jetzt mit einer Quote einsteigen, die auch noch mit einer Pönale versehen ist, dann wird der Mittelstand gar nicht anders können, als in diesem Bereich nicht mehr tätig zu werden. D. h., er verliert, insbesondere die Importeure, ein Teil seines Marktes. Wenn er aber einen Teil seines Marktes verliert und das ganze Unternehmen sozusagen ein Zweiproduktunternehmen ist, dann ist die Existenz gefährdet, und zwar in doppelter Hinsicht. Die Existenz ist gefährdet für die, die als unabhängige Lieferanten im Markt sind, Importeure, sie ist aber gleichzeitig gefährdet für die, die von diesen unabhängigen Lieferanten beliefert werden. Die sind nämlich dann ausschließlich angewiesen auf das, was von den Großen kommt. D. h., wir fürchten hier massive Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Mittelstandes und zugunsten, sagen wir mal, der Oligopole, die heute bereits bestehen und die sich noch ausweiten. Dieses Thema setzt sich noch weiter fort. Es ist hier vorhin gesprochen worden 2. Generation, welche Chancen und Möglichkeiten darin liegen. Jawohl, dem stimmen wir auch zu. Das bewerten wir genauso. Und Herr Zirpel von DENA hat auf die Studie hingewiesen. Nun möchte ich mal zu der Studie etwas sagen. Das ist eine Studie, die einen zukünftigen Bereich möglichst umfassend umschreibt im Hinblick auf Machbarkeit, Kosten u. dgl. Bloß in diesem Bereich, so ist es bisher, sind auch wieder nur die Großen vorgesehen. Wenn wir diesen wichtigen Bereich nicht auch damit absichern, dass wir auch jetzt prüfen, wie kann der Mittelstand bei dem Thema 2. Generation mit dabei sein, und wir sind in der DENA-Studien nicht mit dabei, dann werden wir in Zukunft sozusagen in einem Bereich, der traditionell mittelständisch geprägt war, nämlich bei alternativen Kraftstoffen - es war ausschließlich der Mittelstand, der das an den Markt gebracht hat von der Produktions- wie der Absatzseite -, nur noch dann am Ende der Kette hängen und von dem abhängig sein werden, was die Raffinerien und großen Konzerne uns liefern. Und ich glaube, wir müssen diese beiden Aspekte mit berücksichtigen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Jetzt ist wieder der Verband der Automobilindustrie an der Reihe. Herr Dr. Becker, Sie haben das Wort.

Sv Dr. Becker (Verband der Automobilindustrie): Vielen Dank. Das Thema Kraftstoffnormung ist natürlich für uns absolut von entscheidender Bedeutung. Wenn wir das realisieren wollen, was wir ja im Frühjahr seitens der Automobilindustrie angeboten haben, nämlich die Voraussetzung für eine auch 10prozentige Beimischung von Biokraftstoffen, dann geht das nicht ohne gesicherte Qualität auf der Kraftstoffseite. Deswegen begrüßen wir sehr, dass das auch angeschoben wird, vor allen Dingen ja durch den BMU, der mit entsprechenden Arbeiten begonnen hat. Eine Taskforce zu dem Thema hat am 10. Mai erstmals getagt. Erfreulicherweise sieht es so aus, als ob diese Arbeiten zu den Qualitätsanforderungen an sowohl E10- als auch B10-Biokraftstoffe jetzt zügig vorangehen werden. Unsere Industrie beteiligt sich natürlich ganz intensiv daran. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen. Jetzt kommt die neue Fragestellung durch die Frau Kollegin Dr. Barbara Höll, Fraktion DIE LINKE. Bitte schön Frau Kollegin Dr. Barbara Höll.

Dr. Barbara Höll (DIE LINKE.): Danke Herr Vorsitzender. Ich möchte mit meiner Fragestellung den Problembereich der Ausnahmetatbestände ansprechen. Wir haben ja eine Ökosteuer, da wurde ja verfügt, dass energieintensive Industrie einer Ausnahmeregelung unterliegt. Das wurde jetzt im Prinzip nahtlos so übertragen in das neue Gesetz. Wir haben aber auch noch eine Ungleichbehandlung zwischen den energieintensiven Betrieben und, wenn ich mal nehme den Flugverkehr, also die völlige Steuerbefreiung bei Kerosin.

Vorsitzender Eduard Oswald: Und Sie wollten fragen.

Dr. Barbara Höll (DIE LINKE.): Ich muss das jetzt aber so einleitend sagen, da würde mich jetzt interessieren, wie Sie den Sinn dieser Vorschläge sowohl unter ökologischem Aspekt, unter arbeitsmarktpolitischen Aspekt, aber auch unter umweltpolitischen Aspekten insgesamt beurteilen. Und die Frage möchte ich stellen an den Vertreter des BUND und an die Deutsche Bahn AG. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Jawohl. Also zunächst BUND, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Herr Seiche. Bitte schön.

Sv Seiche (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland): Vielen Dank für die Frage. Die führt ja darauf zurück, dass das Energiesteuergesetz die Umsetzung der europäischen Energiesteuerrichtlinie sein soll, der Gesetzgeber aber auf all die Dinge verzichtet hat, die diese Richtlinie ermöglicht, um mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen dem Flugverkehr und dem Bahnverkehr zu erreichen, z. B. durch Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr. Von daher müsste man eigentlich aus unserer Sicht diese Möglichkeit jetzt nutzen. Es gab ja lange Zeit Einvernehmen der Fraktionen im Bundestag, dass die

Steuerbefreiung für den Flugverkehr aufgehoben werden soll, weil dadurch einerseits das Klima geschädigt und andererseits die Bahn benachteiligt wird. Wir sind der Meinung, nachdem man sich europaweit nun nicht auf eine europäische Kerosinsteuer geeinigt hat, dass man zumindest im Inlandsflugverkehr diese Möglichkeit, die die EU-Richtlinie einräumt, nun nutzen sollte. Es gibt ja auch Gutachten, dass das Problem des Tanktourismus, das als Hauptgegenargument immer genannt wird, ohne weiteres durch eine pauschalierte Besteuerung gelöst werden kann, indem man eben nicht am Tankvorgang anknüpft, sondern die Besteuerung, wie das bei Verbrauchsteuern ja auch üblich ist, eben nach dem tatsächlichen Verbrauch auf der inländischen Flugstrecke dann anlegt. Wir sind der Meinung, dass das ein wichtiger Beitrag wäre, um gerade die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu stärken im inländischen Verkehr und diese Dumpingangebote der Fluggesellschaften im inländischen Verkehr, die eben nur durch diese Steuerbefreiung möglich sind, zukünftig zu verhindern.

Die zweite Frage zielte ja auf die Energiebesteuerung im Bereich der Unternehmen ab. Auch hier sehen wir, dass die EU-Richtlinie Anlass geben müsste für grundlegende Änderungen. Es wurde lange schon auch von Fachleuten aus dem Bereich der ökonomischen Institute kritisiert, dass die Ökosteuerermäßigungen für das produzierende Gewerbe nicht sehr sachgerecht ausgestaltet sind, dass es relativ willkürlich ist, dass man eine Ermäßigung für das produzierende Gewerbe gibt, aber nicht für den Bereich der Dienstleistungen. Wir sind der Meinung, dass die Kriterien, die in der europäischen Energiesteuerrichtlinie als Regelkriterien für eine Stromsteuerermäßigung angelegt werden, nämlich eine Ermäßigung ab 3 Prozent Energiekosten am Produktionswert oder 0,5 Prozent Energiesteuerbelastung am Mehrwert, angelegt werden sollten, um die Energiesteuern zu ermäßigen und nicht die Abgrenzung nach der statistischen Zugehörigkeit.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Herr Matthias Seiche vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Jetzt gehen wir zur Deutschen Bahn AG. Herr Erhard Michel, ich gebe Ihnen das Wort.

Sv Michel (Deutsche Bahn AG): Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Ja, die Fallgestaltung ist in der Tat so, dass die Ausgestaltung der energiesteuerlichen Rahmenbedingungen natürlich für den Schienenverkehr ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Bitte, ein bisschen näher ran.

Sv Michel (Deutsche Bahn AG): ... die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen ist natürlich für den Schienenverkehr von erheblicher Bedeutung, weil er ist zwar energieeffizient, aber doch sehr energieintensiv ist. So ist die Belastung allein der Deutschen Bahn AG mit Steuern und Abgaben auf Energie rund 380 Mio. Euro im Jahr. Insoweit ist für uns die Wettbewerbssituation zu den energiesteuerbefreiten Verkehrsträgern Binnenschiff und Luftverkehr natürlich von Bedeutung, die ja ausweislich des Energiesteuergesetz-

entwurfes noch ausgebaut werden soll. Allerdings hat mir jetzt auch die Diskussion gezeigt zu den Biokraftstoffen, wie bedeutsam ja die Idee auch ist, den Klimaschutz zu stärken. Und auch da kann ich nur appellieren, den unbestreitbaren klimaschutzvorteilbehafteten Schienenverkehr zu stärken. Wir haben, auf diese Besonderheit muss ich noch hinweisen, auch aus dem Emissionshandel mehr Kosten zu tragen beim Strombezug. Sozusagen solitär betrifft das nur den Schienenverkehr. Zusammenfassend also, ja, es ist wettbewerbsrelevant. Die Ausgestaltung ist bedeutsam für den Schienenverkehr. Und wenn man gerade im Verkehr Klimaschutzziele erreichen will, ist doch die Nutzung des Artikels 15 Buchstabe ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Bitte noch mal näher ran. Stellen Sie sich vor, am Bahnhof wären die Durchsagen so leise, wir würden ja völlig woanders hinfahren. Also gehen Sie ganz nah ran.

Heiterkeit

Sv Michel (Deutsche Bahn AG): Ja, herzlichen Dank, damit ich da auch noch so ein Stichwort liefere. Also zusammenfassend. Die Kostensituation und die Wettbewerbssituation rechtfertigen einen genauen Blick auf den Schienenverkehr, und da sehe ich mich auch in Übereinstimmung mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, dass man den Artikel 15 der Richtlinie nutzt, um sozusagen Nachteile des Schienenverkehrs auszugleichen, um den Schienenverkehr zu stärken, nicht zuletzt, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen. Und jetzt die nächste Fragestellung. Unsere Kollegin Christine Scheel, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die frühere langjährige Vorsitzende dieses Ausschusses. Bitte schön Frau Kollegin Christine Scheel.

Christine Scheel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke schön an meinen Nachfolger. Ich möchte ganz gerne noch mal Herrn Seiche vom BUND fragen, weil wir ja jetzt von verschiedenster Seite im Prinzip bestätigt bekommen haben, dass dieser Gesetzentwurf insgesamt, ich sage mal, grottenschlecht ist unter Wettbewerbsgesichtspunkten. Arbeitsplatzorientierung ist auch nicht positiv bewertet worden, und auch die Frage der Klarheit und der Planungssicherheit wird ja sehr kritisch gesehen. Genau unter dem Aspekt würde ich gerne von Ihnen noch mal wissen, wie Sie denn diese Sonderregelungen, die in den Gesetzentwurf teilweise aufgeführt worden sind, einschätzen. Wir sehen ja, dass eine umfassende Neuordnung, was die Sonderregelungen anbelangt, fehlt und dass in dem Kontext wohl auch eine neue Gesetzgebung im Herbst auf uns zukommen wird. Anders wird es voraussichtlich auch gar nicht gehen. In dem Kontext würde ich mir von Ihnen wünschen, dass Sie eine Bewertung abgeben, wie es mit den energieintensiven industriellen Prozessen

insgesamt zu sehen ist und welche Möglichkeit auch besteht, um hier mehr Planungssicherheit für unsere Unternehmen zu bekommen, denn damit sind ja auch, wie gesagt, sehr, sehr viele Arbeitsplätze verbunden.

Vorsitzender Eduard Oswald: Also, das war die Fragestellung an Herrn Matthias Seiche vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Bitte schön. Herr Seiche Sie haben das Wort.

Sv Seiche (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland): Vielen Dank für die Frage. Die steht ja auch in dem Kontext, dass die Ökosteuerermäßigungen für das produzierende Gewerbe ein Subventionstatbestand sind und mit rund 5 Mrd. Euro einer der größten Subventionen, die der Bund vergibt, und von daher muss man natürlich schon auch aus finanzpolitischen Gründen sich fragen, ob man diese sehr hohen Ermäßigungen weiter in der Zukunft geben will. Die Industrie argumentiert ja immer damit, dass diese Öko- oder Energiesteuerermäßigungen gerechtfertigt seien, weil sie im Rahmen der Selbstverpflichtung bzw. Klimaschutzvereinbarung mit der Bundesregierung zugesagt hat, dass sie die klimaschädlichen Emissionen um rund 45 Mio. Tonnen mindern wollen und vor diesem Hintergrund auch in der Energiesteuerrichtlinie der EU dieser Passus eingeführt wurde, dass eben bei Vorliegen solcher Umweltvereinbarungen Energiesteuerermäßigungen gegeben werden können. Aber wir haben in den letzten Jahren festgestellt, dass die Emissionsminderungen bei weitem nicht so stark sind wie das, was die Industrie zugesagt hat. Also, wir werden bis 2010 diese 45 Mio. Tonnen nicht erreichen. Gerade im Bereich des Ausbaus der Kraftwärmekopplung ist man kaum vorangekommen. Vor diesem Hintergrund sehen wir nicht, dass man weiterhin so großzügige Ökosteuerermäßigungen geben sollte. Arbeitsmarktpolitisch hängt das natürlich sehr eng auch damit zusammen, dass die ökologische Steuerreform ja auch dazu dienen sollte, die Sozialversicherungsbeiträge zu senken. Und in dem Maße, wie man die Einnahmen beschränkt durch eine Vielzahl von Ausnahme- und Sonderregelungen, hat man natürlich auch weniger Spielraum zur Stabilisierung oder Senkung der Sozialbeiträge und entsprechend der Schaffung von Arbeitsplätzen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Herr Matthias Seiche. Wir gehen jetzt weiter in der Fragestellung. Die nächste Fragestellung von Frau Kollegin Marie-Luise Dött, Fraktion CDU/CSU. Bitte schön Frau Kollegin Marie-Luise Dött.

Marie-Luise Dött (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Ich habe zwei Fragen, die an einer Schnittstelle sich bewegen, und zwar ist das Energiesteuergesetz ja nicht im luftleeren Raum und ändert etwas, was schon Bestehendes ist, oder greift vorweg, was vielleicht noch in anderen Bereichen ist. Eine Frage an den VCI. Zum Beispiel: Bisher ist es so, dass die Cracker, also in der Chemieherstellung, in den Chemieherstellungsbetrieben, mit Erdgas befeuert werden und dieses Erdgas bisher steuerfrei war, und zwar genau in diesem

Herstellungsbereich. Das soll jetzt besteuert werden. Gleichzeitig werden die Cracker in Zukunft eine Rolle spielen beim Emissionshandel, nämlich beim Nationalen Allokationsplan, bei der NAP-Guidance, sind in Zukunft die Cracker mit drin, was sie in der Vergangenheit nicht waren. So ist also eine doppelte Belastung eventuell auf ein und denselben Bereich. Da hätte ich gerne eine Antwort drauf.

Zum anderen hätte ich gerne eine Antwort vom VDB, also Verband Deutsche Biokraftstoffindustrie. Und zwar geht es da um den Absatz von Fetten, d. h. die Herstellung von Biokraftstoffen aus tierischen Fetten. Wir haben in der EU eine Richtlinie, die drei verschiedene Kategorien hat. In Deutschland darf man nur die Kategorie III verwenden aufgrund unserer Biomasseverordnung. In der EU sieht das anders aus. Nun ist die Diskussion so, dass auf der einen Seite gesagt wird, dass die Positionen I und II bisher in der Abfallversorgung vergütet werden und von daher einen ganz anderen Bereich abdeckt. Wir aus dem Umweltbereich - jetzt kommt die Frage - sehen das natürlich so, dass wir Kraftstoff oder Energie herstellen müssen aus allem, was uns zur Verfügung steht, egal wie. Ich frage jetzt: Wie sieht da der Wettbewerb aus?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank für die Fragestellung, zunächst Herr Günter Roeder. Bitte schön, Verband der Chemischen Industrie.

Sv Roeder (Verband der Chemischen Industrie e. V.): Mit der jetzt im Entwurf vorgesehenen Besteuerung der Cracker, des Erdgaseinsatzes, wird massiv in die chemische Industrie eingegriffen. Die Cracker sind Keimzelle jedes Chemieunternehmens. Es wird dort Ethylen hergestellt, ein Mineralöl. Traditionell ist dieses in Deutschland, aber auch in der EU von der Mineralölsteuer, in Zukunft Energiesteuer, befreit. Es ist auf der anderen Seite so, dass außerdem diese Cracker jetzt auch in Angriff genommen werden, in den Emissionshandel hineingebracht zu werden. Wir haben also in der Zukunft von der Tendenz, so, wie sich die Gesetzeslage abzeichnet im Augenblick, eine doppelte Belastung. Es ist ein dringendes Anliegen der Chemie, dass diese doppelte Belastung und diese absolute Neubesteuerung, die auch unter EU-Recht nicht erforderlich ist, aus dem Gesetz wieder herausgenommen werden. Es ist auch zusätzlich ein dirigistischer Eingriff dadurch, dass man das Erdgas in den Crackern besteuern will. Man hat eventuell die Möglichkeit, das Produktionsverfahren in diesen Crackern umzustellen, um dann ein anderes Mineralöl für Heizzwecke einzusetzen mit dem Ergebnis, dass man wieder die Steuerfreiheit hat. Da sage ich mir, warum will man erst ein Gesetz machen, dass das Unternehmen zu unnötigen Investitionen zwingt, um am Ende wieder in die Steuerfreiheit hineinzukommen. Dann sollte man es so belassen, wie es heute ist. Last not least gerade auf ein besonderes Anliegen von uns: Das Erdgas ist besonders umweltgünstig unter CO₂-Gesichtspunkten. Es besteht keine Veranlassung, jetzt über Steuergesetze so lenkend einzugreifen, dass am Ende ein höherer CO₂-Anfall vorhanden ist.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Herr Günter Roeder. Jetzt geben wir das Wort weiter zum Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie, Herr Arnd von Wissel. Bitte schön.

Sv von Wissel (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.): Vielen herzlichen Dank. Die Frage nach den tierischen Fetten, wir haben uns vorhin schon mal etwas darauf bezogen. Hier ist mehr die Frage, was wird sonst damit gemacht, entzieht man sie dem Wettbewerb? Wir sind der Meinung, man muss alle Rohstoffe einsetzen können, die geeignet sind, und wir sind der Meinung, dass bisher eigentlich die Verwendung der Fette Kategorie I und II im Wesentlichen als Entsorgung zu sehen gewesen war und nicht als Rückführung in den wirtschaftlichen Kreislauf. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Herr von Wissel. Nächste Fragestellung durch unseren Kollegen Dr. Hermann Scheer, SPD-Fraktion. Bitte schön Herr Kollege Dr. Hermann Scheer.

Dr. Hermann Scheer (SPD): Ich bitte zunächst um Entschuldigung für meinen Zwischenruf vorhin bei der Anhörung eines Sachverständigen. Der bezog sich nicht auf die Differenzierung, was den Bezugsrahmen der Ökobilanzen anbetrifft, sondern dass er selbst an dem Bezugsrahmen dann vereinseitig hat. Wenn man Gras, eines der größten Biomassepotenziale in Deutschland nimmt, dann gibt es keine Pestizide- und Herbizide- und Düngemittelnotwendigkeiten, und man kann viele andere Sachen noch dazu sagen. Ich warne vor Pauschalbewertung.

Die Frage ist zum einen gerichtet von mir an Herrn Lackmann, in welcher Weise sich das Investitionsvolumen seit dem Inkrafttreten der heutigen Regelung der Steuerbefreiung der Biokraftstoffe seit 2004 entwickelt hat und was sich in dem Zusammenhang auch mit den entsprechenden Arbeitsplätzen verändert hat seit der Ankündigung, dass eine reine Beimischungspflicht kommen sollte.

Die zweite Frage geht an die Mineralölindustrie, nämlich: Warum hat die Mineralölindustrie die Chance der Steuerbefreiung seit 2004 sowohl für beigemischte wie für die Möglichkeit von reinen Biokraftstoffen nicht genutzt, obwohl viele mittelständische Unternehmen sie genutzt haben und auch freie Tankstellen? Warum hat die Mineralölindustrie sich verweigert?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Kollege Dr. Scheer. Ich glaube, Sie haben das an den Gesamtverband des Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandels oder an die Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände oder an den Mineralölwirtschaftsverband gestellt, helfen Sie mir ein bisschen ...

Dr. Hermann Scheer (SPD): An die Verweigerer, also das ist der Mineralölwirtschaftsverband.

Vorsitzender Eduard Oswald: Also, ich gebe jetzt das Wort Herrn Lackmann, Bundesverband Erneuerbare Energien.

Sv Lackmann (Bundesverband Erneuerbare Energien): Die bisherigen Steuerbefreiungen haben der Biokraftstoffindustrie in Deutschland einen ungewöhnlichen Aufschwung gegeben. Wir haben seit 2000 eine Versechsfachung der Anlagenkapazitäten erlebt. Wir können zurzeit in Deutschland 2,6 Mio. Tonnen Biokraftstoffe herstellen. Es ist interessant, was darüber hinaus noch in Planung ist. 2,6 Mio. Tonnen bedeuten, wir sind jetzt etwa bei einer Quote im Hinblick auf das EU-Ziel von etwa 4 Prozent. Wenn das, was jetzt in Planung und in Konstruktion ist, realisiert sein wird, sind das weitere 1,8 Mio. Tonnen Produktionskapazität, dann sind wir schon bei 7 Prozent Marktanteil Biokraftstoffe. Und diese Investitionen sind ab jetzt völlig in Frage gestellt, weil hier keinerlei Investitionssicherheit mehr gegeben ist. Wir haben schon zum Kanzlergipfel bezüglich der Energiefragen zusammengestellt, was in den nächsten Jahren bis zum Jahr 2020 in den einzelnen Energiesektoren investiert werden wird. Im Bereich der Biokraftstoffe rechnen nur für Deutschland mit Investitionen von rund 10 Mrd. Euro. Die sind jetzt absolut in Frage gestellt, d. h., wir glauben ja noch nicht, dass dieses Gesetz tatsächlich so in Kraft tritt, deshalb ist die Erschütterung noch begrenzt. Aber wenn das Gesetz so in Kraft tritt, d. h. keine Investitionssicherheit mehr über das Jahr 2009 hinaus, wird es hier keinerlei Entwicklung mehr geben. Das ist jetzt mal nur der Binnenaspekt. Wenn Sie mal auf die Entwicklung der erneuerbaren Energien sehen, die ja zunächst mal eine rein binnenländische Entwicklung genommen haben, wir haben hier Vorreiterstatus errungen durch technische Entwicklung etc. und sind heute schon in vielen Produkten mehr als 50 Prozent im Export, und wir sehen den Anlagenbau, wo weit mehr als 50 Prozent heute schon in den Export geht, wo übrigens die Auftragsbücher zurzeit auch noch wirklich voll sind, dann wäre es wirklich verheerend, hier eine Entwicklung abzuschneiden, und das geht dann über diese 10 Mrd. Euro Investitionsvolumen weit hinaus. Zurzeit arbeiten nur in der Biokraftstoffindustrie, in dem Anbau der Vorprodukte und in der Industrie und im Vertrieb 30 000 Menschen in Deutschland. Wenn wir die Wirkung der ökonomisch sehr positiven Anwendung im Gütergewerbe etc. mit dazu nehmen, dann sind heute direkt 80 000 Arbeitsplätze von diesem positiven Biokraftstoffsteuergesetz betroffen. Wenn hier ein Abbruch kommt, ist das alles in Frage gestellt. Und ich sage Ihnen, die Exportarbeitsplätze sind hier noch nicht mal eingerechnet, die ja noch sehr stark in der Entwicklung sind. Also es geht hier wirklich um ein großes Stück Industriepolitik. Sehen Sie mal auf unsere Autoindustrie. Es ist ja heute schon so, dass die Anforderungen für einen Einsatz weg vom Öl z. B. aus China kommen. Wir müssen auch unsere Automobilindustrie fordern mit neuen Marktgegebenheiten, um hier reine Biokraftstoffe einsetzen zu können und dann diese Fahrzeuge auch exportieren zu

können, d. h. einen Wettbewerbsvorteil zu schaffen für die Autoindustrie und nicht auf den alten Pfad zu setzen und zu sagen, na ja, wenn ihr das beimischt, dann müsste ihr ja möglichst wenig am Motor verändern. D. h., die notwendige Veränderung ist ein industriepolitischer Vorteil. Danke schön.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Herr Lackmann. Ich gebe jetzt weiter an den Mineralölwirtschaftsverband, Herrn Jürgen Abend. Bitte schön.

Sv Dr. Picard (Mineralölwirtschaftsverband e. V.): Wenn Sie mir erlauben, Herr Scheer, Picard, werde ich die Frage beantworten. Es ist sehr schwer, es den Visionären recht zu machen. Erstmal verweigert sich die Mineralölindustrie nicht. Sie hat das Biokraftstoffziel versucht umzusetzen. Im letzten Jahr haben wir 600 000 Tonnen Biodiesel für die Beimischung bekommen. Wir hätten gerne 1 Mio. gehabt. Das einmal zum Markt. Ich denke, noch befinden wir uns in Deutschland in einer Marktwirtschaft, dass die Unternehmen frei sind zu entscheiden, wie sie bestimmte Ziele umsetzen. Ich denke, damit ist die Frage beantwortet.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Jetzt zur nächsten Fragestellung. Die nächste Fragestellung kommt von Herrn Kollegen Johannes Röring, CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön Kollege Johannes Röring.

Johannes Röring (CDU/CSU): Vielen Dank. Das Eckpunktepapier der CDU/CSU und der SPD sieht getrennte Beimischungsquoten für Dieselmotorkraftstoff und Ottomotorkraftstoff vor. Ich habe eine Frage an den Mineralölwirtschaftsverband, Herrn Abend. Sie haben die Beimischung von 2 Prozent beim Ottomotorkraftstoff als anspruchsvoll bezeichnet, mischen aber jetzt über Antiklopfmittel ETBE schon einen ganzen Anteil von Ethanol zu. Wo sehen Sie die Problematik? Die Hersteller von diesen Klopfmitteln sagen 8 Prozent, 10 Prozent Beimischung sind möglich.

Und die zweite Frage: Das Eckpunktepapier sieht eine Übertragung der Quote vor. Wie sollte nach Ihrer Meinung die Übertragbarkeit der getrennten Quoten geregelt werden?

Vorsitzender Eduard Oswald: Die Frage war auch an den Herrn Abend? Also beide Fragen gehen an den Herrn Jürgen Abend, Mineralölwirtschaftsverband. Herr Abend, Sie sind gefordert.

Sv Abend (Mineralölwirtschaftsverband e. V.): Herzlichen Dank noch mal für die Erteilung des Wortes. Sie haben einerseits Ethanol und dann ETBE angesprochen. ETBE ist ein Oktanzahlverbesserer. ETBE kann auch als Bio-ETBE eingesetzt und genutzt werden. Das tun wir. Es gibt eben technisch weit weniger Probleme. Darüber kann man eben einen großen Anteil an Bio erfüllen, was den, ich sage mal, weitestgehend Ethanolbereich angeht.

Wenn das reine Ethanol nehmen, haben wir zurzeit noch insbesondere die Dampfdruckproblematik. Da ist man dabei das zu lösen. Ohne es technisch hier auszuweichen, kommt es in den Anforderungen der DIN zu Schwierigkeiten, wenn Sie da einen gewissen Dampfdruck durch Zumischen von Ethanol nicht einhalten können. Deswegen bestehen da die großen Schwierigkeiten, und deswegen haben wir bislang schon, soweit das möglich war, ETBE, Sie haben es, glaube ich, als Antiklopffmittel, also als Zusatz, als Oktanzahlverbesserer genommen, recht schnell genutzt. Es ist eben schon einmal gesagt worden, dass wir auch bei Diesel an der Normgrenze arbeiten und sehr viel mehr hätten beimischen können als wir kriegen konnten. Bei Ethanol muss man eben auch darauf hinweisen, dass, habe ich gerade gesagt, ein Feldversuch läuft. Kommen wir zum Konzept. Wir haben Anfang des Jahres ein Konzept vorgeschlagen, wie man eine Beimischungspflicht umsetzen kann und dabei den Haushalt enorm schonen kann. Insofern ist es auch ganz wichtig zu sagen, da ist der Übergang hier zum Quotenkonzept, zum Gutschriftenhandel. Man kann ja auch für den Bereich Ethanol festhalten, soweit technisch möglich, wie viel Ethanolgehalt im Kraftstoff drin ist. Daraus lässt sich einfach mathematisch eine Quote errechnen. Ein Rein-Kraftstoffhersteller, jemand, der reines Ethanol herstellt und das in den Verkehr bringen kann, generiert Gutschriften, indem er über das, was die Quote festlegt, hinaus produziert. Machen wir ein Beispiel: Nehmen Sie 2 Prozent Quote, und ein Biokraftstoff, der sofort 100 Prozent Ethanol enthält, hat er 98 Prozent Quotenübererfüllung. Sie können das mathematisch einfach festhalten. Und diese 98 Prozent sind handelbar. Entweder wird er gefragt oder er geht selbst an seine Kunden ran und kann sagen, ich habe 98 Prozent Quotenübererfüllung. Derjenige, der es technisch nicht machen konnte, kann sagen, ich habe nur 1 Prozent, ich kauf Dir 1 Prozent ab. Also, so relativ einfach geht das. Insofern muss man einfach noch mal das Konzept eigentlich deutlich machen, was wir vorgeschlagen haben. Es wurde zu Anfang oder im Verlaufe dieser Veranstaltung auch einmal gesagt, dass gar nicht genügend Biokraftstoffe und Rohstoffe hier sind, um den Bedarf zu decken. Es ist also notwendig zu importieren. So wurde es heute Morgen mehrfach gesagt. Damit muss man aber auch ganz deutlich sagen, dass mit einer undifferenzierten Steuerbegünstigung deutsche Steuern, Gelder deutscher Steuerzahler ins Ausland fließen. Das geht nicht nur WTO an, wie das heute schon angeklungen ist, sondern es berührt auch den europäischen Binnenmarkt. Sie können es aus rechtlichen Gründen, Stichwort Diskriminierungsverbot, nicht umsetzen, Importe aus anderen Ländern draußen zu halten. Das muss man vielleicht noch mal ganz deutlich sagen. Dann wird, und alles das ist in unserem Konzept eigentlich erfasst, sich sehr deutlich dafür ausgesprochen, steuerlich zu differenzieren, d. h. dass der beigemischte Kraftstoff, das Gemisch, egal ob Diesel oder Ethanol mit Ottokraftstoff und Biodiesel mit Dieselmotorkraftstoff, voll besteuert werden soll, da gibt es nachvollziehbare Gründe dafür, aber der Rein-Kraftstoff soll möglichst steuerfrei bleiben. Damit eröffnet man allerdings auch ein enormes Missbrauchspotenzial. Es wird auch in Zukunft dazu kommen, dass man sich verstärkt die reine Komponente holt und unter Umgehung von Qualitätsvorschrift, auch das wurde heute Morgen hier ganz hochgehalten, dem schließen wir uns auch an, im freien

Verkehr Mischungen herstellt, die man dann weiter verkauft und einfach behauptet, dass es normgerechter Kraftstoff sei. Damit wird der Markt weiterhin verzerrt. Und nach dem jetzigen Entwurf des Energiesteuergesetzes haben sie noch nicht mal die Möglichkeit, wenn Sie denn so jemanden erwischen, wir sagen nicht, dass Sie jederzeit alle erwischen können, weil ja da kriminelle Energie hinter steckt, aber Sie haben noch nicht mal die Möglichkeit, wenn Sie den einen erwischen, den dann auch zur Verantwortung zu ziehen. Wir haben in unserer Stellungnahme ein Beispiel beigefügt, eine Pressemeldung eines Zollamtes in Hamburg, was dies ganz klar belegt, wie dort vorgegangen wird.

Vorsitzender Eduard Oswald: Ach, ich dachte, Sie wollten Schluss machen.

Sv Abend (Mineralölwirtschaftsverband e. V.): Darf ich vielleicht noch ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Bitte schön. Sie kommen zum Schlusssatz, ja.

Sv Abend (Mineralölwirtschaftsverband e. V.): ... den Schlusssatz sagen. Auf der anderen Seite wird auch gesagt, man verzichtet beim Einsatz zur Stromerzeugung, man verzichtet auf Steuern bei der Ökosteuer, aber man besteuert Bio. Ich denke, man muss hier noch mal ganz klar sagen, dass das, soweit das bislang vorgesehen ist, reinen EU-rechtlichen Vorgaben folgt. Und genauso der Verzicht bei dem Einsatz von Energieerzeugnissen zur Stromerzeugung geht auf zwingendes EU-Recht zurück. Letztendlich das Thema Arbeitsplatzabbau: Wenn man dann undifferenziert die Ökosteuer hier weiter erhöht und die Unternehmen hier in Deutschland trifft, dann ist es doch betriebswirtschaftlich einfach nachvollziehbar, dass man versucht, in anderen EU-Mitgliedstaaten dort bessere Konditionen zu erreichen. Dann wird wieder der Vorwurf erhoben, dass Arbeitsplatzverlagerung aus Deutschland hier eintritt. So ganz widerspruchsfrei erscheint uns diese Angelegenheit nicht. Herzlichen Dank, dass ich noch mal dazu Stellung nehmen durfte.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen Herr Abend. Vielen Dank. Jetzt gehen wir weiter in der Fragestellung. Das Wort hat unser Kollege Reinhard Schultz von der SPD-Fraktion. Bitte schön Kollege Reinhard Schultz.

Reinhard Schultz (Everswinkel) (SPD): Herr Vorsitzender, ich würde gern noch mal erläutert haben technisch und wirtschaftlich das Verhältnis von den so genannten Kraftstoffen der 1. und 2. Generation. Ist das tatsächlich eine Generationsfolge auf der Zeitachse? Ist das ein technisches Prinzip? Sagt das was aus über: Was ist jetzt marktreif und marktdurchdringend und was ist morgen und übermorgen marktreif und marktdurchdringend? Wie sind letztendlich auch die technischen und ökologischen Unterschiede zu bewerten? Und dazu würde ich gerne hören einmal Choren Industries, sozusagen als Prototyp zwischen Vertreter der Kraftstoffe der 2. Generation, und den Bundesverband der

Deutschen Agraralkoholerzeuger, die ja ebenfalls daran interessiert sind, dass neben Branntweinbrennen sie auch am Kraftstoffmarkt teilnehmen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Kollege Schultz. Also als Erster hat das Wort Herr Blades, Choren Industrie. Bitte schön Herr Blades.

Sv Blades (Choren Industries): Ja, guten Tag. Blades ist mein Name ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Es ist immer schade. Ich sehe auch die Einzelnen nicht. Es tut mir fürchterlich leid. Jetzt: Schön, dass ich Sie auch sehen konnte. Vielen Dank. Herr Blades, Sie haben das Wort.

Sv Blades (Choren Industries): Ich habe zu danken. Also ich bin Geschäftsführer von der Firma Choren. BTL bedeutet, wie Sie bereits gehört haben, ein Paradigmenwechsel. Es ist ein biosynthetischer Dieselkraftstoff, der herkömmlichem Diesel nicht nur ökologisch, aber auch technisch überlegen ist. D. h., er ist der einzige der Biokraftstoffe, der wirklich besser ist als der herkömmliche fossile Kraftstoff. Im Verhältnis zu der 1. Generation befindet sich diese 2. Generation in einem sehr frühen Entwicklungsstadium. Deswegen glauben wir, dass es wichtig ist, zwischen diesen beiden zu differenzieren. Beispielsweise ist Choren weltweit die einzige Firma, die BTL in ihrer Pilotanlage herstellt, und die einzige Firma, die heute auch schon bereits größere Anlagen plant. Unsere erste kommerzielle Anlage wird in 2007 produzieren. Weiterhin planen wir auch die erste Großanlage für die Inbetriebnahme 2010. Diese Anlage in 2010 würde mit den heutigen Biomassekosten etwa für 75 Euro-Cent pro Liter produzieren können. Das Investitionsvolumen für so eine Anlage beträgt 400 Mio. Euro aufwärts pro Anlage. Und da sehen Sie schon bereits, was für uns das Thema ist. Wir suchen für solche Anlagen mögliche Investoren. Wir suchen allerdings keinen Vertrauensschutz, sondern einen Vertrauensgewinn. In dieser Sache unterstützen wir auch diese Zweiwegstrategie für die Besteuerung. Für eine langfristige tragfähige Strategie bedeutet das zumindest für uns und für die Großanlagen eine Beihilfe ohne Überkompensation, und diese Beihilfe sehen wir in dieser Strategie durch Steuerbegünstigung oder eventuell durch Quotenregelung. Ohne diese wird es, zumindest was Choren betrifft, keine BTL-Großanlagen in Deutschland geben. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen, Herr Tom Blades. Herzlichen Dank. Und jetzt geht es zur Union Deutscher Agraralkoholerzeuger und -verarbeiter, Herrn Peter Pilz. Bitte schön Herr Pilz.

Sv Pilz (Union Deutscher Agraralkoholerzeuger und -verarbeiter): Schönen Dank Herr Oswald. Ich spreche jetzt im Prinzip für die alten Brennereien in Deutschland, nicht dieser zweite Weg, also BTL, sondern das, was heute in Deutschland letztlich Alkohol produziert.

Wir haben, Sie haben heute Morgen darüber auch diskutiert, noch rund 800 Brennereien, die auf Basis von Getreide und Kartoffeln Alkohol produzieren im Rahmen des Monopols. Darüber hinaus gibt es noch 30 000 Abfindungsbrennereien speziell in Süddeutschland, die aus eigenem Obst hochwertige Alkohole und Destillate herstellen. Vom Grundsatz her kein Thema: Wir begrüßen genauso wie der Deutsche Bauernverband diese Beimischungsverpflichtung, die ab dem 1.1.2007 kommen soll. Wir haben auch Verständnis für eine angemessene sachgerechte Besteuerung von biogenen Kraftstoffen. Was uns nicht gefällt an diesem Eckpunktepapier der Bundesregierung und diesen vier Seiten ist, dass das Wort Landwirtschaft nur ein einziges Mal auftaucht. Sonst gibt es weder ländliche Räume, Landwirtschaften u. ä., sondern es gibt nur andere Formulierungen. Und wir haben die Sorge, dass möglicherweise dieser zukünftige Markt Bioethanol bei der Beimischung von 2 Prozent, energetisch ein Riesensmarkt, eben nicht von deutschen Anbietern bedient wird, sondern möglicherweise eben, was gesagt wurde, zum großen Teil durch Importe. Nur ein Beispiel: Diese 2 Prozent entsprechen energetisch etwa ein Volumen von 8 bis 10 Mio. Hektoliter Alkohol. Die deutschen Brennereien, die deutschen Brennereien plus die Importe, die wir heute haben in Deutschland, lagen im letzten Jahr auf Basis von Agrarstoffen bei weniger als 3 Mio., also eine Riesenlücke. Wir haben drei große Brennereien in den neuen Bundesländern, die speziell für diesen Zweck gebaut worden sind. Aber ich glaube sicherlich, man sollte überlegen, das ist die Aufgabe der Politik, bei der Umsetzung dieses Eckpunktepapiers doch intelligente Möglichkeiten zu finden, dass die Produktion nicht nur in Brasilien oder wo immer auf der Welt stattfindet, sondern auch in Deutschland eine Produktion aufzubauen und zu erhalten. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Das greifen wir natürlich auf. Wir sind hier der Deutsche Bundestag. Wir kommen zur nächsten Fragestellung. Frau Kollegin Dr. Christel Happach-Kasan, FDP-Fraktion. Bitte schön Frau Kollegin Dr. Happach-Kasan.

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP): Vielen Dank. Es geistern ja in der Presse Zahlen herum, dass aufgrund dieser gesetzlichen Änderung es Kraftstoffpreise geben wird, die um 6 bis 8 Cent höher sind. Ich frage die Deutsche Automobilindustrie: Wie schätzen Sie denn ein die zukünftigen Belastungen der Autofahrer durch diese Maßnahmen, kombiniert mit der Maßnahme Mehrwertsteuererhöhung? Und was ist insgesamt in den letzten Jahren auf diesem Sektor an Preiserhöhungen passiert?

Und eine Frage an den Verband der Biokraftstoffindustrie: Welche Arbeitsplatzeffekte hat nach Ihrer Einschätzung die inländische Produktion von Biokraftstoffen und wie wird sich dieses entwickeln im Lichte der Maßnahmen dieses Gesetzes, das wir heute diskutieren?

Vorsitzender Eduard Oswald: Herzlichen Dank Frau Kollegin. Wir wissen alle, was hier Gegenstand der Anhörung ist. Dennoch ist es unbenommen, dass eine Kollegin natürlich zu

allen Themen dieser Republik auch Fragen stellt. Und die Beantwortung bitte, Herr Dr. Becker.

Sv Dr. Becker (Verband der Automobilindustrie): Herzlichen Dank. Wir gehen davon aus, dass mit der jetzt vorgeschlagenen Maßnahme steuerliche Mehrbelastungen aus dem Bereich Biokraftstoffe von rund 1,6 Mrd. Euro einhergehen. Das Ganze muss man natürlich vor dem Hintergrund sehen, dass zum 1. 1. 2007 über die Erhöhung der Mehrwertsteuer bereits 1,1 Mrd. Euro zusätzlich beim Neuwagenkauf im privaten Kundensegment anfallen plus noch einmal rund 2 Mrd. Euro, die über die Mehrwertsteuer bei den Kraftstoffen generiert werden, unverändertes Abnahmenvolumen vorausgesetzt. Ferner sind ja noch in der Pipeline das Thema Versicherungsteuer und die Reform der Firmenwagenbesteuerung. Das kommt zusammen noch einmal auf knapp 1 Mrd. Euro, die im Bereich der Privatmobilität an Kostenbelastungen anfallen. Und dies alles vor dem Hintergrund der Tatsache, dass laut dem Preisindex des Statistischen Bundesamtes in den vergangenen fünf Jahren die Lebenshaltungskosten um 8 Prozent gestiegen sind, der Preis von Autos um 6 Prozent, der Preis von Kraftstoffen dagegen um 27 Prozent bei Otto, 37 Prozent bei Dieselmotoren und wir natürlich auch im Bereich der Kfz-Besteuerung Erhöhungen gehabt haben. Vor dem Hintergrund ist der Grund für unser Petitum für eine steuerliche Förderung eben auch ganz maßgeblich der, die 1:1-Durchreichung der Mehrkosten von biogen erzeugten Kraftstoffen auf den Endproduktpreis über eine geeignete steuerliche Förderung auch in seiner Wirkung auf den Konsumenten abzufedern und eben diesen massiven Preisschub, den wir zum 1. Januar 2007 in der privaten Mobilität in Deutschland haben, nicht durch dieses Thema noch weiter zu vergrößern. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen. Und jetzt zur Beantwortung der Frage unserer Kollegin zu Herrn von Wissel. Bitte schön Herr von Wissel.

Sv von Wissel (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.): Die Frage ist immer sehr schwer zu beantworten, weil man natürlich nur grobe Schätzungen machen kann. Ich glaube, Herr Lackmann hat es schon erwähnt, er rechnet mit 80 000 an Arbeitsplätzen. Diese Zahl halte ich für sehr wahrscheinlich. Nun ist es natürlich unterschiedlich, je nach dem, wie weit man zurückgeht. Ich würde aber behaupten, dass wir beim reinen Quotenmodell sicherlich zurückfallen dann auf, ich würde denken, beinahe ein Drittel der Arbeitsplätze, denn wir werden dann damit rechnen müssen, dass wir vor allem große Produzenten haben und dass die regionale Verteilung sich verringert, sodass wir da mit einem erheblichen Abbau rechnen müssen. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen. Ja, und jetzt kommt die nächste Fragestellung. Unsere Kollegin Frau Eva Bulling-Schröter, Fraktion DIE LINKE.. Bitte schön Frau Kollegin.

Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE.): Ich möchte gern Herrn Lackmann die Frage stellen: Wie bewerten Sie die Ökobilanz der jetzt am Markt verfügbaren Biokraftstoffe unter Berücksichtigung geschlossener Wirtschaftskreisläufe tatsächlich? Kann man wirklich zwischen den Kraftstoffen der 1. und 2. Generation unterscheiden?

Vorsitzender Eduard Oswald: Danke schön Frau Kollegin. Ich gebe das Wort an Herrn Lackmann weiter. Bitte schön Herr Lackmann.

Sv Lackmann (Bundesverband Erneuerbare Energien): Die Unterscheidung zwischen Kraftstoffen der 1. und 2. Generation ist sicherlich hinsichtlich ihrer technischen Reife begründet und auch, was den Entwicklungsstatus angeht. Allerdings, wenn man auf die Flächenproduktivität und die CO₂-Vermeidungsintensität achtet, ist sie nicht begründet. Hier gibt es sehr viele Falschdarstellungen aus der Vergangenheit. Man hat sozusagen als Zielmargen für BTL, also den Kraftstoff der 2. Generation, immer in die Statistik aufgenommen, was wollen die mal können, wie gut wollen sie mal sein, und hat das verglichen mit dem, wie andere heute sind, und das noch nicht mal unter Ausschöpfung optimierter Verfahren. Also, hier sind wirklich Äpfel mit Birnen verglichen worden. Wir haben jetzt sehr aktuell eine wirklich vergleichende Bilanz gemacht und haben das mal gegenübergestellt, und dann relativiert sich das Bild sehr, sehr stark. Der effizienteste Biokraftstoff bezüglich der Flächenproduktivität, d. h. wie viel Kraftstoff pro Hektar, und auch bezüglich der CO₂-Vermeidung wegen des geringen Umwandlungsaufwandes, wegen des geringen Prozessaufwandes, ist Biogas. Biogas wird in Deutschland zurzeit noch sehr wenig als Kraftstoff genutzt, aber in Schweden und anderen Ländern schon mehr. Biogas hat auch den Vorteil, aufbereitet als Biomethan über das Netz verteilt werden zu können. Wenn wir jetzt mal weiterschauen, diese Tabelle liegt auch aus, Sie können diese Zahlen sehen, sie beziehen sich auf sehr viele Studien, dann sind Ethanol und Biodiesel nicht schlechter als die so genannten Kraftstoffe der 2. Generation, Lignozellulose, Ethanol oder BTL nach dem Choren-Verfahren. Das ist nicht schlechter. Das, denke ich, muss man hierbei sehen, wobei man beim Ethanol und auch beim Pflanzenöl, Biodiesel sehen muss, dass hier nicht nur Energie angebaut wird, sondern es ist immer ein Kombinationsanbau. Man darf natürlich nicht beim Getreide das Stroh vergessen, was auch einen energetischen Wert hat. Und man darf natürlich auch den Rapskuchen nicht vergessen bei der Pflanze, denn das sind Stoffe, die sonst an anderer Stelle angebaut werden müssten. Deshalb muss man hier ehrliche Ökobilanzen machen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Herr Lackmann. Ich gebe zur nächsten Fragestellung und die kommt von unserem Kollegen Hans-Josef Fell, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte schön Kollege Hans-Josef Fell.

Hans-Josef Fell (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank Herr Vorsitzender. Auch wenn Sie mich vielleicht rüffeln, eine ganz kleine Bemerkung muss ich vorausschicken, nämlich eine Zurückweisung der Unterstellung des Mineralölwirtschaftsverbandes, dass Beimischungen von mittelständischen Unternehmen im Wesentlichen Probleme bereiten würden der Unkontrollierbarkeit u. a. Ich glaube, das kann so nicht stehen bleiben, und das muss auch zurückgewiesen werden. Ich habe sehr großes Vertrauen auch in die Fähigkeiten des Mittelstandes, dies in aller Ordentlichkeit beizumischen und auch zu schaffen.

Meine Frage geht an Herrn Prof. Dr. Kunz von der Wirtschaftlichen Vereinigung Zucker und an Herrn Pilz von der Union Deutscher Agraralkoholerzeuger und -verarbeiter: Es gibt ja im Weltmaßstab in Brasilien und Schweden eine rasante Entwicklung für Flexfuel-Autos, also Autos, die in der Lage sind, reinen Ethanol oder fast reinen Ethanol zu fahren. Diese Entwicklung ist bisher an Deutschland vorbeigegangen. Andererseits gibt es aber auch bereits mittelständische Tankstellenbesitzer, die solche Tankstellen aufbauen, und auch Einkaufsgemeinschaften für solche Autos. Ich frage Sie einfach: Ist das nicht auch eine Chance, aus den Problemen der Zuckermarktwirtschaft, wo wir immer größere Bandagen auch von der WTO bekommen, und auch mit dem Alkohol, aus dem Branntweinmonopol herauszukommen, eine neue Wirtschaftschance gerade über diesen reinen Kraftstoff eine Absatzmöglichkeit für Ihre Wirtschaftszweige zu bekommen? Oder würde eben die Beendigung der Steuervorteile ab 2010 diese wirtschaftliche Entwicklung nicht mehr zulassen können? Und Herr Kunz: Ist es aus Ihrer Sicht ausreichend, wie hoch die Quoten der Beimischung sind für Ihre vorgesehenen Investments aus der Zuckerbranche?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Kollege Fell. Jetzt gehen wir zum Zucker. Herr Prof. Dr. Kunz, Wirtschaftliche Vereinigung Zucker. Bitte schön.

Sv Prof. Dr. Kunz (Wirtschaftliche Vereinigung Zucker): Vielen Dank. Ich beantworte diese Fragen gern, möchte aber auch ein bisschen ausholen. Hier ist vorhin gesagt worden, dass die Ressourcen in Deutschland oder Europa für Biokraftstoffe zu gering sind. Nur um einfach hier Fakten zu nennen: Allein mit den Mengen Getreide und Zucker, die in den vergangenen Jahren pro Jahr exportiert wurden, und wenn man noch hinzu nimmt, dass wir ein Teil der Stilllegungsflächen ebenfalls nutzen könnten, könnten 20 Prozent des Ottokraftstoffes in Deutschland ersetzt werden durch heimische Produkte. Es ist wohl gemerkt keine Forderung, nur eine Richtigstellung, und um das auch in der Beziehung zu Herrn Fell damit einzuleiten zur Beantwortung dieser Frage: Wir sehen es ganz klar als Notwendigkeit, eine Zweiwegestrategie zu gehen sowohl eben die mehr oder weniger reinen Kraftstoffe wie E85, um bei dem Beispiel zu bleiben, als auch die Beimischung. Um das hier in dem Sinne etwas auszuführen, wenn die Beimischungsverpflichtung insbesondere im Jahre 2010 etwas erhöht wird, sehen wir allein für Deutschland einen weiteren Investitionsschub von etwa 1 Mrd. Euro in diesem Bereich, der aber gleichzeitig auch dem reinen Kraftstoffsektor und damit dem Mittelstand, aus unserer Sicht eine klare

Mittelstandsförderung, zugute kommen würde. Also, aus unserer Sicht klares Veto für die Zweiwegestrategie sowohl Beimischungsverpflichtung in ausreichenden Mengen als auch ...

Zwischenbemerkung

„Votum“

Sv Prof. Dr. Kunz (Wirtschaftliche Vereinigung Zucker): Votum, Entschuldigung, habe ich dann versprochen. Votum für die - ja - Doppelstrategie, für die Beimischungsverpflichtung und für die Förderung, die steuerliche Förderung der reinen Kraftstoffe. Vielleicht noch eine Bemerkung zur so genannten Überkompensation: Wir sind der Meinung, wie die Automobilindustrie es hier gesagt hat, dass auch bei der Beimischung der - sozusagen - Mehraufwand steuerlich kompensiert werden könnte. Es ist vorhin gefragt worden, wie hoch denn der Vorteil sei dadurch, dass Produkte in Deutschland hergestellt werden. Hier gibt es relativ gute Studien, dass bei 100prozentiger Mineralsteuerbefreiung etwa 70 Prozent Plusminus sowieso kompensiert werden, d. h., wenn der Herr Finanzminister die beige-mischte Biokomponente 100 Prozent der Mineralsteuerpflicht unterlegt, kompensiert er sich selbst über. Ich weiß nicht, ob das vom Überkompensationsverbot auch betroffen ist. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Jetzt Herr Pilz von der Union Deutscher Agraralkoholerzeuger und -verarbeiter. Bitte schön Herr Pilz.

Sv Pilz (Union Deutscher Agraralkoholerzeuger und -verarbeiter): Vielen Dank Herr Oswald. Vielleicht eine Bemerkung zu den Ausführungen von Herrn Fell. Eine mögliche Produktion von biogenen Kraftstoffen, von Bioethanol, in den bestehenden Brennereien kann, das muss ich ganz deutlich sagen, das Monopol auch zukünftig nicht ersetzen. Die landwirtschaftlichen Brennereien in Deutschland brauchen das Branntweinmonopol. Der andere Weg ist ein Weg, der möglicherweise neben dem Monopol beschritten werden kann von einigen größeren modernen Anlagen. Es ist keine Lösung für die Vielzahl der kleinen landwirtschaftlichen Brennereien.

Vorsitzender Eduard Oswald: Ihr Hinweis ist fast zu spät. Wir haben heute früh schon die entsprechenden Entscheidungen getroffen. Wir liegen auf Ihrer Linie.

Sv Pilz (Union Deutscher Agraralkoholerzeuger und -verarbeiter): Ich gehe davon aus. Ein paar Worte zu E85. Das ist sicherlich eine interessante Alternative. Gerade im Bereich der Getreidebrennereien in Westfalen hat sich eine Initiative gebildet, die sich wirklich bemüht, in Zusammenarbeit mit einem industriellen Absolutierer E85 in den Markt zu bringen. Es wäre sicherlich jetzt traurig, wenn eben durch eine volle Besteuerung eben des E-Anteils, des Ethanolanteils, in E85 im Prinzip diese kleine Blüte zum Erliegen gebracht würde. Aber ich glaube, darüber kann man sicherlich mit Ihnen, oder werden Sie noch

sprechen, dass diese Förderung von E85 auch für die nächsten Jahre aufrecht erhalten bleiben sollte. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen. Meinen Kolleginnen und Kollegen möchte ich mitteilen, dass die vorgesehene Zeit sich jetzt in die letzten 15 Minuten hineinbegibt. Ich würde anregen, keine weiteren Wortmeldungen bei mir hier vorne abzugeben. Kollege Norbert Schindler, CDU/CSU-Fraktion, nächste Fragestellung.

Norbert Schindler (CDU/CSU): Also, Herr Vorsitzender, Sie müssen schon eine Bemerkung auch vorne weg gestatten. Einmal weil es Kollege Fell in anderer Sache tut. Herr Becker, wenn Sie sagen, dass wir eine Steuererhöhung von 1,5 oder 1,6 Mrd. Euro planen, das stimmt so nicht. Die windfall profits, da werde ich sauer, wenn man so argumentiert, haben andere mitgenommen, nicht der Staat. Das war auch gegönnt und war gewollt, aber dass man uns jetzt sagt, wir machen hier eine Steuererhöhung, stimmt so nicht. Andere hatten ihren Profit. Das muss man deutlich sehen, egal wer. Die Bevorteilung hatten wir in der Steuerbefreiung bei der Mischung so gewollt. Deswegen bitte ich auch um nüchterne Darstellung in allen anderen Argumentationsebenen, die so laufen, sonst wird man auch etwas ärgerlich seitens der Politik. Uns fehlen in diesem Jahr, geschätzt, mehr als wie 1,6 Mrd. Euro und ...

Zwischenbemerkung

Vorsitzender: Und deshalb drängt jetzt der Kollege Schindler.

Norbert Schindler (CDU/CSU): ... deswegen u. a. die Notwendigkeit, da was zu tun.

Zwischenruf

Norbert Schindler (CDU/CSU): Ja, das hören alle nicht so gerne. Aber zum Branntweinmonopol haben wir heute Morgen sehr vernünftig geregelt, und das andere machen wir in drei, vier, fünf Jahren. Ich habe Fragen einmal an die Gas- und Wasserwirtschaft: Stehen die Aussagen im Energiewirtschaftsgesetz zur steuerlichen Neutralität - legal unbundling - nicht im Widerspruch zum Gesetzesentwurf, der den Wegfall für Steuerbegünstigung für Erdgas vorsieht? Und die andere Frage geht an Sie, Herr Dr. Born, oder an Herrn Heim von der UFOP: Wir sind unterwegs und haben auch die Befürchtung, wir werden draußen verhaun, wenn der Standort Europa in der Wertschöpfung unserer ländlichen Räume in Bezug des Kyoto-Protokolls bei dieser Diskussion zu verknüpfen ist. Sehen Sie Ansätze, wie man auch der heimischen Produktion gegenüber das Verschieben der Produktivität, jetzt sage ich mal etwas überzogen, dem Anliegen von Palmölfarmen irgendwo, dem Abholzen von der doppelten Fläche Deutschlands auch irgendwo, ich will gar keine Länder nennen,

nicht so tatenlos hinnehmen kann? Da brauchen wir einige Ratschläge. Wir sind offen für alle guten Gedanken.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Kollege Norbert Schindler. Jetzt, die erste Frage ging an den Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft. Herr Müller, Sie hatten vorher Fragen beantwortet. Ich gebe Ihnen das Wort.

Sv Riemenschneider (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft): Ja, also, ich werde antworten. Mein Name ist Uwe Riemenschneider.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Riemenschneider, Sie haben es jetzt.

Sv Riemenschneider (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft): Vielen Dank, Herr Schindler, für die Frage. Zur Frage der, sage ich mal, Auswirkung des legal unbundling und des heutigen neuen vorliegenden Energiesteuergesetzes auf das legal unbundling. Das alte Mineralölsteuergesetz enthielt ja eine Begünstigung der Eigenverbräuche beim Transport und bei der Speicherung. Es sah u. a. vor, dass eben diese Eigenverbräuche nicht dem Ökosteueranteil unterlagen. Es war also eine Begünstigung von 3,66 Euro pro Megawattstunde. Diese Begünstigung ist seit der Umsetzung des legal unbundling in Frage gestellt, da seitens der Verwaltung hier eben in Frage gestellt wird, ob der Transport in Fernleitungen weiterhin dem produzierenden Gewerbe angehört und die Steuerbegünstigung u. a. dies voraussetzte, damit man sie auch erhalten konnte. Mittlerweile sieht das neue Steuergesetz nicht nur eben diese Infragestellung vor, nein, diese ganze Steuerbegünstigung wurde komplett gestrichen. D. h. also, wir haben hier mit erheblichen Mehrsteuerbelastungen für die Gasindustrie zu rechnen. Das wird natürlich im Endeffekt den Endverbraucher treffen und wird gerade dem Versuch, eben hier durch legal unbundling, durch mehr Wettbewerb eine Energiekostensenkung zu erreichen, völlig entgegenlaufen. Hinzu kommt, dass unserer Auffassung nach die Versteuerung dieser Eigenverbräuche der Prozessenergie auch systemwidrig ist im Vergleich zu dem Gesetz. Das Gesetz sieht nunmehr vor, dass nicht mehr die Besteuerung beim Import des Gases nach Deutschland eintritt, sondern erst bei Veräußerung des Gases an den Endverbraucher. Die Prozessbesteuerung, d. h. die Besteuerung des Eigenverbrauchs beim Transport und bei der Speicherung, ist aber im Endeffekt keine Besteuerung von Verbräuchen außerhalb des Netzes, sondern dient eigentlich nur dem Transport des unbesteuerten Energieprodukts zum Verbraucher. Hier haben Gesetzgeber anderer Staaten entsprechend diesem Umstand auch schon Rechnung getragen. Zum Beispiel sieht Österreich vor, dass diese Eigenverbräuche gänzlich von der Besteuerung befreit werden. Und auch andere Staaten um Deutschland herum sehen hier deutliche niedrigere Steuersätze vor. Insoweit, kann man auch sagen, führt das heutige Energiesteuergesetz in der heutigen Fassung, wie wir es diskutieren, auch zu einer Wettbewerbsverzerrung innerhalb Europas.

Vorsitzender Eduard Oswald: Sie wollten den Schlusssatz machen, Herr Riemenschneider.

Sv Riemenschneider (Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft): Ich wollte einen Schlusssatz sagen, ja. Also, dies alles zusammengefasst, muss man sagen, das Energiesteuergesetz ist insoweit gerade nicht legal-unbundling-neutral, was eigentlich versprochen wurde der deutschen Versorgungsindustrie, sondern führt zu einer Zusatzbelastung. Diese Zusatzbelastung ist bei einzelnen Unternehmen bis zu über 20 Mio. Euro. Und das ist sicherlich kein Pappentier. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen. Die nächste Frage hat sich gerichtet an Herrn Dr. Helmut Born vom Deutschen Bauernverband. Herr Dr. Born, ich gebe Ihnen das Wort.

Sv Dr. Born (Deutscher Bauernverband): Bei der Frage von Herrn Schindler schwingt ja die Sorge mit: Jetzt geht man ordnungspolitisch über eine Quotenregelung oder steuerpolitisch über eine begünstigende Regelung hin, um die einheimische Biokraftstoffproduktion zu fördern. Und am Ende könnte es so sein, dass in hohem Maße Länder profitieren und Agrarsektoren profitieren, die mit der Umwelt nicht so umgehen, wie wir es unter Nachhaltigkeitskriterien in Europa gewohnt sind. Das berühmte Beispiel, dann wird der Urwald abgeholzt, um hier Kraftstoffe abzusetzen. Was kann man da tun? Man könnte sich das jetzige Reglement der EU-Nahrungsmittelproduktion zugrunde legen, denn dort müssen die Landwirte, das ist vorhin schon mal angeklungen, 18 oder jetzt 19 Verordnungen und Richtlinien, die die Nachhaltigkeit in der landwirtschaftlichen Produktion definieren, das reicht vom Wasserschutz über den Bodenschutz bis hin zum Naturschutz. Man könnte sich aus diesem Reglement diejenigen, die die Bodenproduktion betreffen, vor allem also Wasserschutz, Bodenschutz und den Naturschutz, das sind drei oder vier Verordnungen, die könnte man hier, ich will es auch der Technik wegen, der Zeit wegen nicht im Einzelnen auflisten, zur Grundlage machen für denjenigen, der unter diesen Bedingungen Biokraftstoff hier andient und in die Europäische Union hineindrängt. Dann hätte man den Gleichklang der Nachhaltigkeit im Inland und im Ausland sichergestellt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Dr. Helmut Born. Jetzt die nächste Fragestellung, unsere Kollegin Nina Hauer, SPD-Fraktion. Bitte schön Kollegin Nina Hauer.

Nina Hauer (SPD): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an den Herrn Born vom Bauernverband und an den Herrn Kunz von der Wirtschaftlichen Vereinigung Zucker. Wir haben ja einiges schon gesprochen über die Auswirkungen auf die einzelnen Unternehmen oder auf die einzelnen Branchen. Deswegen würde mich Ihre Einschätzung interessieren,

welche regionalen Wirtschaftsperspektiven sich aus dem vorliegenden Gesetzentwurf der Besteuerung von Biokraftstoffen und Bioethanol ergeben, auch in Bezug darauf, wie sich die Betriebe oder die Anzahl der Betriebe und natürlich auch die dazugehörigen Möglichkeiten, Leute zu beschäftigen, in den Regionen auswirken.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Frau Kollegin Nina Hauer. Jetzt zunächst wieder zu Herrn Helmut Born, Bauernverband. Bitte schön Herr Dr. Born.

Sv Dr. Born (Deutscher Bauernverband): Ich brauche da, glaube ich, gar nicht sehr viel dazu ausführen. Wenn diese Kombination des jetzigen Ansatzes, wie er in den Eckpunktepapier festgelegt worden ist, dass man also die steuerbegünstigende Regelung mit einer Quotenregelung kombiniert und auch, das ist ja unser Petitem, die steuerbegünstigende Regelung über das Jahr 2009 herauszieht, dann kann es gelingen, die positive regionale Entwicklung, d. h. wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Produktionskette, zu erhalten und auch zu stabilisieren. Was die Landwirtschaft selbst angeht, Kernkompetenz Produktion, und die findet ja nun auch in der Region statt, so sind wir auf beiden Seiten natürlich dabei, egal ob das jetzt zwangsweise zugemischt wird oder im regionalen Kreislauf erzeugt wird, die Tonnage, die aus Deutschland heraus dann den Weg in Kraftstoffe findet, stabilisiert natürlich die landwirtschaftliche Erzeugung in der Region. Wenn man die Kette haben will, dann muss man die Kombination und vor allem auch die steuerbegünstigende Regelung verlängern und verstetigen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Herr Dr. Born. Ich gebe jetzt Ihnen, Herr Prof. Dr. Kunz das Wort. Bitte schön Herr Prof. Dr. Kunz.

Sv Prof. Dr. Kunz (Wirtschaftliche Vereinigung Zucker): Vielen Dank. Ich kann das eigentlich nur ergänzen und unterstützen, was Herr Born gesagt hat. Wir gehen davon aus, dass der Zweiwegeweg eindeutig die besten Effekte gerade in dem so genannten ländlichen Raum hat, dass dort Arbeitsplätze nicht nur erhalten werden, sondern additiv geschaffen werden und nicht nur, ich sage mal, einfache Arbeitsplätze, sondern auch hochwertige Arbeitsplätze, denn das sind ja hier moderne Anlagen, die gebaut werden, die auch anspruchsvoll ausgebildete Arbeitnehmer bedürfen. Aber, wohl gemerkt, aus unserer Sicht ist es wirklich entscheidend, dass beide Wege beschritten werden, sowohl die Steuerbefreiung über 2009 hinaus, damit überhaupt die Investitionen in diese Bereiche weitergehen, als auch dass die Beimischungsverpflichtung nicht nur eingeführt, sondern auch ausgebaut wird.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank Prof. Dr. Kunz. Die nächste Fragestellung von unserem Kollegen Josef Göppel, Fraktion CDU/CSU. Bitte schön Kollege Josef Göppel.

Josef Göppel (CDU/CSU): Herr Lackmann, Sie haben heute früh in einem Nebensatz einen Umgehungstatbestand erwähnt bei der Stromsteuer, der dazu führen könnte, dass nur die halbe Stromsteuer entrichtet werden muss. Nun sucht ja unser Finanzministerium Deckungsvorschläge für die weitere differenzierte Steuerbegünstigung. Wie war das noch mal mit diesen Umgehungstatbeständen?

Vorsitzender Eduard Oswald: Die Frage richtet sich an Sie, Herr Lackmann, von Herrn Kollegen Josef Göppel.

Sv Lackmann (Bundesverband Erneuerbare Energien): Zunächst noch mal, der Bundesverband Erneuerbare Energien plädiert sehr dafür, dass der Staat seine finanziellen Grundlagen sichert. Und man kann nicht immer alles über Steuerbefreiung regeln. Das ist völlig okay. Deshalb plädieren wir auch nicht insgesamt dafür, jetzt eine Steuerminderung zu machen. Aber wenn wir schauen, was bewirkt dieses Gesetz im Einzelnen, dann ist auf Seite 60 der Druckvorlage eine Tabelle über die finanzielle Wirkung dieses Gesetzes und dann steht, volle Jahreswirkung der Mehreinnahmen bei Biokraftstoffen 370 Mio. Euro, bis zum Jahr 2009 ansteigend auf 450 Mio. Euro pro Jahr. Wenn wir dann schauen, was unten übrig bleibt bei der Auswirkung, dann sind das nur noch 260 Mio. Euro. Das bedeutet, dass hier auch etwas begünstigt worden ist. Es gibt verschiedene Begünstigungstatbestände in Höhe von rund 200 Mio. Euro pro Jahr. Diese 200 Mio. Euro werden vergünstigt bei den Eingangsstoffen für die Stromerzeugung. Da sagt man, das sei EU-Vorgabe. Na gut, das mag ja sein. Aber man kann natürlich bei der Höhe der Strombesteuerung das wieder korrigieren, wenn man die Nettobelastung gleichhalten will. Darauf hat man verzichtet. D. h., hier hat man mindestens 200 Mio. Euro pro Jahr verschenkt. Dann gab es in dem Referentenentwurf nach Absatz 3 einen Zusatz, um Umgehungstatbestände auszuschließen, und zwar sind ja stromintensive Betriebe von der Stromsteuer befreit. Jetzt gibt es immer mehr Betriebe, die gründen Tochterfirmen, die dann für sich genommen als Stromerzeuger stromintensiv sind. Das sind klare Umgehungstatbestände. Damit wird das Ziel des Gesetzes ganz deutlich unterlaufen. Die Steuerfachleute schätzen, dass es hier um Beträge geht von 300 bis 400 Mio. Euro pro Jahr. Warum ist dieser Passus gestrichen worden? Es war ein sehr einfacher, klarer Passus, der sich gegen diese Umgehung gerichtet hat. So, wenn Sie diese beiden Dinge mal zusammennehmen, dann würden Sie damit schon die weitere Finanzierung der Steuervorteile für die Biokraftstoffe vollständig ermöglichen. Ich möchte noch mal sagen, dass es natürlich darüber hinaus überhaupt nicht weiter hinnehmbar ist, die Flugbenzinsteuerfreiheit als massiven Subventionstatbestand dieses Verkehrsträgers weiter aufrechtzuerhalten. Danke.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das war die Beantwortung der Fragen des Kollegen Josef Göppel. Jetzt die nächste Fragestellung unserer Kollegin Frau Dr. Maria Flachsbarth, Fraktion CDU/CSU. Bitte schön Frau Kollegin Dr. Flachsbarth.

Dr. Maria Flachsbarth (CDU/CSU): Herzlichen Dank Herr Vorsitzender. Es ist eben gerade durch den Kollegen Schindler die Vokabel windfall profits ins Spiel gebracht worden, und wir alle hier interessieren uns auch für die Interessen des Bundesfinanzministers, weil wir eine Gesamtverantwortung haben. Deshalb meine Frage an den Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandel und an die Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölwirtschaft: Ich hätte gerne Ihre Stellungnahme zu den Plänen, beigemischte Biokraftstoffe voll zu besteuern und damit ausdrücklich eine Differenzierung zwischen beigemischten Biokraftstoffen und reinen Biokraftstoffen vorzunehmen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank Frau Kollegin. Ich gebe Ihnen, Herr Bischoff zunächst das Wort vom Gesamtverband des Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandels. Bitte schön Herr Bischoff.

Sv Bischoff (Gesamtverband des Deutschen Brennstoff- und Mineralölhandels e. V.): Ich rege an, dass Herr Dr. Homann von der Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände insgesamt das beantwortet.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das wird der Herr Dr. Homann machen. Ich gebe ihm das Wort. Bitte schön.

Sv Dr. Homann (Interessengemeinschaft mittelständischer Mineralölverbände e. V.): Vielen Dank. Die Frage der differenzierten Besteuerung ist natürlich eine Frage, die sich in unterschiedlichen Märkten bewegt. Ich befasse mich zunächst mal mit dem Markt für reine Biokraftstoffe. Ich glaube, das ist das Kind, was sozusagen die größte Sorge beinhaltet. Hier müssen wir darauf achten, dass das, was dort investiert wird, und zwar auf allen Stufen, erhalten bleibt. Da sage ich auch noch mal, dass die Frage, ob wir dieses bis 2009 erhalten oder ob wir nicht längerfristig Planungssicherheit schaffen müssen, auch was weitere Investitionen anbelangt, auch was Zukunftsdinge anbelangt, ich glaube, da sollte noch nicht das letzte Wort gesprochen sein. Ob wir eine Differenzierung beibehalten sollten zur Beimischung, da würde ich mich eigentlich sehr vielen Vorrednern anschließen, wo ich sage, das ist doch ein gewisser Willkürakt, der hier geschieht. Was ist eigentlich anders, ob ich den gleichen Stoff irgendwo beimische oder ob ich ihn als reinen Kraftstoff vermarkte? Dieses ist, glaube ich, nicht zu erkennen. Insofern plädieren wir im Grundsatz für das Thema, dieses gleich zu behandeln. Natürlich ist dann irgendwo eine Frage, wie kommt der Finanzminister dann wieder zu seinem Recht, dass er seine Planung einhält. Da darf ich vielleicht noch auf einen Punkt hinweisen. Ich weiß, dass das Stichwort in diesem Kreise manchmal nicht

besonders gern gehört wird. Aber mit all den Maßnahmen, die wir hier treffen, Mehrwertsteuer, und ich rede nicht über Preiserhöhungen, die durch das bewirkt werden, was hier beschlossen wird, aber natürlich sind Kosten etwas, was versucht wird, am Markt weiterzugeben. Entscheiden tut es der Markt. Also ich beteilige mich nicht an der Spekulation, ob es 6 Cent sind oder 8 Cent oder sonst was. Das muss der Markt entscheiden. Aber eins, Herr Schindler, wird sicherlich passieren, es wird Preisbewegungen geben und da wir uns im nationalen Bereich bewegen, wird eins passieren: Wir werden im europäischen Wettbewerb, und da nenne ich das Stichwort Tanktourismus, erhöhte Probleme kriegen. Und welche Ausfälle wir durch den Tanktourismus haben in Deutschland bei der Mineralölsteuer, ich glaube, dass ist allen klar, wir werden uns in Richtung 3 bis 4 Mrd. Euro pro Jahr bewegen. Insofern sehe ich hier eigentlich die dringende Lösungsnotwendigkeit. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir danken Ihnen für die Beantwortung der Frage. Jetzt kommt zur Fragestellung unsere Kollegin Frau Dr. Christel Happach-Kasan, FDP-Fraktion. Bitte schön Frau Kollegin.

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Es ist in mehreren Voten hier deutlich gesagt worden, dass der Markt für reine Biokraftstoffe eine ganz besondere Bedeutung hat, weil er eben auch technologischen Fortschritt insbesondere befördert, und wir haben eine enorme Erfolgsgeschichte der Steuervergünstigung bis jetzt zu verzeichnen. Ich habe eine Frage an den Bundesverband Erneuerbare Energien. Meinen Sie, dass bei den jetzt gestellten Rahmenbedingungen dieser Markt für reine Biokraftstoffe erhalten werden kann und auch weiterhin aus der heimischen Produktion bedient werden kann? Und welche Position haben Sie zur Frage der Besteuerung der reinen Biokraftstoffe und der beigemischten Kraftstoffe?

Vorsitzender Eduard Oswald: Das war die Fragestellung der Frau Kollegin an den Herrn Lackmann, und ich gebe ihm das Wort. Bitte schön Herr Lackmann.

Sv Lackmann (Bundesverband Erneuerbare Energien): Der Markt für reine Biokraftstoffe ist sehr wichtig auch für die Aufmerksamkeit der Marktteilnehmer, d. h., die sichtbare Verfügbarkeit von Alternativen zu fossilen Energien ist sehr wichtig für die Markteinführung. Das zeigt sich nicht nur bei Biodiesel und Pflanzenöl in Deutschland, das zeigt sich auch bei Bioethanol in vielen anderen Ländern. D. h., als Markteinführung die Sichtbarkeit zu erhalten, ist sehr, sehr wichtig für die Wahrnehmung der Verbraucher, für die technische Entwicklung bei Motoren, nicht nur bei Pkw, sondern auch bei Lkw-Motoren. Es gibt z. B. Regionen in Brasilien, wo mit sehr hohem Aufwand fossile Energien von der Küste ins Binnenland transportiert werden müssen, wo es mit viel weniger Aufwand möglich ist, Lkw mit reinem Pflanzenöl fahren zu lassen, um Logistikaufwand zu vermeiden, um auch die finanziellen

Bilanzen dieser Länder nicht weiter durch den hohen Importdruck durcheinander zu bringen. D. h., solche Entwicklungen, die zurzeit von Deutschland aus gesteuert werden, sind industriepolitisch eine Riesenchance, sind auch entwicklungspolitisch für viele Länder sogar sehr wichtig. Das sind alles Dinge, die man über eine reine Beimischung nicht erledigen kann, sondern wofür man Rein-Kraftstoff-Konzepte braucht. Der Entwurf, der jetzt hier vorliegt bzw. kombiniert mit dem Eckpunktepapier, stoppt diese Entwicklung für die Zukunft. Wir werden hier aller Voraussicht nach einen Abbruch haben bei den Rein-Kraftstoffen, weil die Investitionssicherheit nicht mehr gegeben ist, und damit auch einen Abbruch sehr wertvoller technischer Entwicklungen. Ich darf auch noch mal an dieser Stelle sagen, wenn immer gesagt wird, mit den Kraftstoffen der 1. Generation kommen wir ja nicht mehr weiter, wir können kaum noch mehr Raps anbauen. Wenn man die Flächenbilanzen in Deutschland sauber addiert, die Reststoffpotenziale in der Bioenergie, und wenn man etwa 25 Prozent der landwirtschaftlichen Fläche, die wir für den Nahrungsmittelanbau nicht brauchen, zusammennimmt und nimmt eine effiziente Kraftstofferzeugung, dann können wir mehr als die Hälfte des in Deutschland benötigten Kraftstoffs in Deutschland erzeugen, wobei ich nicht dem Autarkiegedanken hier das Wort reden will, aber das sind unsere Möglichkeiten. Wir importieren zurzeit für 60 Mrd. Euro fossile Energieträger nach Deutschland. Es ist für unsere Volkswirtschaft in hohem Maße sinnvoll, einen Großteil dieser Importe, die unsere Volkswirtschaft belasten, durch inländische Produktion zu ersetzen. Und die Kraftstoffe sind ein Teil davon.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Ich habe jetzt die letzten Minuten nicht angekündigt, dass die eben erfolgte Frage die letzte war, sonst hätte ich irgendjemand ermuntert, eine weitere zu stellen, damit diese die letzte ist. Meine sehr verehrten Damen und Herren, verehrte Sachverständige. Wir danken Ihnen für Ihren Sachverstand, für Ihre Beiträge, für Ihre Positionen, auch die kritischen Beiträge, die jetzt in den Arbeitsgruppen, in den Arbeitskreisen, in den Fraktionen und bei uns im Finanzausschuss beraten werden. Der Finanzausschuss wird am Mittwoch, dem 31. Mai, diesen Gesetzentwurf abschließend beraten, die zweite und dritte Lesung im Plenum des Bundestages am 1. Juni. Wir danken Ihnen nicht nur fürs Kommen heute, sondern für die ständige Politikberatung. Wir bieten Ihnen an, dass Sie es auch künftig tun können und laden Sie auch zum ständigen Dialog mit den Fraktionen, mit dem Finanzausschuss insgesamt ein und wünschen Ihnen einen schönen Nachmittag und auch weiterhin alles Gute für Ihre wichtige Arbeit. Danke schön. Auf Wiedersehen.

Ende: 13.39 Uhr

Sa/Up/Fr/Was