



Deutsche Umwelthilfe e.V. · Hackescher Markt 4 · 10178 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

BÜRO BERLIN

Hackescher Markt 4/
Neue Promenade 3 (Ein-
gang)
10178 Berlin

Dr. Gerd Rosenkranz
Leiter Politik & Presse

Telefon 030 2400867 -21
Fax 030 2400867 -19
E-Mail rosenkranz@duh.de
Internet www.duh.de

Berlin, 9. April 2008

Öffentliche Anhörung
Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes
Bundestagsdrucksache 16/8150

Einleitende Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die aktuelle Debatte über die Beimischungsquoten von Biokraftstoffen und die daraus von der Bundesregierung gezogenen Konsequenzen strahlen aus auf das hier und heute zur Debatte stehende Gesetzesvorhaben. Deshalb einleitend ein paar eher allgemeine und auch selbstkritische Bemerkungen.

Heterogene Interessen-Allianz

Der in den vergangenen Tagen und Wochen eingetretene Eindruck eines Scherbenhaufens der Bioenergiepolitik insgesamt konnte nach Überzeugung der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) nur deshalb entstehen, weil sich zuvor über Jahre hinweg eine außergewöhnlich heterogene Interessen-Allianz zusammengefunden hatte, die vor allem eines verband: Sie mochte bei den national wie weltweit drohenden ökologischen und sozialen Konsequenzen einer brachialen Einführung von Biokraftstoffen lieber nicht ganz so genau hinzuschauen.

Da waren zunächst die Landwirte und ihre Interessenvertreter, die nach Jahrzehnten des Niedergangs endlich neue Perspektiven vor Augen hatten. Perspektiven, die geeignet schienen, sie zuerst aus der unendlichen Subventionsspirale zu befreien, um ihnen anschließend eine sehr auskömmliche Zukunft zu bieten. Das einschlägige Schlagwort lautete: Der Landwirt als Energiewirt. Ich habe das für legitim gehalten und tue das immer noch.

Da waren zweitens die Maschinen- und Anlagenbauer, die im Grunde eine Tradition fortführten, von der Deutschland auch heute wieder profitiert, nicht nur bei der Bioenergie, sondern bei allen Sparten der erneuerbaren Energien: Der Tradition als führende Technologation, die darauf auch ihren Rang als „Exportweltmeister“ gründet. Auch das ist rundum in Ordnung.

Da waren drittens die Autohersteller, vor allem die heimischen, die sich von einem Vormarsch der Biokraftstoffe Entlastung von ihren Ende der neunziger Jahre selbst eingegangenen und jetzt grandios verfehlten Klimaschutzverpflichtungen versprachen. Sie erfanden den „integrierten Ansatz“, der es ihnen ersparen sollte, endlich effiziente und bedürfnisorientierte Autos zu konstruieren. Also Autos, die die Welt in Zeiten des Klimawandels dringend braucht. Der unbedingte Wille, auch noch in 20 Jahren so genannte Premiumfahrzeuge zu bauen, die zwei bis drei Tonnen wiegen und bei 250 oder 300 km/h elektronisch abgeregelt werden, war natürlich von Anfang an prekär. Und es ist einigermaßen symbolträchtig, dass der Bundesumweltminister nun die bisherige Biokraftstoff-Strategie wegen technischer Details bei bestimmten Ottomotoren stoppt und nicht wegen der von fast allen

nationalen wie internationalen Wissenschaftsgremien angeprangerten ökologischen Defizite.

Und da waren, es wäre ganz falsch, das zu verschweigen, natürlich auch wir Umweltschützer, die die Bioenergien über Jahre ohne lästige Differenzierungen und reichlich kritiklos in die Reihe der unbedingt guten Energieoptionen einsortierten. Wir freuten uns vor allem über die „Grundlastfähigkeit“ der nachwachsenden Rohstoffe und dachten über ihre Klimabilanzen, sonstigen ökologischen und sozialen Begleitumstände - wenn überhaupt - eher nachlässig nach.

Das war also eine beeindruckende Allianz, die da ein paar Jahre lang ziemlich unbedarft an einem Strang zog. In der Folge waren sich auch die Parteien, ob in der Regierung oder in der Opposition, im Kern bemerkenswert einig. Alle nahmen sehr wohl wahr, dass Teile ihrer jeweiligen Anhängerschaft, wenn auch aus sehr unterschiedlichen Motiven, die Perspektive Biokraftstoffe ohne Wenn und Aber befürworteten.

Konsequenzen

Deshalb ist aus Sicht der Deutschen Umwelthilfe jetzt nicht die Stunde der Pharisäer. Man muss der Bundesregierung und dem Bundesumweltminister vorwerfen, dass sie zu wenig nachgedacht haben, weil sie wieder einmal zuallererst den deutschen Autoherstellern etwa Gutes tun wollten, was sich spätestens jetzt als Bären dienst erweist. Und man muss nun dafür sorgen, dass bei der Effizienzfrage unserer Autos endlich wieder die Ingenieurskunst in den Vordergrund rückt und nicht die Frage, welche Mischung wir in den Tank füllen. Vor allem aber muss man der Wissenschaft gratulieren. Sie hat dieses Mal nicht nur rechtzeitig Alarm ausgelöst, sie wird sogar gehört. In Deutschland und auch international.

Das ist aber aus unserer Sicht nur die eine Seite der Medaille. Auf der anderen Seite geht es nach unserer Überzeugung jetzt darum, nicht von einem Extrem ins andere zu fallen: Alle Mahnungen bezüglich der Flächenkonkurrenzen, der Lebensmittelpreise, bezüglich der dramatischen Folgen für die Biodiversität, in Entwicklungs- und Schwellenländern mehr noch als hier, bezüglich der möglichen Folgen für die Ernährung der Ärmsten sind ja richtig. Aber richtig ist auch: eingetreten sind diese Folgen in aller Regel noch nicht, jeden-

falls nicht wegen der Biokraftstoffe. Wo es dramatische Folgen gibt, sind sie Ergebnis unserer Ernährungsgewohnheiten. Aber das muss hier vermutlich niemandem erklärt werden.

Wir sind bei der Deutschen Umwelthilfe nach wie vor überzeugt, dass wir einen Teil der nachwachsenden Ressourcen in Zukunft energetisch nutzen müssen, wenn wir nach dem Ende des fossilen Zeitalters die Bedürfnisse von zusätzlich drei Milliarden Menschen befriedigen müssen, die mehr können sollen als nur überleben.

Wir werden uns also der Mühe unterziehen müssen, genauer als bisher hinzuschauen. Wir müssen die effizientesten Technologien voranbringen und das sind sicher nicht, jedenfalls nicht vorrangig, die Kraftstoffe – schon aus physikalischen Gründen wegen des aufwändigen Herstellungsprozesses und einer ineffizienten Nutzung in Verbrennungsmotoren. Hilfreich wäre es sicherlich, wenn auf mittlere Sicht die vollständige Trennung von Nahrungs- und Energiepflanzen gelänge – das löst zwar letztlich nicht das Problem von Flächenkonkurrenzen, trägt aber bei zu einer wünschenswerten Aufspaltung der Märkte.

Zurück zu den Kraftstoffen. Als wir neulich in dem von der DUH seit zwei Jahren veranstalteten „Netzwerk Bioenergie“ die Kraftstoffperspektiven diskutierten, saßen da Autohersteller, Energieunternehmen und Erneuerbare-Energien-Verbände, Mineralölwirtschaft, Wissenschaftler, Ministerialbeamte und Ökos beisammen und stritten über alles, über Biokraftstoffe der ersten und zweiten Generation, über Hybridantriebe und energieeffiziente Autos. Und plötzlich waren sich alle einig: Im Jahr 2040 und danach, lautete der allgemeine Tenor, wird es das Elektroauto sein, das unschlagbar effizient arbeiten wird und viele Probleme, die wir heute diskutieren löst. Dem Elektroauto mag die Zukunft gehören, nur hilft uns das wenig, wenn es darum geht, heute die Weichen so zu stellen, dass wir am Ende dahin kommen.

Was wir gegenwärtig im Sektor der Bio- oder Agrokraftstoffe einsetzen, sind die zweit- oder drittbesten Techniken. Die so genannte 2. Biokraftstoffgeneration verspricht effizienter zu werden – aber auch teurer. Viele Fragen sind noch offen.

Insgesamt gibt es auf dem Feld der energetischen Biomassenutzung zurzeit fast nur Übergangslösungen. Auch deshalb bleibt gar nichts anderes übrig, als Nachhaltigkeitskriterien zu entwickeln und seien sie anfangs noch so unvollkommen. Es geht nicht ohne Ad-Hoc-Übergangslösungen. Wenn daraus Lösungen geworden sind, werden sie national wie

international ökonomisch hart durchgesetzt werden müssen gegen die, die sich nicht daran halten wollen. Europa muss den Anspruch erheben, die Entwicklung mit zu bestimmen. Stattfinden tut sie sowieso, auch ohne Europa und mit jedem Dollar, den das Barrel Öl mehr kostet, umso dynamischer.

Klar ist aus unserer Sicht aber auch: Im Weltmaßstab wird Deutschland als Biomasseproduzent niemals eine wesentliche Rolle spielen und allenfalls mit eigenen Produkten ein wenig die Importpreisabhängigkeit mildern können. Dabei werden wir uns voraussichtlich auf die effizienteren Formen der Biomassenutzung konzentrieren, also den direkten Einsatz zur Wärmeerzeugung und die effiziente Umwandlung in Strom und Wärme durch Kraft-Wärme-Kopplung. Ob die Kraftstoffe der 2. Generation sich durchsetzen werden, ist nicht ausgemacht. Es hängt am Preis und an der Energiebilanz, über die wir noch zu wenig wissen. Die Kraftstoff-Importe aus Übersee sind, solange in diesen Ländern selbst konventioneller fossiler Kraftstoff getankt wird, nicht sinnvoll. Importe aus europäischen Ländern können es sein, insbesondere wenn auf mittlere Sicht zum Beispiel Biogas zur Verbrennung in KWK-Anlagen in transnationale Netze eingespeist werden kann.

Berlin, 9. April 2008
Dr. Gerd Rosenkranz
- Leiter Politik und Öffentlichkeit -