

**Deutscher Bundestag  
16. Ausschuss**

**Protokoll 16/61  
16. Wahlperiode**

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

**Korrigiertes Wortprotokoll  
61. Sitzung**

**Berlin, den 9.04.2008, 13:00 Uhr**

**Reichstagsgebäude, Großer Protokollsaal 1, 2 M 001**

**Vorsitz: Abg. Petra Bierwirth  
Abg. Eva Bulling-Schröter**

**Tagesordnung**

**Einzigster Punkt der Tagesordnung**

**Öffentliche Anhörung zum**

**Gesetzentwurf der Bundesregierung**

**S. 3**

**Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung  
des Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
– BT-Drucksache 16/8150 –**

**Anlage 1**  
Anwesenheitsliste

**S. 29**

## 61. Sitzung

Beginn: 13.02 Uhr

**Vorsitzende Eva Bulling-Schröter:** Ich begrüße Sie herzlich zu unserer heutigen Anhörung zum Entwurf eines 8. Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Er ist Bestandteil des Klimaschutzpaketes der Bundesregierung. Im Rahmen der Meseberger Gespräche wurde schon einiges verabredet. Es wurde vereinbart, die Sachverständigen, die ich hiermit sehr herzlich begrüße, zuerst zu Wort kommen zu lassen. Wir haben vereinbart, jede Sachverständige und jeder Sachverständiger erhält fünf Minuten, um ein kurzes Statement darzulegen. Danach werden wir unsere Fragen stellen. Der Fragemodus wird dementsprechend sein, eine Frage an zwei Sachverständige oder zwei Fragen an jeweils verschiedene Sachverständige, je nach Parteien. Ich würde bitten, hier nach der Liste mit dem ersten Sachverständigen der Liste, SV Michael Niedermeier vom ADAC, zu beginnen.

SV Michael **Niedermeier** (ADAC): Auch der ADAC sieht die Gefahr einer drohenden Klimaänderung infolge steigender Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre. Das ist ein globales Problem, dem auch auf nationaler Ebene begegnet werden muss. Dazu soll selbstverständlich auch der Straßenverkehr seinen Beitrag leisten. Deshalb begrüßt der ADAC Initiativen des Bundestages und der Bundesregierung für mehr Klimaschutz. Zur Verhinderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist ein integrierter Ansatz notwendig. Dazu gehört eine verbesserte Fahrzeugtechnologie mit effizienteren Fahrzeugen in allen Klassen. Die Stärkung der Nachfrage nach sparsameren Fahrzeugen, z. B. durch eine CO<sub>2</sub>-abhängige Kfz-Steuer, dazu wurde schon 2004 ein Vorschlag vorgelegt. Die Förderung von Spritspartrainings für effizientere Fahrweise, Verhinderung von Staus durch intelligentes Verkehrsmanagement und Ausbau von Infrastruktur ist notwendig und natürlich auch die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen. Die Potenziale von Biokraftstoffen sollen genutzt werden. Aber dazu müssten einige Voraussetzungen erfüllt werden. Mit Biokraftstoffen sind nicht erst per se Umweltvorteile verbunden. Der ADAC fordert eine ökologisch ausgerichtete Liste von Anforderungen an den Anbau von Pflanzen und die Produktion von Kraftstoffen. Sensible natürliche Lebensräume mit hoher Artenvielfalt dürfen nicht zerstört und durch Monokulturen für Energiepflanzen ersetzt werden, auch nicht

im Dominoeffekt der induzierten Landnutzungsänderungen. Des Weiteren können Biokraftstoffe nur dann einen Beitrag für das Klima leisten, wenn die Klimagasemissionen über die Herstellung über die gesamte Prozesskette betrachtet werden. Zudem muss auch die Flächenkonkurrenz von Biokraftstoffen zur Nahrungsmittelproduktion berücksichtigt werden. Nachteilige Effekte sind effektiv und wirksam und überprüfbar aufzuschließen. Das möchte ich ausdrücklich betonen. Bevor die Nutzung biogener Energieträger so stark ausgeweitet wird, dass im nennenswerten Umfang um Biokraftstoffe oder Vorläufer von Biokraftstoffen nach Deutschland oder in die EU importiert werden. Deutschland steht in Europa mit an der Spitze bei der Erfüllung der Nutzung biogener Kraftstoffe. Die von der EU vorgegebenen verbindlichen Quoten werden heute schon übererfüllt. Es besteht kein Grund, überstürzte, wesentlich anspruchsvollere Quotenziele einzuführen. Die Biokraftstoffquoten müssen auch unter dem Gesichtspunkt der Kosten gesehen werden. Der ADAC möchte klarstellen, dass Kostenanstiege nicht allein dem Autofahrer angelastet werden können.

SV Axel Graf **Bülw** (Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V.): Ich wollte gerne mit SV Dr. Friedrich Homann tauschen, weil wir das organisatorisch und inhaltlich aufeinander abgestimmt haben.

SV Dr. Friedrich **Homann** (Die Mittelständische Mineralöl- und Energiewirtschaft Deutschland e.V., MEW): Lassen Sie mich gleich zur Sache kommen und vor dem Hintergrund der aktuellen Situation ein paar Bemerkungen machen. Wir begrüßen grundsätzlich die Entscheidung von BM Sigmar Gabriel, die vorgesehene Gesamtquote herabzusetzen. Wir haben die Ziele der Bundesregierung immer für sehr ambitioniert gehalten. Sie war auch in der Tat auch gegenüber den EU-Zielen deutlich weiter, und wir hatten erhebliche Zweifel, wie diese Ziele zu erreichen sind. Insofern begrüßen wir dieses.

Wir begrüßen nicht die Entscheidung zu E10, weil wir sagen, sie ist sachlich zumindest nachfragebedürftig. Nachfragebedürftig insofern, weil ich nicht sehe, und habe auch nirgendwo

entdecken können, dass konkrete Listen vorgelegt werden, welche Importfahrzeuge tatsächlich, welche Typen, welche Marken, welche Jahrgänge tatsächlich E10 nicht vertragen. Eines muss auch noch erklärt werden. Wie just alle diese Fahrzeuge von den Importfirmen in den USA alle ohne Einschränkung mit einer Werksgarantie mit E10 laufen. Hier ist ein Widerspruch und den muss man aufklären. Außerdem hat die Diskussion etwas populistische Züge wegen der Preise gehabt. Die 16 Cent, die dort genannt wurden, sind Preise, die ausschließlich die Premium-Marken der beiden großen Konzerne Aral, BP und Shell betreffen, aber nicht das, was eigentlich empfohlen dort ist, nämlich Super Plus. Da geht es um 3 Cent bis 4 Cent, aber nicht um 16 Cent. Jenseits dieser Frage stellen wir uns jetzt die Frage, was passiert in der Umsetzung, insbesondere auch in dem B-Bereich. Dazu ist nichts Konkretes gesagt worden. Hierüber muss geredet werden. Hier haben wir einige klare Vorstellungen, die wir zu Papier gebracht haben. Das bedeutet, wir können mit der Quote von BM Sigmar Gabriel leben. Die kann erfüllt werden. In der Tat mit B7 und E5. Wenn man darüber hinaus in dem B-Markt noch Notwendigkeiten sieht, gibt es darüber hinaus auch eine ganze Reihe von Vorstellungen, die man haben kann, von ÖPNV, von Änderungen in der Exportstruktur, von Möglichkeiten, die man im Heizölsektor sieht. Der Kern des B100-Markts ist allerdings ein anderer. Der B100-Markt ist zu 90 % ein Bereich, der im LKW-Bereich abgesetzt wird. Solange wir uns diesem Thema nicht konkret nähern, werden wir keine richtigen Lösungen finden. Wenn Sie sich das ansehen, dann würden wir folgendes dazu vorschlagen, doch zumindest zu diskutieren. Es geht dort um eine Größenordnung von etwa 1,2, 1,3 Mio. t, die in diesem Bereich möglich sind. Wenn Sie diesen Bereich erschließen wollen, können Sie dies nur, indem Sie den Verfechtern die Möglichkeit geben, konkurrenzfähig zu bleiben, auch wenn Sie B100 tanken, was sie bisher getankt haben. Wir müssen hier in diesem Bereich über steuerliche Ermäßigungen nachdenken. Der Bundesfinanzminister hat eine Rechnung vorgelegt oder keine Rechnung vorgelegt, sondern sagt, das kostet ihn ungefähr 2 Mrd. Euro. Diese Rechnung ist eine isolierte Rechnung, die sich ausschließlich auf die Einnahmeausfälle in diesem Bereich beziehen. Er übersieht aber das berühmte Thema Tanktourismus im LKW-Bereich und er übersieht die gesamtwirtschaftlichen Folgen, die natürlich mit Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen, Gewerbesteuererinnahmen,

Lohnsteuereinnahmen usw. verbunden sind. Wir würden es begrüßen, wenn man dieses Thema noch einmal prüft unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten, wie dann sich die Steuerfrage stellt. Wir gehen davon aus, ich habe entsprechende Untersuchungen vom IFO-Institut gesehen, dass es dann nicht mehr so ist. Alternativ könnte man überlegen, für den Nutzfahrzeugsektor eine steuerbegünstigte B30-Quote einzuführen, um hier etwas aufzufangen. Soweit zu der aktuellen Situation.

Wir sind im Moment alle in einer Situation, wo in der Öffentlichkeit über Biodiesel, über Biokraftstoffe massiv diskutiert wird. Wir haben den Eindruck, dass die Objektivierbarkeit der Fakten vielfach nicht gegeben ist. Wir würden es sehr begrüßen, wenn man etwa die berechtigten Themen Nachhaltigkeit, Regenwälder, das berechnete Thema Flächennutzung, das berechnete Thema Kosten/Preise, wenn man dies objektivierbar darstellen würde. Denn ich glaube, wenn wir uns alle mal den konkreten Fakten und Daten nähern, sowohl für Deutschland wie Europa, würden wir ein anderes Bild zu der heutigen Diskussion über Biokraftstoffe bekommen.

SV Axel Graf **Bülow** (Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V., BFT): Im Anschluss an die von uns voll inhaltlich mitgetragenen Ausführungen des MEW lassen Sie mich noch auf Einzelpunkte eingehen, die uns besonders am Herzen liegen als den Betreibern von Freien Tankstellen. Der BFT und seine 1.800 Tankstellen haben an mehr als 1.000 Tankstellen bisher Biodiesel B100 verkauft und diese nicht unerhebliche Menge, die in den Markt gegangen ist, wurde noch verstärkt durch das, was an Direktgeschäft an Expeditionen herausgegeben wurde. Des Weiteren haben wir in den letzten drei Jahren ein, wenn auch kleines aber effektives, Netz an E85 Tankstellen, also sog. reiner Ethanolkraftstoff aufgebaut. Zum Teil haben wir erheblichen Widerstand der Behörden dabei gehabt und auf diesem Weg die Ethanoleinführung in Deutschland damit geebnet. Bei der Erhöhung der Beimischungsquoten haben wir in den Gremien einen wesentlichen Beitrag zur Akzeptanz der Branche für diese Kraftstoffe geleistet. Umso unerfreulicher ist es dann, dass diese Anstrengungen nunmehr zum Teil teilweise offenbar ins Leere gehen, weil der Vertrieb von B100, insbesondere durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen, faktisch zum Erliegen gekommen ist. Wir wei-

sen auch darauf hin, dass der aus der Politik vorgebrachte Generalvorwurf an die Mineralöl-Automobilbranche und den ADAC, E10 scheitern lassen und das Umweltministerium vorgeführt zu haben, den weisen wir als Mineralmittelständler energisch zurück. Wir gehen allerdings auch davon aus, dass wir Unabhängigen vielleicht gar nicht gemeint gewesen sein könnten.

Wir äußern unser Unverständnis darüber, dass die Automobilindustrie nunmehr es seit zwei Jahren nicht geschafft hat, verlässliche Marktdaten zu beschaffen, zumindest was den Import angeht, zumal in anderen Märkten, international gesehen, E10, wie SV Dr. Homann ausführte, realisiert wurde. Dies stellen wir auch vor dem Hintergrund fest, dass es der Mineralölmittelstand ist, und die Herstellerbetriebe, die mittelständischen Herstellerbetriebe für Biodiesel und Pflanzenöl die eigentlichen Leidtragenden der Beimischungsregelung gewesen sind. Dennoch waren und sind wir an einer der Klimaentwicklung gerecht werdenden Lösung durchaus interessiert. Unsere Mitarbeit hat das auch unter Beweis gestellt. Vertrauensschutz ist eine Voraussetzung für Investitionen. In dieser Richtung darf die Politik dieses Vertrauen nicht hoch genug einschätzen. Ohne eine klare Zielsetzung wird die Wirtschaft insgesamt und der Mittelstand im Besonderen keine Investitionen in Biokraftstoffe freiwillig tätigen. Bereits das vorzeitige Aus für Biodiesel hat erheblich zur Verunsicherung beigetragen. Der jetzige Rückzieher bei E10 befördert das Misstrauen erheblich.

Ein Wort zur Nachhaltigkeitsstrategie oder Nachhaltigkeitsüberlegungen. Wir haben mit Sorge die immer polemischer geführten Diskussionen über die unerlässlich zu fordernde Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen verfolgt. Diese Diskussion wäre ohne eine Beimischung in wesentlich geordneten Bahnen verlaufen, wenn nicht sogar ausgeblieben, da die reinen Kraftstoffe nahezu ausschließlich aus heimischen bzw. europäischen Rohstoffquellen bedient werden können und könnten. Will man die Beimischung, wie es nun offenbar der Fall ist, dann ist eine strenge Anwendung von möglichst europäischen oder gar weltweiten Nachhaltigkeitsregelungen unerlässlich. Wir sind allerdings der Auffassung, dass die bereits vorgelegten Entwürfe der Bundesregierung und der EU dieses Ziel noch nicht hinreichend erreichen werden. Weder die Defaultwerte noch die vorgesehenen Kontrollmechanismen reichen hier aus. Näheres wird man sicher in den

jeweiligen speziellen Anhörungen dazu sagen können.

Was erwarten wir von der Politik? Neben den in der MEW-Stellungnahme genannten Positionen erwartet der BFT angesichts der nicht mehr erreichbaren Kraftstoffquoten im Verkehrsbereich eine Absenkung der Mineralölsteuer auf alle Reinkraftstoffe bzw. die Aussetzung von bereits beschlossenen Erhöhungen. Wenn schon der Wettbewerb zum Zwecke der Markteinführung mittels Steuern gesteuert werden soll, muss auch dies nachhaltig geschehen. Ein Nachjustieren der Steuerschraube im Gefolge der Entwicklung von Rohstoffpreisen ist von vornherein zum Scheitern verurteilt. Fiskalische Gründe dürfen in diesem Bereich nur eine untergeordnete Rolle spielen. Insoweit plädieren wir für eine Verschiebung der Novelle zum Bundes-Emissionsschutzgesetz und eine Anpassung des Entwurfs einer noch zu findende veränderte Strategie der Bundesregierung für Bioenergie.

SV Prof. Dr.-Ing. Martin **Faulstich** (Mitglied im Sachverständigenrat für Umweltfragen): Ich hatte gerade schon die Gelegenheit im Unterausschuss, das Sachverständigenratsgutachten 2007 vorzustellen, in dem wir kritisiert haben, dass die hohen Ausbauziele bei den Biotreibstoffen aus unserer Sicht völlig überzogen sind und auch die dargestellten Meseberg-Ziele mit 17 % Treibstoff, energetisch bezogen, oder 20 Volumenprozent, auch viel zu hoch sind. Wir haben klar festgestellt, dass man von einheimischen Flächen, und wenn man da die landwirtschaftlichen Flächen nimmt, dann haben wir da größenordnungsmäßig maximal 4 Mio. ha zur Verfügung, und mit diesen 4 Mio. ha kann vielleicht eine Treibstoffsubstitution von 9 % oder bestenfalls 10 % wahrnehmen, wenn man 17 % fordert oder 20 %, dann ist völlig klar, dann wird ein Großteil dieser Biomasse oder der entsprechenden Biotreibstoffe aus dem Ausland und dann vorzugsweise aus Malaysia, Indonesien, Brasilien usw. kommen. Wir haben seinerzeit eine integrierte Biomassestrategie gefordert und haben gesagt, man darf jetzt nicht losgelöst Biotreibstoffe, Strom und Wärme betrachten, denn man kann leicht bilanzieren, dass die Effizienz in energetischer Hinsicht und auch in Klimaschutzsicht von Biogas als Erdgassubstitut oder auch von Strom und Wärme in der Koppelung sehr viel höher ist als bei Biotreibstoffen. Auch das ein Grund, warum wir gesagt haben,

Quote runter, Quote am besten einfrieren und mit der Biomasse stärker in den Erdgasbereich oder in den Strom- und Wärmebereich zu gehen. Wir haben als letzte auch empfohlen, dass man doch sich realistischerweise am echten Klimaschutzbeitrag orientieren soll und von so ist zu mindestens in dieser BlmschVerordnung zu begrüßen, dass man sich an dem Klimaschutzbeitrag orientiert, und es ist auch zu begrüßen, dass Nachhaltigkeitskriterien erarbeitet werden. Allerdings muss man feststellen, dass die jetzigen Ziele zwar im ersten Moment plausibel klingen, wenn man sie aber hinterfragt, führen sie zu einem noch viel höheren Quoten. Das will ich Ihnen einfach kurz sagen. Wenn man im Jahr 2020 10 % Treibhausgasminderung verlangt und würde jetzt nur mal annehmen, der Treibhausgaseinsparungseffekt, der Biotreibstoff wäre 50 %, was in der Regel zu hoch ist, dann würde das schon 20 %-Quote bedeuten, wenn Sie die aktuellen EU-Richtlinienentwürfe anschauen, wo man bei den Biotreibstoffen davon ausgeht, dass der reale Einspareffekt gegenüber den fossilen Stoffen bei 35 % oder 40 % liegt, müssten Sie Treibstoffe in der Größenordnung von 25 % oder 30 % substituieren, d. h., diese aktuelle Gesetzesänderung führt zu noch mehr Biosprit und führt noch mehr auf den Weg, den wir eigentlich für falsch halten, wird den Importzug noch verstärken.

Einige Anmerkungen noch zur Nachhaltigkeitsverordnung, die letztendlich auch Fuß fassen muss. Dort sind aus unserer Sicht nur sehr vage Kriterien bisher aufgeführt im Sinne „Flächen von anerkannt hohem Wert müssen geschützt werden, von menschlicher Tätigkeit unberührter Wald muss geschützt werden, Naturschutz und Grünlandflächen müssen geschützt werden“. Alle diese Begriffe sind recht vage, und wir erwarten, dass da konkrete Standards gesetzt werden, die dann aber auch weltweit, auch in den Überseeländern, gelten. Da haben wir Zweifel, ob es kurzfristig gelingen kann, verbindliche Standards, eine umfassende Kartierung der entsprechenden Plantagen in der ganzen Welt vorzunehmen. Dann ist eine lückenlose Kontrolle nötig und ein strenger Vollzug. Wenn Sie wissen, wie schwierig das schon bei der heimischen Landwirtschaft ist, dann kann man sicherlich ermessen, wie schwierig das sein wird, dass in etlichen Ländern, sagen wir mal vielleicht mit unseren Government Standards, dort durchzuführen. Fazit: Quote runter, Treibhausgasminimierungsziele runter, und wenn man jetzt das Thema Biokraftstoffe weiter treibt, dann muss das Bio-

gas als Erdgassubstitut mit berücksichtigt werden, es muss die Elektromobilität mit berücksichtigt werden, es muss die Effizienzsteigerung mit berücksichtigt werden. Von daher sind die Ansätze, die derzeit in der EU auf den Weg gebracht werden, dass man eine prinzipielle Treibhausgasminimierung fordert, die aber nicht unbedingt an Biokraftstoffe gekoppelt ist, dort sehr viel zielführender, und wir verlangen auch noch mal, dass es eine umfassende Biomassestrategie gibt und auch eine umfassende Verkehrsstrategie. Beides wird durch die derzeitige gesetzliche Regelung auch nicht forciert.

SV Thorben **Becker** (BUND): Vielen Dank für die Möglichkeit, die Position des BUND zur zukünftigen Beimischung von Agrosprit zu erläutern. Der BUND lehnt eine Beimischungsverpflichtung grundsätzlich ab. Sie wäre für uns nur dann sinnvoll, wenn sie ein aktiver Beitrag zu mehr Klimaschutz wäre. Eine Regelung mit dem Ziel, der deutschen Automobilindustrie zu helfen, ihre CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtung zu erreichen oder die konventionelle Landwirtschaft zu unterstützen, findet nicht die Unterstützung des BUND. Insofern sind wir BM Sigmar Gabriel sehr dankbar für seine Klarstellung, dass dies die Ziele der Beimischungsverpflichtung sind. Um Klimaschutz geht es nicht vorrangig. Aus Sicht des Klimaschutzes macht ein stärkeres Setzen auf Agrosprit auch keinen Sinn, und zwar aus drei Gründen.

Erstens: Agrosprit hat eine schlechte Klimabilanz. Es gibt unterschiedliche Studien, die zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, aber die Richtung ist immer die gleiche. Es gibt bestenfalls einen sehr kleinen Effekt, was die CO<sub>2</sub>-Reduktion hat, wenn man die indirekten Effekte mit einberechnet, ist es durchaus möglich, dass viele Agrospritformen auch eine negative Klimabilanz haben.

Zweitens: Ohne Agrospritbeimischung wäre im Verkehrssektor mehr CO<sub>2</sub>-Reduktionen möglich, wenn wir nicht die Ausflugsmöglichkeit gestatten, die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich zum Teil über Biosprit zu machen, sondern nur auf technische Maßnahmen setzen und dies dann noch ergänzen mit einem fiskalischen Paket und weiteren technischen Maßnahmen, sind ohne Biosprit-, Agrospritbeimischung im Verkehrsbereich stärkere CO<sub>2</sub>-Reduktionen möglich.

Drittens: Die Biomasse kann stattdessen mit einem wesentlich höheren CO<sub>2</sub>-Reduktionseffekt genutzt werden, wenn sie in stationären Anlagen, KWK-Anlagen, zur Pro-

duktion von Strom und Wärme genutzt wird. Mein Vorredner hat es schon gesagt. Das ist uns auch sehr wichtig. Wir sind als BUND natürlich nicht gegen die Nutzung von Biomasse und es ist auch schwierig, für einen Umweltverband sehr defensiv gegen Biosprit, gegen Agrosprit, aufzutreten. Deshalb hat es auch einige Jahre gedauert, bis die Umweltverbände soweit waren, dass sie sehr massiv gegen die Agrospritbeimischung aufgetreten sind. Wir sind zutiefst davon überzeugt, dass es richtig ist und dass die Biomasse möglichst effizient genutzt wird. Das ist im Verkehrssektor nicht der Fall. Die Fläche für Biomasse ist begrenzt. Ein ungezügelter Ausbau bedeutet massive ökologische Probleme in Deutschland und Europa, vor allem aber in den potenziellen Exportländern. Deshalb brauchen wir eine Beschränkung auf eine möglichst effiziente Verwendung. Aber selbst wenn Sie dem Ausbau der Agrospritbeimischung nicht generell für falsch halten, macht es aus Sicht des BUND keinen Sinn, das vorliegende Gesetz so zu verabschieden. Denn erstens ist völlig unklar, wie es nach dem Scheitern der E10-Verordnung weitergehen soll, um welche Ziele geht es jetzt eigentlich? Hier müssten neue Vorschläge kommen. Die Berechnungsvorschläge, und das ist der zweite Punkt, für die ab 2015 zu erfüllende CO<sub>2</sub>-Reduktion, sind unklar. Man würde etwas beschließen, wo man nicht genau weiß, welchen energetischen Anteil von Biosprit/Agrosprit beschließt man damit eigentlich.

Drittens: Eine Nachhaltigkeitsverordnung gibt es nicht. Die bisherigen Entwürfe sind aus unserer Sicht viel zu schwach. Ohne eine Nachhaltigkeitsverordnung macht aber das jetzige Vorgehen keinen Sinn, weil dann die massiven ökologischen Nachteile auf keinen Fall zu vermeiden sind. Deshalb fordert der BUND Sie auf, eine Erhöhung des Agrospritanteils der Kraftstoffquote nicht zuzustimmen. Dieses jetzt vor dem Hintergrund dieser offenen Fragen zu tun, ist aus unserer Sicht nicht verantwortbar. Grundsätzlich sollten wir gerade auch aus Gründen des Klimaschutzes jegliche Priorität für Agrotreibstoffe ablehnen. Deshalb fordert der BUND ein Ende des Beimischungszwangs.

Sve Petra **Sprick** (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.): Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie begrüßt grundsätzlich den Entwurf eines 8. Gesetzes zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes und die damit verbundenen ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung im

Verkehrsbereich. Mit einem Anteil von über 30 % des Endenergieverbrauchs und damit auch des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und über 84 % der verkehrsbedingten Emissionen im Straßengüterverkehr ist es aus unserer Sicht unumgänglich, gerade in diesem Bereich Maßnahmen zum Klimaschutz zu ergreifen. Biokraftstoffe sind dabei bis auf weiteres die einzig verfügbare Möglichkeit, erneuerbare Energien im mobilen Sektor einzusetzen. Mit einer Produktionskapazität von 5 Mio. t allein Biodiesel Ende 2007, können die deutschen Biodieselanlagen 12 Mio. t CO<sub>2</sub> einsparen und damit einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zum Erreichen des im 8. Gesetzes zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vorgesehenen ehrgeizigen Klimaschutzziels im Verkehr, nämlich von 10 % Treibhausgasminde rung, das entspricht 17 % energetisch oder 20 % volumetrisch, gibt es aus unserer Sicht mittelfristig keine Alternative zu den heute verfügbaren Biokraftstoffen. Dieser Markt ist jedoch akut gefährdet. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Das Biokraftstoffquotengesetz sieht bekanntlich eine Verwendungsquote von Biodiesel von 4,4 energetisch bzw. 5 Volumenprozent vor als Unterquote. Dies entspricht einer Produktionsmenge von 1,5 Mio. t Biodiesel, die zurzeit dem Dieselkraftstoff beigemischt werden. Durch die geplante Novellierung der 10. BImSchG, Kraftstoffqualitätsverordnung, soll die Zumischung künftig auf 7 Volumenprozent im fossilen Diesel begrenzt werden. Dem hat BM Sigmar Gabriel auch weiterhin zugestimmt. Das soll so bleiben. Damit würde sich der Biodieselabsatz auf 2 Mio. t erhöhen können. Aber der sog. B100-Markt, also Biodiesel in Reinform, der insbesondere in den regionalen Wirtschaftskreisläufen von den Speditionen und Fuhrparkbetreibern abgenommen wird und der nur auf Basis im heimischen Raps produziert wird, hat einen Marktanteil von insgesamt 60 %. Der ist nun bekanntlich insbesondere wegen der akuten Steuerpolitik seit 01.01.2008 haben wir hier einen Steuersatz von 15 Cent nicht mehr wettbewerbsfähig und eingebrochen. Selbst auf Basis des BMF-Berichts ergibt sich eine Unterkompensation für nicht integrierte Anlagen von 12 Cent. In einigen Fällen ist die Unterkompensation größer, in anderen Fällen ist sie kleiner. Nach unseren eigenen Berechnungen kommen wir sogar auf eine Unterkompensation von 29 Cent. Die Folge ist: vermehrter Tanktourismus der Speditionen mit erheblichen Steuereinnahmeausfällen, die in die Milliardenhöhe gehen. Das bedeutet aber auch, dass im Augenblick bis zu 3 Mio. t Biodieselkapazi-

tät brach liegen. Die Insolvenzen werden nach und nach angemeldet. Drei Firmen haben bereits ihre Mitgliedschaft wegen Produktionseinstellung bei uns gekündigt. Damit besteht aber auch die Gefahr, dass die künftigen ehrgeizigen Quoten nicht mehr durch in Deutschland nachhaltig produzierte Biokraftstoffe erfüllt werden können. Wir haben Lösungsvorschläge. Sofern eine steuerpolitische Anpassung im Sinne eines Unterkompensationsausgleichs nicht gewollt ist, ist auch ein rein ordnungsrechtlicher Weg bei voller Besteuerung der gesamten Produktionsmenge machbar. Der sieht wie folgt aus: Vielleicht noch ein paar Zahlen. Der Biodieselabsatz hat im letzten Jahr in Deutschland 3,1 Mio. t betragen. Das sind allein schon 10 % des Dieselmärktes. Ich habe den Pflanzenölbereich hier nicht mit reingegenommen. Da käme noch erheblich was dazu. Wir haben eine Kapazität, die im Augenblick schon sicherstellt, dass wir 15 % des gesamten Dieselmärktes erfüllen können. Unsere Lösungsvorschläge:

1. Wir plädieren dafür, wenn schon technisch 7 % machbar sein können im Rahmen der Kraftstoffqualitätsverordnung, dass man dann auch die Unterquote für Biodiesel entsprechend hoch setzt, nämlich von 4,4 auf 6,4 Energieprozent.
2. Da E10 nun gestoppt wird, kann die vorgesehene Unterquote für Ethanol, das sind 2 % in diesem Jahr, 2,8 % im nächsten, dann geht es weiter, die kann im Prinzip beibehalten werden.
3. Wir sind für ein Vorziehen der laut Biokraftstoffquotengesetz vorgesehenen Gesamtquote, und zwar nicht für ein Beibehalten von 6,25 % sogar für ein Vorziehen auf 7%. Das ist aus unserer Sicht realistisch und machbar aus folgendem Grunde. Die Erfüllung des Deltas, das nun entsteht mit der Unterquote Biodiesel 7%, Ethanol 2 %, 2,8 % im nächsten Jahr, die kann ausschließlich über die Kapazitäten des B100-Märktes gedeckt werden, die wir jetzt schon haben. Das lässt sich auch ganz einfach auf Basis des aktuellen Biokraftstoffquotengesetzes bewerkstelligen, das ohnehin schon ein Quotenhandel zwischen den Marktbeteiligten vorsieht, d. h., die Biodieselindustrie kann mit der Mineralölwirtschaft die Quote handeln im Rahmen von privatwirtschaftlichen Verträgen. Der Vorteil wäre der: der B100-Markt kann bedient werden mit allen Vorteilen für die regionalen Wirtschaftskreisläufe. Es kommt zu keinen Steuereinnahmeausfällen. Der Nachteil volkswirtschaftlich ist der, dass nach unseren Berechnungen der Dieselpreis um 2 Cent pro Liter erhöht werden

müsste. Das ist aber allemal weniger als das, was die Mineralölwirtschaft ausgerechnet hat für den Fall von E10. Da war nämlich von 6 Cent pro Liter die Rede.

Noch ein paar Ausführungen zur Importproblematik. Die Diskussion der letzten Wochen hat gezeigt, dass die Mineralölwirtschaft trotz Benzinüberangebotes in der EU und trotz nur geringer heimischer Ethanolkapazität von etwa 500.000 t, die bei uns im Übrigen weitgehend stilllegen, weil Ethanol-Produktion auf Breitbasis von Getreide nicht mehr wettbewerbsfähig ist, dass die Mineralölindustrie beabsichtigt, E10 flächendeckend für Ottokraftstoff einzuführen. Damit würde die Ethanol-Unterquote von 2 % weit übererfüllt. Naheliegender ist, dass die Mineralindustrie sich die betreffende Menge auf die Gesamtquote, nämlich 6,25 % in 2009 anrechnen lassen wollte. Damit wäre kein Spielraum mehr für unser heimisches Biodiesel gegeben. Die Kapazitäten blieben weiter ungenutzt. Mit anderen Worten: Die Strategie war, mit E10 den Biodiesel vom heimischen Markt zu verdrängen. Bemerkenswert ist, dass die benötigten Ethanol-Mengen schon heute zunehmend aus Brasilien importiert auf Basis von Zuckerrohr. Die heimischen Biokraftstoffkapazitäten sowohl für Ethanol als auch für Biodiesel liegen dagegen weitgehend brach. Es ist doch volkswirtschaftlich widersinnig, für E10 nur auf Importe zu setzen, deren Nachhaltigkeit im Zweifelsfall nicht erwiesen ist, während die heimischen B100 Kapazitäten hier brach liegen.

Auch bei Biodiesel hat die Mineralindustrie ihr Einkaufsverhalten aus Kostengründen in den letzten Wochen geändert. Während sie in der Vergangenheit noch überwiegend Biodiesel aus heimischen Rohstoffen kaufte, ist dies aktuell nicht mehr der Fall. Ihre neuen Einkaufsspezifikationen erlauben verstärkte Importe, z. B. von doppelt subventionierten US-amerikanischen Sojamethylester B99, das als Fertigprodukt zurzeit günstiger in EU kommt als der Rohstoff hier kostet oder vom argentinischem Sojamethylester. Auch das ist eine Steuerbegünstigung von 28 %, das also auch stark subventioniert hier rein kommt. Auch verstärkte Palmmethylester-Importe aus Asien sind mit den neuen Spezifikationen der Mineralindustrie durchaus möglich. Die Konsequenz davon wäre, dass nicht einmal die heimische Produktion für die Beimischung von Biodiesel, nämlich B 7, damit abgesichert wäre. Zugunsten von Importen völlig verdrängt werden könnte. Dies, obwohl die Nachhaltigkeit solcher

Produkte oft fragwürdig ist und auch bisher solange nicht nachgewiesen werden kann, bis eine deutsche oder europäische Biomasse-nachhaltigkeitsverordnung in Kraft ist. Darf ich gerade nur noch kurz meine letzten Lösungsvorschläge dazu nennen. Bis zum Inkrafttreten der Bionachhaltigkeitsverordnung oder einer europäischen Richtlinie sollten Importe, sofern sie nicht nachweisen können, dass bei der Produktion der Biomasse keine Landnutzungsänderungen stattgefunden hat, nicht auf die Quotenerfüllung angerechnet werden können. Hilfreich wäre hier vielleicht eine Quote für Biokraftstoffe aus heimischer Produktion von 70 % bis 80 % festzulegen, was im Übrigen auch ganz im Sinne der EU-Kommission wäre, die stets gefordert hat, dass sie eine Verhältnismäßigkeit von heimischer Produktion zu Importen gewahrt sehen möchte. Nur noch drei kurze Sätze zum Fazit: Unsere drei Forderungen sind die ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung können durch die bereits existierenden deutschen Produktionskapazitäten für Biokraftstoffe mit europäischen Rohstoffen erreicht werden. Das hat auch die Kommission immer bestätigt. Der Markt für Biokraftstoffe in Reinform, insbesondere der B100-Markt stellt eine tragende Säule hierfür dar und muss erhalten bleiben. Last not least: Der Import außereuropäischer, nicht nachweislich nachhaltig produzierter Rohstoffe muss restriktiv gehandhabt werden. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Ja, vielen Dank für das Statement. Ich bitte jetzt Herrn Hahn vom Deutschen Brauerbund Netzwerk Lebensmittelforum um sein Statement.

SV Rechtsanwalt Peter **Hahn** (Deutscher Brauer-Bund - Netzwerk Lebensmittel-Forum): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Gestatten Sie mir, dass ich kurz darlege, wer sich alles hinter diesem Netzwerk Lebensmittel-Forum verbirgt. Es sind nennenswerte Verbände aus dem Bereich der Lebensmittelwirtschaft, wie beispielsweise die Margarineindustrie, Süßwarenindustrie, Tierfutterhersteller, Backmittelmälzer und Milchindustrie. Also doch durchaus nennenswerte Branchen, die sich mit der Versorgungslage der Bevölkerung befassen. Das ist für uns auch der Ansatzpunkt, zu der Frage der Agrokraftstoffe Stellung zu nehmen. Wir wissen beispielsweise um die Auswirkungen der Preiserhöhungen im vergangenen Jahr 2007 im Bereich der Endverbraucherpreise, das wirkt sich auch für die überwiegend mittelständisch strukturierte Lebensmittelwirtschaft aus, die ich hier vertrete. Wir haben es mit mit-

telständischen Strukturen zu tun. Im Vergleich zu einer Vielzahl von ausländischen Lebensmittelherstellern. Wir sind, um es salopp auszuführen, wenn wir uns mit der Lebensmittelwirtschaft in Deutschland im internationalen Vergleich befassen, alles nette kleine Gartenzwerge und die haben nun mal etwas andere Spielregeln im Markt zu vergegenwärtigen. Nun, wir sind nicht so vermessen, dass wir behaupten, die jüngsten Preissteigerungen seien ausschließlich für die Subventionen und Unterstützungsmaßnahmen für Biodiesel oder Agrokraftstoffe verantwortlich. Wir sehen sehr wohl, dass der Agrarmarkt sich sehr international ausgebaut hat. Wir wissen aber auch, dass auf die Preise, die wir für unsere Rohstoffe zu zahlen haben, durchaus hier Markteingriffe durch Subventionen, durch Festlegung von Quoten zu vergegenwärtigen haben. Die Frage in dem Zusammenhang ist auch nicht die, dass wir uns ausschließlich mit der Höhe der Preise zu befassen haben, sondern die ausreichende Verfügbarkeit von Rohstoffen. Das ist nach unserem Dafürhalten der erste Ansatz. Wir leben in einer Wettbewerbswirtschaft. Unsere Unternehmen wissen, dass sie die Preise zahlen müssen, die am Markt abverlangt werden, aber wir wehren uns etwas dagegen, dass solche Preise, die hier zu zahlen sind, durch Fremdeinflüsse bestimmt werden. Ich kann mich auf die Ausführungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen beziehen. Wir teilen die energiepolitischen Beurteilungen unter anderem von diesem Sachverständigenrat. Es gibt eine Vielzahl anderer Gutachten, die in die gleiche Richtung gehen. Vor dem Hintergrund kommen wir zu dem Ergebnis, dass die ehrgeizigen Pläne, die hier vorgetragen worden sind, nun wohl hoffentlich nicht zum Zug kommen. Wir hinterfragen auch die Grundsätzlichkeit von Quotenfestlegungen. Denn Quotenfestlegungen sind nach unserem Dafürhalten Eingriffe in Märkte. Sie hören sich nur etwas anders an, als das hässliche Wort Subventionen. Ich möchte ganz gerne den Fokus aber weiterhin auf den Bereich der Agrarpreise und der Agrarmärkte halten. Wir wissen um die Nachfrage insbesondere im Osten und insbesondere in Asien. Hier ändert sich derzeit das Verhalten der Verbraucher kolossal. Hier werden mittlerweile Lebensmittel nachgefragt, die vor 5 Jahren dort überhaupt nicht nachgefragt wurden. Wir wissen um die internationalen Auswirkungen der Agrarmärkte. Wir haben beispielsweise in Deutschland in den zurückliegenden Jahren immer eine Importquote von etwa 30 % Braugerste gehabt. Diese 30 % Braugerste, ob aus Dänemark, ob aus Kanada

oder woher sei kamen, stehen uns nicht mehr zur Verfügung. Diese Märkte in Asien sind hier angetreten und dies wird nach unserem Dafürhalten so bleiben. Wir wissen auch, dass Ernten abhängig sind von der Witterung. Wir hatten in den zurückliegenden Jahren schlechte Ergebnisse im Bereich der Ernten gehabt. Die Läger sind leer geräumt und vor dem Hintergrund stellen wir fest, dass durch die Agrokraftstoffe und deren Förderung eine Flächennutzungskonkurrenz entstanden ist. Das wirkt sich letztendlich auch auf das Preisniveau insgesamt aus. Wir wissen, wo die Reise hingeht. Wir haben in Westeuropa zum Teil rückläufige Verbräuche zu verzeichnen, aber insgesamt haben wir Nachfrage, eine gestiegene Nachfrage, was die Weltmärkte angeht. Wir sehen hier die Nachfrage nach Getreide für Agrokraftstoffe wirkt sich mit aus, sicherlich nicht ausschließlich. Der Zugang zu den landwirtschaftlichen Rohstoffen wird in Ansehung dieser Situation immer wichtiger und auch immer schwieriger. Die begrenzte Verfügbarkeit von Ackerland geht einher mit zunehmenden Problemen bei der Bewässerung und sich verschärfenden Wetterproblemen. Auch das sind Dinge, die wir nicht als Industrie erfunden haben, sondern das sind objektive Sachverhalte mit denen wir es hier zu tun haben. Ich kann salopp ausgedrückt an dieser Stelle sagen, hätten wir im Jahr 2007 nicht ein sehr schlechten Witterungsverlauf gehabt, der zu einem massiven Rückgang beim Biokonsum geführt hat, wären die Rohstoffe knapp geworden. Nun kann es nicht unsere Auffassung sein und Aufgabe sein, darauf zu hoffen, dass auch 2008 der Witterungsverlauf schlecht ist und wenig getrunken und konsumiert wird. Wir glauben, dass das der falsche Ansatz ist. Wir wissen auch, dass das Brachland, was wir haben, nicht ausschließlich herangezogen werden kann. Wir begrüßen, dass die Kommission, was die Flächen angeht, die stillgelegten Flächen angeht, zum Nachdenken gekommen ist. Wir hoffen, dass das auch nachhaltiger der Fall sein wird. Wir haben seit längerem eingefordert, eine echte Konkurrenzsituation, eine Gleichwertigkeit, wenn es beispielsweise darum ging, die Bioenergiepflanzenprämien einzustellen. Ich will in Ansehung der vorangegangenen Zeit zum Schluss kommen.

Das Netzwerk Lebensmittel-Forum fordert ein Moratorium in Sachen Agrokraftstoffe. Wir sehen das, was sowohl auf europäischer als auch zum Teil auf nationaler Ebene gelaufen ist, als eine Fehlentwicklung an. Wir sprechen uns des Weiteren für eine sogenannte Über-

prüfungsklausel aus, für die derzeit festgelegte Beimischungsquote, im Falle erkennbarer unvorhersehbarer Rohstoffknappheiten. Stichwort Missernten, muss eine gesetzlich fixierte Möglichkeit bestehen, die Beimischungsquote nach unten zu korrigieren. Letztlich sicherlich auch, Lebensmittel sind zum Leben vorrangig und nicht zur Energieproduktion vorgesehen. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Vielen Dank für Ihr Statement. Ich bitte jetzt Herrn Dr. Rosenkranz von der Deutschen Umwelthilfe.

SV Dr. Gerd **Rosenkranz** (Deutsche Umwelthilfe e.V.): Vielen Dank Frau Vorsitzende. Ich habe mich kurzfristig entschieden, ein paar ganz allgemeine Dinge zu sagen, angesichts der Tatsache, dass eigentlich die Gesetzesgrundlage seit vergangen Freitag einigermaßen hinfällig geworden ist, wegen der wir hier sitzen. Jedenfalls in einem Teil hinfällig geworden ist und ich freue mich, dass ich mich so entschieden habe, weil vor mir schon sehr viel von dem gesagt worden ist, was ich jetzt auch noch mal sagen möchte. Es wird sie nicht überraschen, dass ich mit Herrn Prof. Faulstich und auch mit Thorben Becker selbstverständlich weitgehend einig bin. Deshalb von mir nur ein paar allgemeine Bemerkungen.

Ich glaube, dass der Eindruck der vergangenen Tage und der vergangenen Wochen, dass da ein Scherbenhaufen entstanden ist, insgesamt damit zu tun hat, dass es eine außergewöhnlich heterogene Interessenallianz gegeben hat in den vergangenen Jahren, die alle im Grunde sich weitgehend einig waren, in einer ziemlich brachialen Einführungsstrategie für die Biokraftstoffe. Da waren zunächst die Landwirte und ihre Interessenvertreter, die endlich nach vielen, vielen Jahren Durststrecke die Möglichkeiten sahen, einmal wieder sozusagen ihren Lebensunterhalt nicht über Subventionen verdienen zu können, sondern über andere Dinge und dann vielleicht auch etwas besser als vorher. Das Stichwort war der Landwirt als Energiewirt. Ich finde das legitim und ich habe es für legitim gehalten und finde das immer noch sehr, sehr legitim. Dann gibt es zweitens natürlich die Maschinen- und Anlagenbauer, praktisch traditionell in Deutschland, nicht nur bei der Bioenergie, sondern insgesamt bei allen erneuerbaren Energien wird da eine Tradition fortgesetzt, die letztlich auch dafür sorgt, dass Deutschland Exportweltmeister bleibt. Auch das finde ich rundum in Ordnung und es bleibt auch in Ordnung. Wir waren aber drittens auch

die Autohersteller, vor allem die heimischen, die sich von einem Vormarsch der Biokraftstoffentlastung von ihrem schon Ende der 90iger Jahre selbst eingegangenen und dann grandios verfehlten Klimaschutzverpflichtungen etwas versprochen haben. Sie erfanden dann den sogenannten integrierten Ansatz. Wenn es mal das Ökounwort des Jahres gibt, bin ich dafür, dass wir darüber nachdenken. Der integrierte Ansatz hat nichts anderes bedeutet, als das man statt technischer Innovation und statt neuer Autos, die die Welt in Zeiten des Klimawandels braucht, auf Biokraftstoffe gesetzt hat, um die Autos nicht verändern zu müssen. Das heißt, da gibt es eine Haltung, die auch noch in 20 Jahren Premiumfahrzeuge, sogenannte Premiumfahrzeuge bauen möchte, die dann bei 250 oder 300 km/h elektronisch abgeriegelt werden und zwei bis drei Tonnen wiegen. Es ist jetzt in dieser Situation einigermaßen symbolträchtig, dass der Bundesumweltminister nun die bisherige Biokraftstoffstrategie wegen eines technischen Details bei den Ottomotoren aufgibt und nicht wegen der Diskussion, die alle internationalen Wissenschaftsgremien in den letzten Jahren bezüglich der ökologischen und sozialen Folgen der Biokraftstoffeinführung geäußert haben. Da war natürlich auch und das glaube ich darf nicht verschweigen, wir Ökos sozusagen, die Umweltverbände, die die Bioenergien über Jahre auch ohne weitere lästige Differenzierungen und reichlich kritiklos in die Reihe der ganz guten Energien eingereiht haben, einfach, weil das für uns Grundlast war und Grundlast brauchten wir, weil wir sonst im wesentlichen Wind und Sonne haben. Darüber haben wir uns gefreut und haben über die ökologischen und sozialen Begleitumstände relativ wenig nachgedacht. Das muss auch mal gesagt werden. Das war also eine sehr beeindruckende Allianz und ich glaube, dass diese Allianz sich auch auf die Politik ausgewirkt hat. Denn, wenn sie sich dieses Spektrum noch mal vor Augen führen, dann wissen sie, dass alle Parteien, die hier sitzen, irgendwo ihre Anhängerschaft in einem Teil dieser genannten Gruppen wiederfinden und deshalb gab es auch in der Politik eine relativ geringe Auseinandersetzung darüber, was da eingeführt werden sollte. Das ist aber für mich auch der Grund, warum jetzt nicht die Zeit der Pharisäer ist. Man muss der Bundesregierung und dem Bundesumweltminister vorwerfen, dass sie diese Strategie auch entworfen hat, wieder einmal auch entworfen hat, um der Autoindustrie zu Diensten zu sein. Das war wiederum ein Auslöser und spätestens jetzt stellt sich her-

aus, dass dieses ein Bären dienst gewesen ist. Denn Herr Gabriel hat vergangene Woche gesagt, liebe Freunde, nun müsst ihr es anders schaffen. Nun müsst ihr sozusagen Rückgriff nehmen und wieder auf die Ingenieurskunst in den Vordergrund schieben und nicht mehr die Frage, welche Mischung nun in den Tank gefüllt wird.

Man muss in dieser Situation, glaube ich, der Wissenschaft gratulieren. Nicht nur, weil sie das Richtige gesagt hat, sondern weil sie dieses mal vor allem rechtzeitig das Richtige gesagt hat und eine Entwicklung tatsächlich beeinflusst hat, nicht nur national, sondern auch international. Das ist eine große Leistung, herzlichen Glückwunsch. Trotzdem ist all dies nur die eine Seite der Medaille. Auf der anderen Seite geht es nach unserer Überzeugung jetzt darum, nicht sozusagen, von einem Extrem in das andere zu fallen. Auf dem Weg befinden sich, glaube ich, einige. Alle Mahnungen bezüglich der Flächenkonkurrenzen, der Lebensmittelpreise bezüglich der dramatischen Folgen der Biodiversität in Entwicklungs- und Schwellenländern mehr noch als hier bezüglich der Folgen für die Ernährung der Ärmsten auf der Erde, sind richtig. Aber richtig ist auch, eingetreten sind diese Folgen in der Regel noch nicht und wo sie eingetreten sind, da nicht wegen der Biokraftstoffe, sondern wegen unserer Ernährungsgewohnheiten. Ich glaube, daran muss man auch erinnern. Wir sind bei der Deutschen Umwelthilfe nach wie vor überzeugt, dass wir in der nächsten Generation, wenn es 3 Milliarden mehr Menschen mehr auf der Erde gibt, nicht darauf verzichten können, nachwachsende Rohstoffe zu nutzen. Denn dann werden die fossilen Energien entweder zu Ende sein oder man wird damit aufhören müssen, mit CO<sub>2</sub> die Atmosphäre aufzuheizen. Wir werden uns also der Mühe unterziehen wollen, im Gegensatz zur Vergangenheit, dass wir genauer hinsehen müssen. Wir müssen die effizientesten Technologien voranbringen und das sind sicher nicht, jedenfalls nicht vorrangig, die Kraftstoffe. Das ist schon aus physikalischen Gründen so, wenn sie sehen, wie die vielgelobte zweite Generation der Biokraftstoffe hergestellt werden soll, dann ist das ein energetisch hochkomplexer Vorgang und dann wird es auch noch verbrannt in Maschinen, die nachgewiesenermaßen vor allem die Umgebung aufheizen und erst in zweiter Linie dazu dienen, sich fortzubewegen. Hilfreich wäre es sicherlich, wenn auf mittlere Sicht die Trennung von Nahrungsmittelrohstoffen von Energierohstoffen gelingen würde. Das würde die

Frage die Flächenkonkurrenz natürlich nicht lösen, aber ich glaube, dass eine solche wünschenswerte Aufspaltung der Märkte uns ein Stück weit voranbrächte. Zurück zu den Kraftstoffen. Ich will vielleicht eine ganz kleine Episode erzählen: Wir machen seit zwei Jahren ein Netzwerk Bioenergie bei uns in der Deutschen Umwelthilfe und da haben vor ein paar Wochen die Autohersteller, die Energieunternehmen, die erneuerbare Energieverbände, die Mineralölwirtschaft, Wissenschaftler, Ministerialbeamte und natürlich wir Ökos beisammen gesessen und haben uns über alles Mögliche gestritten bei der Kraftstoffstrategie der Zukunft. Und irgendwann stellt sich heraus im Jahr 2040 sind wir uns alle einig. Da wollten alle das Elektroauto. Das war erstmal ein verblüffender Effekt. Es hilft nur nichts, weil über die Frage, wie wir dort hinkommen und wie wir die Kurve kriegen. In diesem Zusammenhang gab es eben keine Einigkeit. Dem Elektroautomarkt gehört die Zukunft, aber es hilft wenig dafür, wie wir heute die Weichen zu stellen haben. Was wir im Moment bei den Biokraftstoffen einsetzen, ist allenfalls die zweite oder drittbeste Lösung, die sogenannte zweite Biokraftstoffgeneration verspricht effizienter zu werden, aber eben auch erheblich teurer und außerdem sind noch jede Menge Fragen 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 auch noch so unvollkommen. Ich glaube, es gibt keine vollkommene und niemand kann das von jemandem im Moment verlangen. Es geht nicht ohne ad hoc Übergangslösungen. Wenn daraus Lösungen geworden sind, werden sie allerdings national wie international ökonomisch hart durchgesetzt werden müssen, gegen die, die dabei nicht mitmachen wollen.

Europa muss den Anspruch erheben, die Entwicklungen mitzubestimmen. Stattfinden tut sie sowieso. Auch ohne Europa. Mit jedem Dollar, den das Barrel mehr kostet, umso dynamischer. Klar aus der Sicht der DUH auch, in Weltmaßstab wird Deutschland als Biomasseproduzent niemals eine Rolle spielen, eine wesentliche jedenfalls nicht. Wir können mit unserem eigenen Produkten allenfalls ein wenig die Importpreisabhängigkeit mildern, die wir hier haben. Dabei bleibt uns voraussichtlich, uns auf die effizienteren Formen der Biomasse zu konzentrieren. Dazu ist einiges gesagt worden. Das sicherlich nicht im mobilen Bereich so, sondern da geht es um Strom und Wärme aus

Kraftwärmekoppelung oder auch um die direkte Verbrennung zur Wärmeerzeugung. Ob sich die Kraftstoffe der zweiten Generation durchsetzen, ist nicht ausgemacht. Kraftstoffimporte aus Übersee sind so lange in diesen Ländern selbst konventioneller fossiler Kraftstoff getankt wird, nicht sinnvoll. Das ist eigentlich klar. Importe aus europäischen Ländern können das sein, insbesondere auf mittlere Sicht zum Beispiel Biogas zur Verbrennung in KWK-Anlagen in transnationale Netze einzuspeisen. Das halte ich für sinnvoll. Alles weitere später. Entschuldigung, dass es so lang war.

**Vorsitzende:** Danke schön. Jetzt last but not least, Dr. Georg Gruber vom Beirat Bundesverband Pflanzenöle.

SV Dr. Georg **Gruber** (Beirat Bundesverband Pflanzenöle): Vielen Dank Frau Vorsitzende. Nachdem die Biokraftstoffstrategie auf Ottomotoren und Benzinseite zurückgenommen wurde, möchte ich ihnen heute darlegen, dass sie auch auf der Dieselseite nicht funktionieren wird. Ich versuche ihnen Lösungen heute darzustellen. Die Dieselseite wird insofern Probleme bekommen, weil ein Festhalten an normgerechten B 7 zu einem millionenfachen Vergiften von Katalysatoren und Verstopfen von Rußfiltern führen wird. Ich will jetzt mal auseinanderhalten, es geht nicht um Rußfilter, die also nichtfunktionierend eingebaut wurden. Es geht jetzt darum, dass Rußfilter durch diesen B 7 dann nicht mehr funktionieren. Und zwar, der Hintergrund ist, dass es also Normen gibt, also bezüglich Phosphor, Calcium und Kalium und die Reinkraftstoffe haben natürlich sehr viel früher herausgefunden, dass Biokraftstoffe hinsichtlich dieser Erdalkalimetalle vollständig an der Nachweisgrenze gesäubert werden müssen, weil sonst geschlossene Rußfiltersysteme über die Lebenszeit verstopfen. Von VW wissen wir das bereits, dass also die angeblich lebenslang dauernden und sich ständig rezyklierenden Rußfilter überwiegend jetzt schon ab 100.000 km verstopfen. Das wäre also ein weiteres Beispiel, dass Kosten auf die Bürger dann externalisiert werden. Wenn man mit Hydrierung von Pflanzenölen oder Co-Processing, das könnte die Biodieselbeimischung technisch substituieren. Denn synthetische Kraftstoffe sind anerkannt technisch gute Kraftstoffe. Nur ist das hydrieren dann besonders preisgünstig, wenn es sich um kurzkettenige und vollgesättigte Pflanzöle, also, dass sind dann die tropischen Öle, handelt. Wenn wir bisher über Importbiodiesel, hauptsächlich die Sojaproblematik im Regenwald hatten, dann

wird über Hydrotreating von Pflanzenölen das Tür und Tor für die Palmöle im Regenwald geöffnet. In der letzten Woche hat Neste Oil eine Fabrik für 550 Millionen Euro in Indonesien eröffnet, welche sich ausschließlich für Palmöl interessiert. So lange die Bundesregierung keine Nachhaltigkeitsverordnung hat, wie nachhaltiges Palmöl aussehen muss, ist die Hydrierung eine sehr gefährliche, ökologische Variante. Das hoffen auf BTL, das klappt auch nicht. Also, das ist unter Fachleuten langsam wirklich als Marketinginstrument anerkannt. Der hohe Energiebedarf wird also bei hohen Energiekosten zu einem nie bezahlbaren Produkt führen. Auch ist der Rohstoff nicht da. Das funktioniert mit trockenem Holz. Das gibt es aber nicht mehr in Deutschland. Da gibt es viel bessere Varianten. Also viel effektivere, billigere und CO<sub>2</sub>-einsparendere. Andere technische Stoffe, wie Klärschlamm, die funktionieren gar nicht oder mit einem unglaublichen Erdgasstützfeuerungs Aufwand. Da wird es dann irrational, auch energetisch und preislich. Das heißt, wir plädieren dafür, die jetzige Quote in jedem Fall beizubehalten, also nicht auszubauen. Wir hätten sie lieber reduziert zu Gunsten von Reinkraftstoffen - und zwar steuerlich begünstigten. Der Gesetzgeber soll sagen, was er steuerlich begünstigt dann auch honoriert, indem er die Kraftstoffe an eine CO<sub>2</sub>-Minderungsstrategie anbindet und indem er sie auch technisch an Normen bindet, so dass dann die Abgase stimmen und auch die Haltbarkeit für die Bürger stimmt. Die reinen Pflanzenöle sind auf den besten Weg dazu, weil wir über die Landwirtschaft Industrieprodukte bekommen haben, also die landwirtschaftlichen Traktorenhersteller bieten Serienmotoren an. Bei reinem Biodiesel würde eben auch sehr schnell die vorgesehenen Normänderung, die nicht weit genug geht, die würde noch weiter gehen müssen und dann haben wir einen guten Biodieseltreibstoff, der dann automatisch wieder ein guter Beimischkraftstoff wird. Also, deswegen führt fast kein Weg daran vorbei, dass man hier über die Reinkraftstoffe zuerst mal die reine Lehrtransparenz schafft. Die Beimengung, dass haben wir gesehen, die Strategie war einfach, preisgünstig der Industrie Möglichkeiten zu geben und die dann halt ihre Kosten externalisiert, verschiebt auf den Regenwald und auf den Bürger, der das bezahlen soll. Also, die offensichtliche günstige Variante zu Lasten anderer Akteure. Da sind wir grundsätzlich dagegen, weil wir eben glauben, dass die Reinkraftstoffe in jeglicher Art zu Motorenneuentwicklungen führen müssen, die in den Emissi-

onen besser sind, als die beigemengten Kraftstoffe. Also, ich erinnere an das Krebsproblem von Pflanzöl. Da hieß es mal, dass wäre hundertmal krebsauslösender als Diesel. Wir haben jetzt zwei Elmstest gemacht mit Universitäten. Genau das Gegenteil ist der Fall. Wenn sie heute einen gut angepassten Pflanzenölmotor haben, dann hat die Beimengung dreimal soviel Krebs als der reine Kraftstoff. Beim Alkohol sagt mir jeder Fachmann, Alkoholmotor neu gemacht, hätte 20 % Energieeinsparung und bessere Abgase als die Beimengung. Also, diese Chancen, die auch Technologiechancen für Deutschland sind, die vergeben wir, in dem wir uns billig auf Beimengungen einlassen, die Deutschland vom Technologischen nichts bringen, nicht weiter bringen. Ich will noch mal auf die Besonderheit dieser dezentralen Märkte verweisen. Wir haben in Deutschland 600 dezentrale Ölmühlen, die also regional geschlossene Kreisläufe bieten, hinsichtlich Einkommen, Arbeitsplatz, Geldströme, ist alles geschlossen, dass sind sozialverträgliche Modelle und sehr energiesparsame Modelle. Es sind auch sehr transparente Modelle. Wenn hier Probleme im Rapsanbau mit hohem N<sub>2</sub>O, wenn man das lösen will, ist ein grundsätzliches Landbauproblem, welches natürlich auch die Biokraftstoffbranche betrifft. Aber die Lösung habe ich dann ehesten in Deutschland und mit regionalen Ansprechpartnern. Denn die Leute lieben ihre Scholle und dann wird der Stickstoffeinsatz einfach reduziert, wenn ich es irgendwie schaffen kann, dann in dieser Gruppe. Wenn ich die nun mal gestärkt habe, dann ist es das ideale Modell, um Import von Pflanzenölen oder Biodieseln nach dieser Art aufzuziehen. Denn, wir wissen, wir haben Projekte, ich persönlich in Lateinamerika, Asien und Afrika, wo wir solche regionalen, dezentralen Konzepte haben, die die Kleinbauern einbinden im Eigentum, die sie an der Ölmühle beteiligen, an der Wertschöpfungskette beteiligen, die all diese sozialökologischen Missstände nicht haben. Aber, wir sind umstellt von Großplantagen. Das sind bayerische Raiffeisenbanken, die investieren in Indonesien und in Palmölplantagen. Dieser Unsinn muss zurückgedreht werden. Die Grundessenz besteht eigentlich darin, dass wir in Deutschland mit unserer zentralstrukturierten Mineralöl- und Autoindustrie und wenigen Bohrlöchern auf der Erde, wir versuchen uns diesen neuen Biokraftstoffmarkt nach den gleichen zentralen Strukturen zurechtzurücken, wie wir es mit Erdöl bisher gewohnt waren. Die Biomasse ist aber dezentral. Wenn ich der einen zentralen Automatismus überstülpe, dann

habe ich diese sozialökologischen Verluste. Wir müssen dorthin kommen, dass wir unsere zentralen strukturierten Geschäftsauffassungen auf diese dezentralen Gesetze hinbiegen. Dann haben wir keine externen Kosten. Gut, dass wäre es eigentlich schon gewesen. Ich habe noch eine kleine Sache, weil viele Abgeordneten haben gefragt, ob es sinnvoller wäre reines Pflanzenöl oder Biodiesel, wie auch immer, besser genutzt, statt in Mobilien stationär einzusetzen. Da haben sie Recht. Also, mit meinem Pflanzenölauto in der Großstadt habe ich nichts verloren. Da gehört ein Elektroauto rein. Aus einem BKHW, welches 90 % Wirkungsgrad hat. Dieser Weg ist aber übers EEG bei BMU momentan verstellt, weil in den Nachhaltigkeit von Palmölen hochfraglich nicht geklärt ist, schafft man die Technik ab, dass man einen Deckel über 150 kw elektrisch stellt. Das ist falsch. Das ist falsche Politik. Also, hier bitte ich auch, machen sie die Nachhaltigkeit. Die Regierung soll sagen, was sie als nachhaltig erachtet und binden sie ihre steuerlichen Frei- und Begünstigungsziele an diese Ziele. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Vielen Dank. Nicht nur die Regierung soll sagen, was sie als nachhaltig versteht, sondern wir alle, wir hier, die wir als Abgeordnete sitzen. Vielen Dank für ihre Statements. Sie waren sehr informativ. Wir beginnen jetzt mit dem ersten Frageblock und wir sollten versuchen, zumindest uns einigermaßen, wenn es möglich ist, an die drei Punkte zu halten. Allgemeines/Grundsätzliches war das erste. Die Karbonisierung/Nachhaltigkeit inklusive der Lebensräume. Ich möchte noch mal darauf hinweisen, dass es ein bisschen mehr als eine Stunde an Zeit jetzt ist. Vielleicht können sie sich kürzer halten. Ich würde sagen, wir machen kleinere Blöcke, so dass nicht auf jede Frage sofort geantwortet wird, sondern ein kleiner Block. Der erste ist Kollege Andreas Jung.

Abg. Andreas **Jung** (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Prof. Faulstich. Wir führen sehr aktuell und engagiert jetzt die Debatte über die Frage der Instrumente und die Frage, welche Förderinstrumente die besten sind, um die Klimaziele zu erreichen und die beste Förderung der Biokraftstoffe. In ihrer schriftlichen Antwort stellen sie die deutschen Instrumente bzw. das, was jetzt mit diesem Gesetz geplant ist, dem gegenüber, was die EU-Kommission vorschlägt und kommen zu dem Ergebnis, die Vorschläge der EU-Kommission würden mehr Handlungs-

optionen bieten, sie wären flexibler und damit auch kostengünstiger, also unterm Strich besser. Ich wäre dankbar, wenn sie diese Einschätzung hier noch mal erläutern würden. Zum zweiten habe ich eine Frage an Herrn Niedermeyer vom ADAC. Grund für den Stopp der jetzigen Erhöhung der Beimischungsquote war die Verträglichkeit des Kraftstoffs für die Fahrzeuge. Inwieweit können sie eine Prognose machen, ob im Jahr 2015, die mit diesem Gesetz vorgeschriebenen Werte von den dann die Fahrzeugflotte bildenden Autos vertragen werden können und inwieweit können sie eine Einschätzung darüber abgeben, was die in dem Gesetz vorgegebenen Ziele für die Preisentwicklung des Kraftstoffs bedeuten würden.

**Vorsitzende:** Schönen Dank für die Frage. Dann ist als nächstes dran Herr Kollege Mühlstein.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Gäste und Sachverständige. Ich habe eine Frage zum Thema Ökobilanz. Da wurde in der Vergangenheit, in den vergangenen Wochen und Monaten, in der Öffentlichkeit, aber auch innerhalb der Gremien, auch im Umweltausschuss viel diskutiert über die Ökobilanz von Biokraftstoffen. Da möchte ich meine Frage an Frau Sprick und Herrn Hohmann richten, wie sie es einschätzen, inwieweit gerade bei der Diskussion um die Ökobilanz die heute auf dem Markt befindlichen Biokraftstoffe, also Ethanol und eben auch Biodiesel, inwiefern da bei diesen Ökobilanzen auch beispielsweise die Reststoffe, die bei der Produktion anfallen und auch verwertet werden, in unterschiedlichster Art mit berücksichtigt werden. Ich frage auch mit dem Hintergrund, dass ein Teil der Ökobilanz die CO<sub>2</sub>-Bilanz ist und wir in der Nachhaltigkeitsverordnung, die im Dezember von der Bundesregierung verabschiedet wurde, klare Vorgaben haben mit 30 % CO<sub>2</sub>-Einsparung bis 2010 und danach 40 % CO<sub>2</sub>-Einsparung. Ist das mit den heimischen produzierten Biokraftstoffen realisierbar?

**Vorsitzende:** Danke. Als nächstes Herr Kollege Kauch.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Vielen Dank. Ich habe eine Frage an Herrn Hahn und eine an Herrn Faulstich. An Herrn Hahn die Frage: Wir hören immer wieder, dass wir bei den Biokraftstoffen derzeit noch kein Problem haben mit dem Palmöl, weil das gehe in die Blockheiz-

kraftwerke und die Lebensmittel- und Kosmetikindustrie. Jetzt höre ich, z. B. aus der Margarineindustrie, dass es dort Verdrängungseffekte, heimische Öle versus Palmöl, gibt. Da hätte ich gerne gewusst, ob sie das für alle Branchen bestätigen können, auch außerhalb der Margarineindustrie und wenn ja, ob sie das auch quantifizieren können in wieviel Prozent deutsche Substitution stattfindet.

An Herrn Faulstich die Frage: Wir diskutieren sehr stark über die Biokraftstoffquoten in Deutschland. Wir haben aber auch eine Gesetzgebung in der Europäischen Union, wo die Richtlinie Erneuerbare Energien ein Sonderziel für den Verkehrssektor von 10 % vorsieht. Halten sie diese Regelung unter klimapolitischen Gesichtspunkten, sowohl was die physischen Klimaschutzpotentiale, was auch die Kosten angeht, für sinnvoll und effizient?

**Vorsitzende:** Danke. Als nächstes Herr Hill bitte.

Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich möchte eigentlich an das anknüpfen, was ich heute Morgen bereits im Ausschuss gesagt habe. Wir fordern also die Bundesregierung auf, den vorgelegten Gesetzentwurf zurückzunehmen. Denn zunächst mal ist man schon an der 5 %-Hürde gescheitert. Ich finde es unseriös, dass man uns jetzt ein Gesetz vorlegt, dass die 15 % Beimischung fordert. Für uns ist das äußerst zweifelhaft und schadet eigentlich dem Klima und auch dem Geldbeutel der Autofahrer. Jetzt kommt die Frage:

### **Zwischenruf**

Die Frage kommt schon, Herr Petzold. Keine Befürchtung. Die LINKE. hat sich immer für eine B 100-Strategie ausgesprochen und das SRU-Gutachten, wie wir heute Morgen gehört haben, sieht die Zwangsquote auch als eine denkbar schlechte Form zur nachhaltigen Förderung von Bioenergie an. Ich bin Frau Dr. Flachsbarth dankbar, dass sie heute Morgen aus ihrer Sicht natürlich auch gefordert hat, den reinen Kraftstoffmarkt weiter zu fördern. Meine Fragen gehen an Herrn Dr. Gruber und Herrn Prof. Faulstich: Ich möchte gerne wissen, welche Vorteile sehen sie bei einer B100-Strategie gegenüber der Quotenbeimischung? Danke.

Abg. Petra **Bierwirth** übernimmt den Vorsitz (14:10 Uhr)

**Vorsitzende:** Als nächstes Herr Kollege Fell, bitte.

Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Vorsitzende, sehr verehrte Damen und Herren. Meine beiden Fragen gehen an Herrn Dr. Georg Gruber. Die erste Frage bezieht sich auf Ökobilanzen. Wir haben häufig wissenschaftliche Untersuchungen, wo die Ölpflanze als Treibstofflieferant verglichen wird mit Ganzpflanzen im Ethanol, Getreide oder sonstigen Bereich. Was ich dort häufig beobachtet ist, dass bei der Ölpflanze der reine Ölertrag energetisch betrachtet wird und bei Ganzpflanze eben auch der reine energetische Ertrag. Allerdings hat eine Ganzpflanzennutzung eben nicht Koppelprodukte, die gleichzeitig dann auch genutzt werden können, wie beispielsweise ein Presskuchen, der in die Viehfütterung als hocheiweißreiches Viehfutter gehen kann. Ich möchte deswegen auch fragen, ob diese Ökobilanzen deswegen auch so tragfähig sind oder ob auf Grund der Missachtung dieser Koppelprodukte nicht sogar Fehlentwicklungen gekommen sind. Mit der Beendigung der Steuererleichterung für die Pflanzenöle, gibt es auch ein Rückgang der dezentralen Ölpresen und was hat das beispielsweise im Eiweißmarkt für Auswirkungen? Meine zweite Frage ist an sie, ob die bestehenden Strukturen, also im wesentlichen auf Beimischung zu setzen und Reinkraftstoffe zurückzudrängen, ob diese Strukturen geeignet sind, die Nachhaltigkeit innerhalb der Biokraftstoffe tatsächlich zu befördern und ob der vorgelegte Gesetzentwurf über den wir heute diskutieren, in dieser Richtung auch zielführend ist oder eher kontraproduktiv.

**Vorsitzende:** Dann ist als nächstes Frau Flachsbarth dran.

Abg. Dr. Maria **Flachsbarth** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage anschließend an die Vorträge, die wir jetzt gerade und die Statements, die wir gehört haben, wo von mannigfaltiger Seite empfohlen worden ist, die Quoten zu reduzieren. Wo wir feststellen müssen, dass für Quoten möglicherweise auch nach der jetzt öffentlichen Diskussion eine relativ geringe Akzeptanz erscheint oder besteht. Wie man feststellen muss, kann dass das Konzept der Dekarbonisierung im Bereich der Mobilität im Moment wohl auf Biokraftstoffe der ersten Generation nicht verzichten. Meine Frage an Prof. Faulstich und an Herrn Dr. Gruber, ob der Bereich B100 nicht doch wieder mehr in den Focus der

Betrachtung gerückt werden müsste und zwar unter der Prämisse, dass wir nicht von einer weißen Landkarte anfangen, sondern dass es in diesem Bereich durchaus Strukturen gibt. Also, es gibt zum einen Lkw-Flotten, Speditionen, die umgerüstet sind, also die sofort B100 auch fahren könnten, wenn es sich denn preislich sozusagen wieder anbieten würde. Wo wir auf der anderen Seite Produktionskapazitäten haben, in diesen regionalen Wirtschaftsräumen, wo es auch entsprechend private Investitionen gegeben hat in nicht unerheblichem Maße. Wo es natürlich auch öffentliche Subventionen gegeben hat, in nicht unerheblichem Maße, in der Zeit der Steuerbefreiung. Von daher an sie meine Herren die Frage, ob es nicht allein aus umweltpolitischen Gründen, aber sehr wohl auch aus umweltpolitischen Gründen, letztendlich aber aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung, sich nicht doch sehr stark anbietet, diesen Bereich sozusagen jetzt noch mal mit einem stärkeren Fokus zu versehen. Dann ihre Frage, wie könnte es dann konkret aussehen. Welche Bedingung müssten denn dafür geschaffen werden?

**Vorsitzende:** Frau Kollegin Wetzel.

Abg. Dr. Margrit **Wetzel** (SPD): Ich habe eine kurze Frage an Herrn Hohmann und zwar, wie sie die Marktreife in Bezug auf Technik und Kosten von BTL-Kraftstoffen der zweiten Generation einschätzen?

**Vorsitzende:** Und als letzte Fragestellerin in dieser Runde Frau Kotting-Uhl.

Abg. Sylvia **Kotting-Uhl** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke schön. Ich will mal vorausschicken eine kurze Bemerkung, damit meine Frage nicht missverstanden wird, die gleich an Herrn Faulstich geht. Ich bin gegen den Beimischungszwang, weniger wegen der Bedenken der Automobilindustrie, als wegen des entstehenden Flächen- und Importdrucks. Ich bin aber nicht der Ansicht, dass wir völlig auf Biokraftstoffe verzichten können. Deswegen jetzt dritter Versuch, Herr Faulstich: Die Frage Substitution und Effizienz. In der Frage der Treibstoffe bekomme ich von ihnen auf die Frage, was haben wir denn für Alternativen zu dem, was wir da jeweils beim Öl ersetzen wollen? Also Strom und Wärme ist klar, da haben wir ein breites Band an erneuerbaren Energien. Treibstoffe haben wir, wenn wir es ersetzen wollen, nur die Biokraftstoffe. Sie antworten dann immer mit Effizienz, wenn ich sie das frage und deswegen noch mal ganz konkret. Wir

brauchen Substitutionen plus Effizienz, ja unbenommen auch beim mobilen Sektor, völlig klar. Effizienz ist die große Antwort, reicht aber meiner Meinung nach nicht aus. Wie sieht die Substitution hier aus? Und zweite Frage an Gerd Rosenkranz. Sie haben vorhin sehr schön dargestellt, wie sie sich mit sehr vielen einig sind, dass 2040 das Elektroauto die Antwort sein wird und haben dann selber gesagt, naja, bis dahin haben wir aber auch noch eine offene Frage. Die Antwort auf die offene Frage habe ich von ihnen nicht gehört und deswegen auch an sie die Frage. Wie sieht das aus bis 2040?

**Vorsitzende:** Schönen Dank, dann kommen wir jetzt zur Beantwortung der Fragen zum Komplex Allgemeines und ich bitte als erstes Herrn Prof. Faulstich, die Fragen von Herrn Jung, Herrn Kauch, Herrn Hill, Frau Flachsbarth und Frau Kotting-Uhl zu beantworten.

SV Prof. Dr.-Ing. Martin **Faulstich** (Sachverständigenrat für Umweltfragen): Vielen Dank. Ich will das versuchen in der Kürze zu schaffen. Zunächst bieten die EU-Richtlinien Ansätze, Vorteile, gegenüber den nationalen Ansätzen, dass war die Frage. Die beiden Richtlinien, die dazu Debatte stehen, ist zum einen natürlich die Richtlinie über die Kraftstoffqualität, die festlegen will, 10 % Treibhausgasminimierung und das andere ist die erneuerbare Energierichtlinie, die 10 % Energiesubstitution auf den Weg bringen will. Beides hat aus Sicht des Sachverständigenrats Vorteile gegenüber der nationalen Regelung, weil zum einen natürlich erstmal, weil grundsätzlich EU-Regelungen, die jetzt in den allen Nationalstaaten gehen, natürlich Vorteile gegenüber den Einzelregelungen haben. Aber auch ganz konkret, wenn man das jetzige BImSchG-Änderung vergleicht mit der EU-Richtlinie, dann sollen die 10 %-Treibstoffgaseinsparung ausschließlich durch Biokraftstoffe auf den Weg gebracht werden, während die EU-Richtlinie das offen lässt, also Maßnahmen bei verbesserter Erdölproduktion, Maßnahmen auch zur Dekarbonisierung in den Kraftstoffen selber, auch Maßnahmen in der Rohölverarbeitung. Alle diese Dinge sind dort auch mit berücksichtigt, auch z. B. Biogas zu Erdgas aufzubereiten. Das ist auch ein wichtiger Treibstoffsektor. Der wird jetzt immer vergessen, weil wir immer nur auf die organischen flüssigen Treibstoffe Diesel und Benzin gehen. Also, die EU ermöglicht bei gleichen 10 %-Ziel ein sehr viel größeren Baukasten an technischen und organisatorischen Maßnahmen, als

es jetzt hier dieses 8. Gesetz zur BImSchV vorsieht, also auch das spricht für die EU. Das Zweite. Sie wissen, dass der Sachverständigenrat diese Quotenregelung grundsätzlich ablehnt und die derzeitigen Quoten für zu hoch hält und die EU-Quote zumindest die energetische von 10 %, die ist jetzt noch vergleichsweise niedrig. Ich hatte das gerade erwähnt, wenn man das nach deutschem Recht umsetzen würde, dann würde das bei uns mindestens 20 oder 25 % energetische Quote bedeuten. Also, auch aus dem Hintergrund, die EU-Richtlinie ist moderater und die EU-Richtlinie für Kraftstoffqualität, die ein Treibhausgasminderungsziel vorsieht, ist flexibler. Ich glaube, damit müsste eigentlich die Frage von Herrn Kauch auch schon mit beantwortet sein. Dann war ich mehrfach auf diese B100 angesprochen worden. Das, was Frau Flachsbarth gesagt hat, das muss man vielleicht mal so sehen: Natürlich wir sind eigentlich gegen Subventionen und wir halten auch diesen, sagen wir mal, starken Biospritbereich für eine Fehlallokation. Jetzt muss man sich natürlich fragen, jetzt haben wir das alles aufgebaut, es wurde investiert, es wurde subventioniert und jetzt wird daraus ein Schuh, indem man sagt, na das können wir jetzt doch alles nicht verschenken, also deswegen machen wir jetzt tendenziell weiter auf dem falschen Weg. Dennoch will ich gerne einräumen, dass man auch volkswirtschaftlich denken muss und sich fragen kann, ob es jetzt sinnvoll ist, diese ganzen investierten Milliarden zu verschenken. Da gebe es nur eine Lösung. Ich wüsste aber nicht, wie man die rechtlich umsetzen könnte, dass man steuerlich so ran geht, dass die jetzigen Biodieselfabriken, die es jetzt schon gibt, dass die weiter betreiben könnten. Aber wie wollen wir das differenzieren, dass bei einer entsprechenden Steuerpolitik nicht gleich wieder neue Biodieselfabriken hinzukommen. Also, da weiß ich auch keine Lösung. Ich sage jetzt aber mal naturwissenschaftlich, technisch gesprochen, einen moderaten B100-Anteil im deutschen Markt, das ist sicherlich vertretbar. Wir sind aber dagegen, die Steuerschraube wieder so zu verändern, dass B100 massiv ausgebaut wird. Gegen die Quote im starken Ziel sind wir ohnehin. Dann kann ich dann auch gleichzeitig an die letzte Frage von Frau Kotting-Uhl anknüpfen, mit der Effizienz und Substitution. Wir dürfen das wirklich nicht immer nur aus Sicht der Biokraftstoffe stehen. Wir haben auch in unserem Gutachten geschrieben, wir wollen eine integrierte, eine ganzheitlich Strategie nicht nur für Biomasse, sondern für Energie insgesamt. Ich will ihnen durchaus sagen, das

Ziel ist, einen preiswerten effizienten Klimaschutz zu bekommen. Wenn dabei herauskäme, gar keine Biokraftstoffe, sondern wir stecken das ganz Geld nur in Strom und Wärme und ändern im Mobilitätsbereich gar nichts, aber das würde in der Summe einen besseren und preisgünstigeren Klimaschutz bringen, dann bin ich da völlig mit einverstanden. Es gibt überhaupt gar kein Gesetz, was unbedingt erfordert, dass wir im Bereich Mobilität dort etwas tun. Natürlich im Sinne der Effizienz schon. Wenn wir in der Mobilität komplett auf Substitution verzichten und würden ausschließlich im Strom- und Wärmebereich substituieren und hätten damit in der Summe gesagt preiswerteren, effizienteren Klimaschutz, dann unterschreibe ich das. Also, man darf das wirklich nicht von unten, von der Brille Biotreibstoff sehen, sondern man muss es von oben, vom Deckel Klimaschutz sehen. Jetzt helfen sie mir bitte, wenn ich jetzt eine Frage vergessen habe, aber ich hoffe, dass es ihre Frage jetzt wirklich mal hinreichend beantwortet habe. Wir sind jetzt in der dritten Ausschusssitzung zusammen und ansonsten stehe ich Ihnen vor der Tür auch noch mal gerne zu Verfügung. Danke schön.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Ich bitte jetzt Herrn Dr. Hohmann die Fragen von Herrn Mühlstein und von Frau Wetzels zu beantworten.

SV Dr. Friedrich **Hohmann** (Die Mittelständische Mineralöl- und Energiewirtschaft Deutschland e.V.): Vielen Dank. Zunächst mal zu der Frage der Ökobilanz. Vielleicht dazu noch mal eine Vorbemerkung. Es bestand in der Politik immer Einigkeit im Hinblick auf die Biokraftstoffstärke, wie überhaupt auf die gesamte Strategie im Verkehrsbereich, dass wir drei Ziele verfolgen. Das eine Ziel ist Klimaschutz, das andere ist Versorgungssicherheit stärken. Das dritte ist, etwas im Bereich der heimischen Produktion in der Landwirtschaft zur Sicherung zu tun. Wenn ich die Diskussion hier sehe, dann glaube ich, reden wir heute nur über eine Zielsetzung. Ich darf trotzdem in Erinnerung bringen, dass das ganze Thema unter diesen drei Zielsetzungen steht und nach meiner Meinung auch zu werten ist. Zu den Ökobilanzen, Herr Mühlstein. Das ist, wenn sie so wollen, eine Legende. Ich könnte ihnen jetzt eine Reihe von Gutachten vorstellen und ich denke, die Zahl der Gutachten zu diesem Thema, Prof. Faulstich weiß das viel besser, die hat inzwischen so einen Berg.

### Zwischenruf

Und zwar verschenkte Biomasse, wenn ich mal sagen darf, in den meisten Stellen, denn man muss da auch sehen, wer bezahlt, schafft an. Auch hier laufen eine ganze Menge Gutachten. Das muss man ganz offen sagen, wo ich glaube, dass die Zielrichtung des Gutachtens von vornherein feststand. Das heißt, ich kann ihnen keine verlässliche Zahl dazu sagen. Ich kann aber eins sagen. Es sind zwei Punkte, die mich an vielen Gutachten stören. Das ist das eine. In der Tat, dass die Kuppelprodukte mit ihren Effekten nicht einbezogen sind, sowohl ökologisch wie wirtschaftlich. Man muss beide zusammen sehen. Der zweite Punkt ist, der ist bisher eigentlich überhaupt noch nicht diskutiert, auch den müssen wir in Zusammenhang mit den Depotwerten diskutieren, Herr Prof. Faulstich. Was ist eigentlich der richtige Ausgangspunkt für die Fossilen? Denn eins ist auch klar. Die fossilen Kraftstoffe werden heute unter anderen, schwierigeren umweltschädigeren Bedingungen produziert und gefördert als früher. Wenn wir dieses mit einbeziehen, glaube ich, dann werden wir auch in der Frage der Ökobilanzen von Biokraftstoffen zu einer positiveren, nämlich zu einem größeren Abstand kommen. Ich glaube, mehr möchte ich im Moment dazu nicht sagen. Die zweite Frage, Frau Wetzel, die richtete sich zu BTL. BTL, ich glaube, einer meiner Vorredner hat gesagt, dass das Propaganda ist oder irgend so etwas ähnliches. Ich würde es jetzt nicht mal so drastisch ausdrücken, aber die Frage der Marktreife und der Möglichkeit, die muss wirklich deutlich hinterfragt werden. Wenn sie die Aussagen der großen Konzerne und der Beteiligten bei BTL sehen, dann müssten wir eigentlich ab 2012 BTL schon am Markt haben. Heute sind die Aussagen so, der eine sagt 2020, der andere sagt vielleicht ab 2025. Das sind nicht Aussagen von uns, das sind Aussagen von Konzernchefs. Wir haben, dass wissen sie alle, wir haben eine dena-Studie zu den BTL-Kraftstoffen gehabt, die ist zwar geheim, aber gut, die wesentlichen Ergebnisse werden dann in der Regel bekannt. Die ist jetzt gerade mal 1 ½ Jahre her. Danach kostete eine 200.000 Tonnen-Anlage BTL 500 Millionen. Dann hat man hin und her gerechnet und kam zu einem Gestehungspreis für einen Liter BTL von 0,80 Cent. Dieses ist eine politische Rechnung gewesen, weil man sie runter gerechnet hat bei Zinsen, bei den Rohstoffeinsatzkosten, bei allem möglichen. Man durfte nicht über 80 kommen, denn sonst wäre eine politische Entscheidung zu Gunsten BTL in den Aussagen

des Bundesumweltministers nicht möglich gewesen, weil dann war klar, dass ist kaum zu bezahlen in der Subventionierung. Heute 1 ½ Jahre später sind wir gleicher Aussage bei einem Preis der Anlage von 1 Milliarde. Heute sind wir bei einem Thema, wo man hört, ich stelle nur die Frage, wenn es denn stimmt, dass die Anlagenbetreiber dafür eine Bundesgarantie von 800 Millionen haben wollen. Das zeigt schon, wie sehr man an die Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit glaubt. Heute müssen wir uns die Frage stellen, ob das, was Rohstoffeinsatzkosten, nicht die Frage, welche Produkte dort eingehen, ob die Preise der Rohstoffeinsatzkosten nicht genauso explodiert sind wie damals. Das heißt, wenn ich jetzt hingehe und eine Ceteris-Paribus-Rechnung mache, dena damals, Angaben, vage Angaben heute, dann komme ich zu einem Gestehungspreis, der eher in Richtung 2 Euro pro Liter geht, also von 1,60 hochgerechnet, als sonst. Da muss man sich natürlich die Frage stellen, wie realistisch ist dieses wirklich zu sehen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Frau Spick beantwortet jetzt bitte die Fragen von Herrn Mühlstein.

SV Petra **Sprick** (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.): Vielen Dank. Zu den Ökobilanzen noch mal. Das Problem mit den Ökobilanzen ist methodisch nicht einheitlich. Es gibt keine Systemgrenzen. Manche beziehen die Kuppelprodukte ein, manche beziehen sie nicht ein. Manche bewerten die Kuppelprodukte nach dem Allokationsprinzip. Manche nach dem Substitutionsprinzip oder dem Marktwert. Von daher ist eine Vergleichbarkeit nur sehr schlecht gegeben. Beispielshaft möchte ich mich mal an den beiden Regierungsentwürfen zur Nachhaltigkeitsverordnung orientieren. Der deutschen Bionachhaltigkeitsverordnung und der europäischen. Die haben für beide die Standardfaultwerte zu Grunde gelegt und da kann man schon sehen, dass die im Ergebnis zu jeweils ganz unterschiedlichen Schlussfolgerungen kommen, was die einzelnen Biokraftstoffe je nach Herkunft angeht. Dem ist auch schon eine Vergleichbarkeit nicht gegeben. Konkret sieht das beispielsweise bei unserer deutschen Bionachhaltigkeitsverordnung so aus, wenn sie keine Landnutzungsänderung ausschließen können beim Anbau der Biomassen, wird kein Biokraftstoff es schaffen, die Mindestgrenze von 30 oder 40 % zu erreichen. Wenn sie diese Landnutzungsänderung ausschließen können, werden es alle erreichen

bis auf Ethanol auf Basis von Zuckerrüben. Die schaffen noch nicht mal die 30 % und Ethanolweizen schaffen die 40 %, alle anderen schaffen es. Wobei Rapsmethylester in etwa in der Mitte ist. Die beiden Verordnungsentwürfe haben die Kuppelprodukte nach dem Allokationsprinzip bewertet, d. h. nach dem niedrigsten Brennwert. Wenn wir uns mal die Raps-pflanze anschauen, ist es eigentlich eine Schande. Denn eine Raps-pflanze ist volkwirtschaftlich vielseitig zu verwerten. Sie beziehen 40 % Öl aus der Raps-pflanze, das sie sowohl im Food-Markt, als auch im Bioenergiemarkt einsetzen können. Sie haben die Flexibilität und sie haben zu 60 % ein hochwertiges Futtermittel, ein Rapsprotein. Wir haben hier ein hohes Defizit in der EU. Wir brauchen dieses Futtermittel. Dies jetzt nur nach dem niedrigsten Brennwert zu berechnen, wird eigentlich der Sache nicht gerecht. Sie sehen auch, der Rapsanbau ist gestiegen auf Grund der erhöhten Nachfrage und wir hatten ursprünglich mal gedacht, was machen wir mit dem Rapsschrot, müssen wir das auch einer energetischen Verwertung zuführen. Das ist mitnichten der Fall. Die Nachfrage nach diesem Futtermittel Rapsschrot ist riesig. Also, insofern können sie mit der Biodieselproduktion auch ein gutes Werk erfüllen, in dem sie nämlich die Futtermittelmärkte bedienen. So, es gibt das Nebenprodukt Lezithin, das in der Ernährungswirtschaft gebraucht wird. Bei der weiteren Verarbeitung zum Biodiesel entsteht noch das Produkt Glycerin. Ein hochwertiger Rohstoff für die chemische Industrie, der auch gerade im Preis ansteigt, weil man nämlich festgestellt hat, dass man ihn hervorragend gegen fossile Rohstoffe austauschen kann und damit auch noch einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leistet. Was ganz vergessen worden ist, in allen Ökobilanzen im Augenblick, es ist nämlich der Reststoff der Raps-pflanze, das Stroh, dass in der Regel untergepflügt wird und zur Humusbildung dient. Also, einen sehr hohen Vorfruchtwert hat und damit ermöglicht, dass im nächsten Jahr wir einen ertragreichen Getreideanbau haben. Eigentlich streng genommen müsse diesem Vorfruchtwert in Sachen Humusbildung auch noch eine CO<sub>2</sub>-Gutschrift zugetan werden, damit man hier eine runde Berechnung hat und die Raps-pflanze als ganze würdigt. Das hat man beispielsweise beim BTL alles nicht. Da haben sie nur die Gesamtmasse.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Ich bitte jetzt Herrn Hahn, die Frage von Herrn Kauch zu beantworten.

SV Rechtsanwalt Peter **Hahn** (Deutscher Brauer-Bund – Netzwerk Lebensmittel-Forum): Vielen Dank. Mir liegen keine näheren Zahlen vor, was den Bereich der Margarine anbelangt. Insoweit kann ich das nicht quantifizieren. Es ist aber zunächst mal festzuhalten, dass wir Probleme hinsichtlich der Rohstoffe für die Herstellung von Margarine haben. Diese Probleme werden dadurch noch verschärft, dass wir in Europa eine etwas andere Lebensmittelgesetzgebung wie in vielen anderen Ländern haben. Ich darf hier das Stichwort Gentechnik in die Runde werfen. Insoweit haben wir da von vornherein eine Begrenzung. Man kann das nicht generell von Lebensmittel zu Lebensmittel sagen, sondern ich muss es von den jeweiligen Rohstoff her darstellen. Beispielsweise Bäcker benötigten Getreide, Brauer benötigen auch Getreide, aber das ist nicht das gleiche Getreide. Wir haben zur Herstellung von Bier Anforderungen. Das ist die Sonderkultur, die sich hinter dem Begriff Braugerste verbirgt. Insoweit haben sie erstens von der Anbaufläche, von den Anbaumöglichkeiten hier Begrenzungen. Denn beispielsweise Braugerste muss einen anderen Eiweißgehalt haben als die Gerste, die sie zur Herstellung von Brot einsetzen. Wenn ich sehe, was Frau Sprick gerade sagte, dann ist das wunderschön. Die Abfallstoffe bei der Raps-herstellung. Nur die können sie in der Tat zur Tierfüttererzeugung einsetzen und nicht zur Herstellung von Margarine. Dazu benötigen sie eben keine Abfallstoffe. Was wir wissen ist, dass durch die Agro-kraftstoffe die Argarrohstoffe knapp geworden sind und wenn wir diese Quoten weiter betreiben, dann würden die Anteile sich zu Lasten der Lebensmittel verändern. Wir wissen, dass heute bereits in Europa 64 % der Rapsernte in den Tank gehen und bei einer Beimischung von nur 5,75 % in 2010 würden es ca. 100 % seien. Alleine auf Grund dieser Zahlenangabe kann man sehen, dass einige Branchen hier total in Schwierigkeiten geraten. Da hilft auch im Übrigen nicht die Nachhaltigkeit bei der Gewinnung von Palmöl weiter. Diese Nachhaltigkeit, wir tun mal so, sie wären hinreichend definiert, dann wäre diese Nachhaltigkeit für Agro-kraftstoffe gegeben. Wo ist bitte die Nachhaltigkeit von Palmöl für die Herstellung von Lebensmitteln gegeben? Sie sehen also, über die reine Zahlenbetrachtung hinaus, tun sich hier weitere Probleme auf. Das kann man fortsetzen, wenn das um den Bereich von Tierfutter geht. Wir wissen, dass vor dem Hintergrund des Energiepflanzenanbaus es zu anderen Pachtverträgen gekommen ist mit Landwirten. Dies führt ebenfalls zu

einer Erhöhung, so dass zunächst dann die Tierfutterleute hier gekniffen sind und in Folge dessen, wenn sie dann an die Tierproduktion gehen, sind das dann die nächsten Leidtragenden. Losgelöst mal von den umweltpolitischen Problemen, wie Wasserressourcen und ähnliches mehr.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Ich bitte Herrn Dr. Rosenkranz, die Frage von Frau Kotting-Uhl zu beantworten.

SV Dr. Gerd **Rosenkranz** (Deutsche Umwelthilfe e.V.): Sie haben gesagt, ich hätte eine offene Frage gelassen. Das lag zum Teil daran, dass eben die Antwort auch noch offen ist. Aber sie ist eben nicht vollständig offen, sondern es haben sich Autohersteller auf den Weg gegeben, manche früher und manche später, auf den Weg des Elektroautos, nämlich mit dem Hybridauto. Das ist sozusagen eine Übergangstrategie, die man sich überlegen kann. Im Moment ist der Elektromotor sozusagen der Zusatzmotor. Der Strom wird in dem Auto erzeugt und in Zukunft wird es nicht mehr so sein. Es gibt sehr interessante Entwicklungen bei den Batterien nachdem das über 10, 15 Jahre nicht sehr stringent verfolgt worden ist, gibt es große Fortschritte und es ist denkbar, dass sich dieses Verhältnis, welches ist der Hauptmotor und welches ist der Zusatzmotor, irgendwann umkehren wird. Dann wird man anfangen müssen, allerdings den Strom zu tanken. Da gibt es dann verschiedene Konzepte. Verschiedene Vorstellungen. Im Moment wäre das Problem noch, wenn sie an die Tankstelle fahren zum Tanken, wie lange dauert das eigentlich oder müssen sie die Batterien austauschen. Der andere Weg ist natürlich, wird auch viel diskutiert, ist der Weg des Plug-in-Elektroautos. Da ist die Frage, wo kommt der Strom her? Ich kann mir vorstellen, dass sozusagen, die Batterieentwicklung wird noch einige Zeit dauern, aber auch die Zeit bis genügend Strom da ist, der ansonsten schwer loszuwerden ist, wird noch etwas dauern. Wenn wir viele Offshore-Windkraftparks haben werden, wird dieses Problem natürlich größer werden. Im Moment, wenn sie mit Plug-in-Elektroautos kommen, erhalten sie immer auch die Antwort, meine Güte, wir wollen Strom sparen und nicht einen riesigen neuen Markt machen. Da muss man sich einfach überlegen, dass die Autos 23 Stunden am Tag durchschnittlich stehen. In den 23 Stunden gibt es immer Schwachstromphasen, in denen aber trotzdem der Wind weht. Das heißt, dieser Strom kann so genutzt werden. Dann wird es

sozusagen eine Phase geben, in denen sozusagen die Verbrennungsmotoren, die immer noch drin sind in den Autos nur noch sogenannte Range-Extender sind. Das heißt, den müssen sie noch haben, wenn sie eine lange Strecke fahren wollen und nicht zwischendurch 4 Stunden Mittagsschlaf machen wollen, sondern um dann weiter fahren zu können. Irgendwann kommen sie dort hin, wo sie hinwollen und hoffentlich gibt es dann eben auch genügend Strom, den sie dann verwenden können. Sie können natürlich noch einen Schritt weiter gehen und sich überlegen, dann stehen in den 23 Stunden auch immer Autos rum, die voll aufgeladen sind und dann wird Strom gebraucht. Dann kann man das umkehren. Ich glaube, die deutschen Autos, Hans-Josef Fell wird das wahrscheinlich besser wissen, hätten dann eine höhere Stromkapazität, als alle Kraftwerke, die wir heute haben, zusammen. Jedenfalls wäre das sozusagen ein Kraftwerk, was abrufbar wäre, ein virtuelles Kraftwerk. Das ist grob der Weg. Ob er so stattfindet, weiß ich nicht, aber festzuhalten ist, dass mit den Hybridfahrzeugen angefangen worden ist, diesen Weg zu gehen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank und Herr Dr. Gruber beantwortet bitte die Fragen von Herrn Hill, Herrn Fell und Frau Dr. Flachsbarth.

SV Dr. Georg **Gruber** (Bundesverband Pflanzenöle): Die Gegensätze von Quote oder 100 %-Strategien habe ich schon angedeutet, dass die Quote der preisgünstigste Weg ist für die Industrie, ihre Kraftstoffe zu integrieren, aber sie verschleiert, sie verschlechtert die Qualitäten und sie verschiebt die Kosten auf den Fahrzeugbetreiber und die externen Kosten auf die Regenwald- und Artenschutzproblematik. Die reinen Kraftstoffe hingegen, die legen die Probleme sofort auf den Tisch, nämlich, dass die Kraftstoffe in ihrer Qualität stimmen müssen, weil in der Reinform haben sie sofort am nächsten Tag das Problem, wenn sie nicht Schwielen auf der Seele haben, dann arbeiten sie an diesen Problemen. Es ist so auf der Kraftstoffseite der Fall als auch auf der Motorseite der Fall. Das führt dann in der Summe zu erheblich besseren Bilanzen in Emissionen und Verbrauch. Die Sache der Ökobilanzen. Da ist der dezidierten Aussage von Frau Sprick fast nichts mehr hinzuzufügen. Das darf man sich heute schon gar nicht mehr sagen, Pflanzenöl ist vom lieben Gott so gemacht worden, ich kann es gar nicht verhindern, dass ich mit der Produktion von Öl automatisch Eiweiß produziere. Um Himmels willen, warum soll ich auf

Vorschlag von Brennwertfetschisten dann dieses Eiweiß vergasen, damit ich Auto fahren kann. Es ist also, angesichts der Problematik Energie und Hunger, müssen wir eben hier die Energie für die Energie lassen und das Protein für die Nahrung lassen und nicht nur für die Viehfütterung, Herr Hahn, das geht auch. Es gibt wissenschaftliche Untersuchungen, Rapskuchen hat alle essenziellen Grundlagen für die „Humanfütterung“. Wenn ich jetzt noch die Exkremente aus diesen beiden Teilen hernehme und mache dann Biogas daraus und gebe diesen Dünger zurück auf den Acker, dann habe ich die Energiebilanz geschlossen, hab die Stoffbilanz geschlossen, hab das Stroh, was die Frau Sprick richtigerweise einackert und nicht als Heizölersatz verbrennt, was man mir auch immer vorschlägt. Dann habe ich auch noch diese gesamten Bilanzen geschlossen. Also, sie sind Idealfeld. Die Finanzierungen dazu haben zum Teil stattgefunden. Also, die Politik muss nicht für die letzte Biodieselanlage, finde ich, die im letzten Börsenfieber noch gebaut wurde, die Verantwortung übernehmen. Also, es sind durchaus vielleicht Überkapazitäten, aber das, was heimisch machbar ist und was heimisch eine gute Qualität hat, das muss wieder gestärkt werden. Warum importieren wir denn ständig hier diese Biodieselöle und konterkarieren eine Biodieselstrategie in den USA, die geht völlig flöten, weil der Stoff zu uns kommt. Das ist ein wirklicher Unsinn. Das muss die Politik versuchen, also über CO<sub>2</sub>-Bilanzen hinzukriegen, weil sich dann ein Transport automatisch nicht mehr lohnt.

Gut und jetzt habe ich noch eine Sache, weil es immer heißt, die Mark oder der Euro zum Einsparen ist dort am effizientesten angelegt. Das ist ein guter Ansatz. Aber wir müssen trotzdem auf allen Gebieten arbeiten. Wir sollten nicht konkurrieren, sondern mir ist es klar, dass also Pflanzenöl im Blockheizkraftwerk die effizienteste Variante ist. Habe ich schon gesagt. Aber wir müssen uns trotzdem Fragen, irgendwie muss ich Auto fahren. Also, den Teil, den ich in der Stadt nicht über Elektroauto, aber den Schwerlastverkehr, die Landwirtschaft, den Überlandverkehr, da wird am Dieselmotor überhaupt kein Weg vorbei führen. Dann brauche ich eine Strategie. Nur weil hier Probleme damit verbunden sind, darf ich davon nicht zurücklaufen. Also, es muss also beides entwickeln.

Eine Sache wäre mir dann noch wichtig. Das ist das letzte. Das ist in diesen Ökobilanzen.

Das ist tatsächlich von dem Vorrednern auch schon erklärt worden. Wer bezahlt, schafft an. In meiner Branche gab es wirklich bei Pflanzen- und Biodiesel, da gab es dann Untersuchungen. Da durfte der Rapskuchen, weil er kein Kraftstoff ist, nicht herangezogen werden. Das wir dann schlecht aussehen, das ist natürlich klar. Es ist sogar ein renommiertes Institut gewesen. Da müssen wir zu einer Einheitlichkeit kommen. Wir haben dezentrale Ölherstellungskonzepte. Die sind komplett CO<sub>2</sub>-neutral. Das ist ein Pflanzenölschlepper, ein Pflanzenöl-BHKW, ökologischer Mischfruchtanbau. Also, die Menschheit, wenn sie es will, kann sie das bestellen. Das musste halt bezahlt werden oder organisiert werden. Wir können ihm jegliche Effizienz geben, die die Politik eigentlich will. Was immer vergessen wird in der Pflanzenöl- und Biodieselökobilanz ist, dass der Rapskuchen Sojaschrot ersetzt. Der über 10.000 km normal transportiert werden muss aus Lateinamerika oder aus USA und dort auch die Probleme auf dem Regenwald ausübt, diesen Druck. Also, wenn sie diese Dinge alle volkswirtschaftlich zusammennehmen, dann würde vermutlich das dezentrale Konzept der Reinkraftstoffe würde am besten hinsichtlich Sozialökologie und Ökonomie abschließen. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Ich rufe jetzt den zweiten Fragenkomplex auf zu Quoten und gebe als erstes das Wort Herrn Kollegen Becker.

Abg. Dirk **Becker** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage an Herrn Hohmann und an Frau Sprick. Es ist vorhin im Statement von Herr Gruber bereits das Thema Hydrotreating genannt worden aus ökologischer Sicht. Meine Frage zu den Quoten: Die Bundesregierung hat zur Erreichung der Quoten 2020, es als unerlässlich angesehen, einen Antrag von 3 % Hydrotreating ab 2010 zuzulassen, weil ohne diesen Anteil die Ziele nicht erreichbar schienen. Jetzt kommt es zu einer Korrektur der Ziele. Frage: Heißt das nicht im Gegenzug, dass jetzt eigentlich auch auf diesen Anteil verzichtet werden könnte, um die Quote zu erreichen? Ergänzende Frage: Wäre es nicht vielleicht sogar eine zusätzliche Gefahr für heimische Biokraftstoffe, wenn wir jetzt dieses Einfallstor für Importe, die über Hydrotreating qualitativ hochwertig aufgearbeitet werden, offen ließen, dass dann im Gegenzug die heimischen Biomasseprodukte noch zusätzlich vom Markt verdrängt werden könnten?

**Vorsitzende:** Als nächstes Herr Hill, bitte.

Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.): Ich habe die Frage an Herrn Prof. Faulstich. Ich habe eben schon erwähnt, dass wir die Quote von vornherein abgelehnt haben, weil zu dem damaligen Zeitpunkt im Grunde genommen der reine Kraftstoffmarkt schon funktioniert hat und eigentlich im ländlichen Raum optimal ausgerichtet war. Es ist darauf hingewiesen worden, dass insbesondere große Speditionen sich in diesem Markt bedient haben, auch der kleinere Individualverkehr. Wir gehen noch ein Stückchen darüber hinaus und sagen, wir wollen auch ein Moratorium, um den ländlichen Raum hier noch mal eine Chance zu bieten, letztendlich auch noch mal den Stand zu erreichen, der vor dem entsprechenden Gesetz zusammengebrochen ist. Wie beurteilen sie die Situation, wenn wir sagen, ok wir hätten gern ein Moratorium, um letztendlich ohne Quote hinzukommen.

**Vorsitzende:** Als nächstes Herr Fell bitte.

Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Vorsitzende, wir haben etwas weniger Zeit, wegen der Aktuellen Stunde heute. Deswegen würde ich auch einen zeitsparenden Vorschlag machen wollen. Ich möchte nämlich eher zu der dritten Kategorie noch eine Frage stellen, wenn sie mir garantieren, dass ich da noch drankomme, will ich dass gerne später machen oder jetzt schon vorschieben.

**Vorsitzende:** Na gut, da Herr Liebing um 15.00 Uhr weg muss und auch gerne zu drei eine Frage stellen möchte, denke ich, dann machen wir das gleich.

Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke schön. Ich würde wiederum gerne an Herrn Dr. Georg Gruber diese Frage richten. Und zwar geht es hier um die Treibhausgaskarbonisierung, die mit einem aktuellen Klimaforschungsergebnis eine ganz besondere Bedeutung erreicht. Wir haben in der letzten Woche ein sehr besorgniserregendes Klimaforschungsergebnis von Prof. Hansen dem US-NASA-Forscher bekommen. Einen der weltweit renommiertesten Klimaforscher. Er hat gesagt, dass bisher die Effekte der Selbstverstärkung, als Methangasentwicklung, Albedo zurücknehmen oder anderes unterschätzt wurden und deswegen auch die Trägheitseffekte bei bestehender Konzentration viel stärker eine Erwärmung der Erde hervorrufen

würden. Er schlägt neue Strategien vor, die viel stärker in den Mittelpunkt gerückt werden müssen, erstens viel schneller zu Null-Emissionen zu kommen und gar nicht mehr über Emissionsreduktionen zu gehen. Zweitens sagt er ganz deutlich, wir müssen viel stärker wieder Strategien in den Blick nehmen, die den Kohlenstoff aus der Atmosphäre entfernen und in Böden deponieren. Genau das ist jetzt mein Fragepunkt. Wie schaffen wir es mit landwirtschaftlichen Methoden über Pflanzen als Felder, Kohlenstoff aus der Atmosphäre herauszuholen und diese landwirtschaftlichen Böden zu verbreitern, zu vergrößern, um damit mehr Flächen zu bekommen, Hunger und Biokraftstoffe nicht als Konkurrenz, sondern als Energien weiter wachsen lassen zu können und auch gleichzeitig mit diesem Methoden eben die Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre zu verringern. Ist da die Biokraftstoffstrategien mit reinen Biokraftstoffen ein guter Weg, auch weltweit betrachtet, nicht nur in Deutschland, damit man das auch in eine wichtige Strategie mit in den Blickpunkt nehmen kann?

**Vorsitzende:** Herr Kollege Liebing bitte.

Abg. Ingbert **Liebing** (CDU/CSU): Vielen Dank. Meine Frage richtet sich an Graf Bülow. Gesetzt den Fall, die B100-Strategie wird verschärft, konserviert. Sehen Sie Grenzen dessen, ebenfalls können sie uns Grenzen definieren, abschätzen, inwieweit dies durch den heimischen Markt noch beliefert werden kann oder ab welcher Intensität dann auch wiederum auf Import zurückgegriffen werden muss? Zweiter Punkt. Sie haben in ihrer Stellungnahme auch auf die mittelständische Struktur ihrer Mitgliedsunternehmen hingewiesen. Sehen sie die Gefahr, kann es eine Gefahr geben, dass bei einer Verstärkung in diesem Bereich es auch wieder zu einer Konzentration von Großunternehmen führt oder würden sie die mittelständische Struktur dort auf Dauer auch bei Intensität gewährleistet sehen.

**Vorsitzende:** Ich frage jetzt mal in die Runde, da ich zu Themenkomplex zwei keine Fragen mehr habe und wir schon den Themenkomplex drei, bitte, nein hier liegt nichts vor. Trotzdem die Frage, ob wir jetzt gleich drei mit anschließen, weil, dann denke ich, trägt das zur Effektivierung bei. Dann bitte, Frau Wetzel.

Abg. Dr. Margrit **Wetzel** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage an Frau Sprick. Frau Sprick, sie haben plädiert für ein

kurzziehen der Gesamtquote auf 7 %. Nun hat der Umweltminister sein aktuelles Plädoyer auf 5 % gebracht. Gesetzt der Fall, ob mit oder ohne Nachhaltigkeitsverordnung oder Quoten für heimische Produkte. Wie schätzen sie die Entwicklung der Absatzmärkte ein, bei einer Gesamtquote von 5 %?

**Vorsitzende:** Danke und als nächstes Herr Kauch bitte.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich habe noch mal eine Frage zum Thema technische Seite, Quote aus reinen Biokraftstoffen. Ich würde gerne noch mal nachhaken bei Herrn Gruber und dazu vielleicht auch noch mal die Meinung von Herrn Dr. Hohmann hören. Nämlich die Frage, ob ich das richtig verstanden habe, dass wir bei der Beimischung B7 in die gleichen Probleme hineinlaufen, wie bei beim Ethanol? Wenn es tatsächlich zu Verstopfung der Dieselfilter kommt, ab wieviel tausend km kann man mit dieser Verstopfung rechnen? In dem Zusammenhang dann natürlich auch in der Frage noch mal, wenn reine Biokraftstoffe, ist es dann tatsächlich so, dass man keine Filter bräuchte. Habe ich das richtig verstanden?

**Vorsitzende:** Herr Hill, bitte.

Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.): Ja, ich möchte meine Frage direkt an die Frage von Herrn Kauch anschließen. Ich möchte also noch mal auf diese Situation Rußpartikelfilter bzw. Katalysator eingehen, die sie eben sehr deutlich beschrieben haben, Herr Dr. Gruber. Mich würde interessieren, gibt es Erkenntnisse aus der jetzigen Beimischung bereits, weil sie schreiben, dass es bei Diesel, Biodiesel bereits bei 2 % eintritt. Sie hatten die 100.000 km angesprochen. Von ihrer Seite aus, gibt es da Lösungsansätze? Das hätte ich gern noch bisschen näher gewusst. Und die gleiche Frage hätte ich noch mal an Herrn Dr. Rosenkranz gestellt.

**Vorsitzende:** Dann Frau Kotting-Uhl bitte.

Abg. Sylvia **Kotting-Uhl** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe auch nur eine ganz kurze Frage an Herrn Graf Bülow und Herrn Hohmann. Nein, sie lasse ich diesmal in Ruhe, Herr Faulstich. Ich habe es jetzt auch, glaube ich, verstanden, was sie meinen. Wir haben jetzt von vielen, vielen der Sachverständigen gehört, wie wichtig diese Zentralisierung auch ist. Dieser vorliegende Gesetzesentwurf trägt in ihren Augen vielleicht auch nur mittel- oder

langfristig dazu bei, dass wir die Dezentralisierung stärken oder schwächen?

**Vorsitzende:** Dann kommen zur Beantwortung der Fragen. Ich bitte als erstes Herrn Axel Graf Bülow die Fragen von Herrn Liebing und Frau Kotting-Uhl zu beantworten.

SV Axel Graf **Bülow** (Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V.): Vielen Dank. Zu den Grenzen des B100-Marktes durch heimische Rohstoffe, wenn ich das so richtig wiedergebe, denke ich, ist zu sagen, dass die Beimischungsregelung in großen Teilen sicher hingehauen hätte. Wir haben sicher eine Grenze zurzeit, die irgendwo bei gut 1,5 Millionen Tonnen liegt, die man durch heimische Biodieselerohstoffe gut versorgen könnte. Darüber hinaus wird das dann immer problematisch. Wir sehen da, insofern ist das gewissermaßen dolet geworden, weil nun die Beimischungsregelung da ist und wir müssen mit dem Phänomen leben. Der ganze Markt ist dadurch durcheinander geraten und die Reinkraftstoffe, zumindest im Pkw-Bereich an den Tankstellen, an unseren Tankstellen ist gegen Null. Von daher ein Bemerkung vielleicht zu dem, was vorhin schon mal gesagt wurde. Es gibt noch Infrastruktur. Das mag es im Produktionsbereich geben, aber an den Tankstellen werden diese Strukturen von heute auf morgen und übermorgen abgebaut und dann sind die weg und es wird kein Mittelständler so dumm sein, die Zapfsäule wieder aufzubauen, die er nun gerade abgebaut hat. Es sind andere Zapfsäulen. Die sind auch nicht unbedingt für andere Kraftstoffe nutzbar. Insofern wage ich da die Behauptung, dass ist nicht ganz einfach, diese Struktur gegenüber dem Endverbraucher wieder hinzustellen. Ich bin auch gar nicht mehr so zuversichtlich, dass wir den B100-Markt im Pkw-Bereich über kurz über lang wieder ins Leben wecken können. Das sehe ich als sehr schwierig an.

Die zweite Frage ging um die Konzentration durch den Einsatz von Biokraftstoffen. Das muss man unterschiedlich sehen. Je nach dem, dass ist die Antwort auch auf ihre Frage. Einmal haben wir die erste Generation. Die sehe ich zunächst mal als unkritisch an, wenn sie so gemacht wird, wie sie jahrelang gemacht wurde. In dem man dezentrale Strukturen auf der Herstellerseite und dezentrale Strukturen auf der Handelsseite praktisch durch die Biokraftstoffe angeregt hat. Mit der Beimischungsregelung ist es von heute auf

morgen zu einer Konzentration gekommen, in dem die gesamte Menge von B100, die anderen Produkte spielen noch nicht so eine große Rolle, in die Raffinerien geflossen sind mit der Wirkung auf die Mengen, mit der Wirkung auf den Importdruck. Von daher kann man ganz deutlich von einer Konzentrationswirkung durch die Beimischungsregelung sprechen. Wir haben das im Übrigen seiner Zeit auch sehr deutlich gemacht, aber leider sind wir da nicht so richtig gehört worden. Die Konsequenzen liegen vielleicht heute auf dem Tisch. Insofern ist es so, dass der Wettbewerb mit Sicherheit auch geschwächt wurde durch diese Beimischungsregelung, denn die Versorgungssicherheit, die ein Punkt beim Einsatz von Biokraftstoffen sein sollte oder eine Rolle spielen sollte, die ist natürlich dadurch, dass wir jetzt vermehrt wieder auf Importe aus wieder aus fragwürdigen Gegenden zum Teil angewiesen sind, ist mit Sicherheit nicht gestärkt worden. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Schönen Dank und ich bitte Herrn Prof. Faulstich die Frage von Herrn Hill zu beantworten.

SV Prof. Dr.-Ing. Martin **Faulstich** (Sachverständigenrat für Umweltfragen): Da wir uns klar für ein Einfrieren der Quote ausgesprochen haben. Das kann man sicherlich mit Moratorium gleichsetzen, also wir haben gesagt Pause zum Nachdenken und soweit Zustimmung zu ihrer Frage.

**Vorsitzende:** Kurz und knapp. Herr Hohmann beantwortet bitte die Frage von Herrn Becker, Herrn Kauch und Frau Kotting-Uhl.

SV Dr. Friedrich **Hohmann** (Die Mittelständische Mineralöl- und Energiewirtschaft Deutschland e.V.): Vielen Dank. Zur Frage, Herr Becker, Hydrotreating. Ich glaube, sie haben die Entwicklung richtig geschildert. In der Tat, wir haben mit Widerwillen damals 3 % im Rahmen der Roadmap zugestimmt, weil wir sahen, dass natürlich ein Tief von 20 % in der Erfüllung schon auf objektive Schwierigkeiten stützt. Das zweite ist, die Bedenken die wir hatten, waren einmal die Frage der Konzentration in der Branche. Denn es ist völlig klar, dies ist ein Produkt, was ausschließlich in der Raffinerie hergestellt wird. Das stärkt also die Oligopol-situation. Ich muss jetzt nicht auf die Untersuchung des Bundeskartellamtes aus den letzten Wochen verweisen. Aber dies ist ein Punkt, wo wir sagten, hier verliert der Mittelstand einen eigenständigen Handlungsspiel-

raum, wenn wir dies zulassen. Wie gesagt, wir haben das dann zugelassen. Wir hatten einen zweiten Punkt der genauso war, wie der den sie angeschnitten hatten. Das was, ich glaube, hier auf dem Podium gesagt wurde, dass aus physikalischen Gründen Palmöl für die Hydrierung, das mit Abstand beste ist, dass müssen wir uns dann mal ausmalen, wozu das führt. Dies kann nur dazu führen, dass noch mehr Palmöl importiert werden muss und wenn wir uns die Palmölsituation in der Welt ansehen. Wir haben eine Produktion X, einen Welthandel X. Der Welthandel beträgt ungefähr 24 Millionen Tonnen. Der wird zu 90 % absorbiert durch die Nahrungsmittelindustrie, Kosmetikindustrie. Da geht ein bisschen was bereits jetzt in Biokraftstoffe und es geht allerdings etwas in die Verbrennung in Blockheizkraftwerken. Aber, wenn ich mir das ansehe, diese Menge, die dort im Welthandel ist, die müsste vermehrt werden. Dann stelle ich mir die Frage, habe ich die Brachflächen, denn nur um die kann es gehen, habe ich diese Brachflächen in der Menge in Indonesien, Malaysia zur Verfügung, um dieses zu tun. Ich sage ihnen, wir haben sie nicht. Wenn wir die eigenen Erklärung zur Nachhaltigkeit ernst nehmen und das würde ich auch dann sagen und das unterstelle ich sehr positiv, denn das hat die Mineralölwirtschaft getan, dann kann es eigentlich nicht sein, dass dieses auf diesem Wege geschieht und ich denke, dass damit eigentlich für mich, weil wir mit der niedrigen Zielsetzung jetzt ein Freiheitsgrad haben, würde ich mal so nennen. Herr Becker, dass damit für mich eigentlich das Thema obsolet und tot ist. Also, wir würden es begrüßen, wenn man zu einer Lösung käme, wo man aus ökologischen Gründen sagt, nein dazu und aus Wettbewerbsgründen. Ich glaube, dass sind Gründe genug.

Das zweite Thema, Herr Kauch, Quote. Ich will bei der Quote, weil das ist, hat Herr Hill vorhin mich auch gefragt, Quote und Reinkraftstoff. Sie können das nicht ohne weiteres vergleichen. Graf Bülow hat auf den Reinkraftstoffmarkt hingewiesen. Der Reinkraftstoffmarkt, so wie er ist, ist eigentlich heute entweder nur zurückzuholen durch steuerliche Maßnahmen im Lkw-Bereich, sie werden einen Reinkraftstoff B100 heute im Lkw-Bereich nicht unterbringen, wenn er nicht steuerlich gefördert wird oder durch Ordnungspolitik. Das können sie z. B. etwa im Bereich ÖPNV oder sonstwo machen. Aber ansonsten, die Möglichkeiten im Reinkraftstoffbereich relativ begrenzen. Ob man da 1,5 Millionen Tonnen am Ende rechnet oder 2,5, jedenfalls es gibt nicht sehr viele Elemen-

te, die sie über einen Reinkraftstoffbereich bedienen können. Das kann auch ein bisschen sein im Exportbereich. Das kann auch etwas sein, wo sie es verwenden, etwas im Heizölbereich, aber das ist auch eine Mischung. Da muss man sehen, ob es noch technische Probleme gibt. Die Quote ist im Grunde genommen auch ein Stück deswegen gewählt worden, weil man eine Sicherheit für den Absatz hatte und eine Sicherheit in Richtung, dass gewissen Kosten mit umgelegt werden. Es entsteht durch die Quote weder von 5 % noch 6,25 % irgendein Druck auf Abholzung von Regenwäldern. Ich will das mal deutlich sagen. Das sind die Themen, wo ich sage, hier ist dringender Bedarf in der Diskussion, sachlich aufzuarbeiten. Wir haben einen Flächenbedarf in Deutschland für Raps definiert. Alles was der Landwirtschaftsminister sagt, haben wir noch durchaus Möglichkeiten der Flächenausnutzung zusätzliche Flächen ohne das eine Flächenkonkurrenz zur landwirtschaftlichen Nutzung gibt. Dasselbe gilt für Ethanol. Es wird im Übrigen auch immer übersehen, dass es, wenn wir schon über Importe reden, die entscheidenden Importe, wenn sie denn kommen, auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten, aus osteuropäischen Ländern kommen, wo erhebliche Möglichkeiten bestehen, ohne das Nachhaltigkeitskriterien irgendwo tangiert oder definiert sind. Insofern sage sich, wir haben hier zwei Instrumente. Diese beiden Instrumente stehen nebeneinander. Die haben jeweils Gründe für sich, warum sie dort stehen. Wir würden es begrüßen, wenn man nicht zu einer Einwegstrategie kommt. Also, nicht nur zu einer Quote, sondern gleichzeitig noch eine B100-Marke erhält und dann muss man eben sehen, wie das geht. Das geht teilweise eben, wie gesagt durch Ordnungspolitik, aber der größte Teil, dass tut mir Leid, dass muss ich sagen, geht nur damit, dass wir steuerliche Maßnahmen machen und dies gilt für den Lkw-Bereich. Ich glaube, im Lkw-Bereich haben wir auch gute Gründe dies zu tun. Ich betone noch einmal. Ich würde es sehr begrüßen, wenn der Bundesfinanzminister seine Rechnung, was ihn das kostet, noch einmal unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten noch einmal überprüft.

Frau Kotting-Uhl, ich hatte, also das ist jetzt, wirklich Spekulation. Erstens, ich weiß nicht, was aus dem Gesetz wird, zweitens soll das Gesetz 2015 kommen und drittens welche Rolle der Mittelstand, in welchen Ebenen auf der Produktionsseite, auf der Zuliefererseite, im Handelsbereich, dann nachher noch spielt, dass ist eine ganz andere Frage. Die richtet

sich eben danach, was erhalten wir eigentlich bis dahin aufrecht im Bereich der Produktion von Biokraftstoffen, im Bereich der landwirtschaftlichen Vorprodukte und was kann der Handel überhaupt noch tun, Graf Bülow hat es gesagt, um für sich selber das Produkt an den Markt zu bringen. Wenn daran nichts zu verdienen ist, tut mir Leid, wir haben Marktwirtschaft, dann werden wir dieses Produkt auch nicht mehr haben. Wir haben an den privaten Tankstellen etwa um 1.500 Möglichkeiten gehabt, B100 zu tanken.

Etwa 55 % aller Leute haben dies heute eingestellt. Von den restlichen 45 sagen in einer Befragung 25 % wir werden es tun. Es bleibt ein kleiner Rest übrig. Wie Graf Bülow sagt, ob sie jemanden, den sie einmal sozusagen, entschuldigen sie den Ausdruck, vor den Kopf gehauen haben, ob sie den jemals wieder dazu bringen, das zu tun, das bezweifle ich. Darum sind die Entscheidungen heute in kurzfristiger Sicht ganz wichtig. Wir brauchen Entscheidungen. Wir eiern seit einem halben Jahr in dem ganzen Thema um Entscheidungen rum. Wir brauchen ganz klare verlässliche Diskussionsmöglichkeiten, sonst kaufen unsere Händler auch keinen Biodiesel. Dann hat Frau Sprick nichts davon. Entschuldigung, aber die Antwort ist nicht besonders befriedigend für das Ziel, aber mehr kann ich dazu nicht sagen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank und ich bitte jetzt Frau Sprick um die Beantwortung der Fragen von Herrn Becker und Frau Wetzel.

SV Petra **Sprick** (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.): Ja, die erste war zum Thema Hydrotreating. Da ist schon einiges zu gesagt worden. Ich möchte nur noch mal erinnern: Im Rahmen der Roadmap haben eigentlich Mineralindustrie und die Automobilindustrie festgelegt, es soll bei einem 7 %igen Anteil von Biodiesel bleiben und der restliche Anteil auf die 10 % soll mit 3 % Hydrotreating aufgefüllt werden. Wir haben das von Anfang an nicht begrüßt. Wir sind der Meinung, der Beimischungsanteil kann höher sein. Die Franzosen stellen das gerade unter Beweis. Sie geben für ihre Neufahrzeuge bei Peugeot und Renault 30 % frei. Es ist allerdings eine kleine geringfügige motortechnische Anpassung vorgenommen worden, aber es geht. Hydrotreating, wurde gerade schon gesagt, wird in der Regel in der Basis von Palmöl gemacht werden müssen, weil es ein kurzketziges Öl ist und um diese Elemente zu sättigen, braucht man Wasserstoff. Wenn sie den Wasserstoff rege-

nerativ herstellen, ist ja sehr teuer, wenn sie ihn nicht regenerativ herstellen, ist er im Zweifelsfall nicht nachhaltig. Es gibt eine Ökobilanz zum Hydrotreating. Das ist aber eine Auftragsarbeit. Die ist aus unserer Sicht nicht sehr verlässlich. Nach unserer Schätzung kann die Ökobilanz des Hydrotreating nicht besonders positiv sein und auch die Herstellungskosten dürften sehr hoch sein, jedenfalls höher als die des Biodiesels. Wir haben auch schon gesagt, deshalb waren wir auch gegen die 7 %. Wir können mit unseren heimischen Produktionskapazitäten bereits 15 % Biodiesel erzeugen. Von daher besteht gar nicht die Notwendigkeit, hier den Deckel bei 7 % zu setzen und eine neue Technologie einzuführen mit allen Unwägbarkeiten, die hier heute auch schon aufgezählt worden sind. Die Quintessenz der Frage war, besteht die Gefahr, die heimischen Biokraftstoffe damit zu verdrängen. Wird da eine Tür geöffnet. Ganz selbstverständlich ja! Es wäre das Ende für Biodiesel bei 7 % und es wäre der Anfang von Hydrotreating, Hydrotreating 3 % wäre nur die erste Stufe, aber wenn einmal die Investition getätigt werden bei der Mineralölwirtschaft, dann geht das natürlich weiter. Da muss man sich im Klaren darüber sein.

Die zweite Frage bezog sich auf das Vorziehen auf die Gesamtquote. Das, was wir gefordert hatten gegenüber der Aussage von Minister Gabriel, die Quote von 6,25 auf 5 % herunter zu setzen. Was hat das für eine Bedeutung für die Absatzmärkte? Ganz klar, die 7 % Diesel als Beimischung kann man in dieser Gesamtquote unterbringen, man kann auch ein maximal 5 %-igen Ethanolanteil unterbringen. Das ist, was jetzt in der Kraftstoffqualitätsverordnung vorgesehen ist. Das ist aber auch das Ende der Fahnenstange. Es gibt keine weiteren Möglichkeiten mehr, dann Biokraftstoffe noch abzusetzen. Für uns konkret heißt das auch, wir bleiben bei 7 % und die Hälfte unserer jetzigen Produktionskapazitäten kann nicht genutzt werden. Von daher reicht uns die Quote von 5 % einfach nicht aus. Ich plädiere an dieser Stelle hier noch einmal dafür, auf 7 % zu gehen, denn wir müssen dann gar nichts Neues machen. Wir haben das bereits.

**Vorsitzende:** Danke, Herr Dr. Rosenkranz beantwortet bitte die Frage von Herrn Hill.

SV Dr. Gerd **Rosenkranz** (Deutsche Umwelthilfe e.V.): Es wäre mir viel lieber umgekehrt gewesen. Erst Herr Dr. Gruber und dann Herr Dr. Rosenkranz. Geht das? Also gut, dann sa-

ge ich, was ich darüber weiß, das ist nämlich nicht viel. Das hängt einerseits damit zusammen, dass es die Filter in Deutschland noch nicht so lange gibt. Das heißt 100.000 km sind relativ Wenige damit schon gefahren. Das liegt an der deutschen Autoindustrie. In Frankreich ist das etwas anders. Da höre ich gerade, dass die auch mit 30 % fahren können. Ich weiß auch z. B. nicht, ob jemand das eigentlich systematisch untersucht dieses Problem oder ob das sich auf der Ebene, da ist einer verstopft, bewegt. Deshalb bin ich so gespannt auf die Antwort von Dr. Gruber.

**Vorsitzende:** Gut, die werden wir jetzt gleich hören. Herr Dr. Gruber sie beantworten bitte die Fragen von Herrn Fell, Herrn Kauch und Herrn Hill.

SV Dr. Georg **Gruber** (Bundesverband Pflanzenöle): Vielen Dank. Zum Thema Karbonisierung und Methangas von Herrn Fell. Also, Methangas ist wirklich ein Problem, weil nur mit 2 % unverbrannt entkommen, dann ist der CO<sub>2</sub>-Vorteil von Gas gegenüber Erdöl dahin. Da habe ich nie die Kraftstoffstrategie der Regierung oder Politik und des Finanzministeriums verstanden, Gasfahrzeugsteuer zu begünstigen, weil wir wissen, das Erdgas aus russischen, osteuropäischen Gegenden so zwischen 10 und 30 % Gasverluste hat. Gibt es auch ernsthafte Untersuchungen, die klar ausdrücken, dass hier aus der Erdgasfahrzeugseite eine sehr, sehr große Klimabelastung kommt. Auch wenn der Auspuff gläsern und sehr, sehr sauber ist. Gut, die Karbonisierung. Das ist entscheidend. Heute war in der Zeitung zu lesen, die München-Rück sagt, wir sind mitten im Klimaproblem und es ist erst der Anfang. Also, wir müssen umdenken, dass wir heute die Strukturen verändern, weil es kostet uns dann einfach zu viel Geld. Ein Humusaufbau, da spreche ich natürlich dann landbauliche Praxis an. Das muss dann verändert werden. Landwirte müssen honoriert werden nicht maximale Erträge runterzuräumen von ihrem Acker, sondern hier nachhaltig damit umzugehen und Aufbau auch honoriert zu bekommen, preislich. Wir können auch Karbonisierung betreiben, in dem wir international die Brachflächen zurückbringen in die Produktion. Da hätten wir eine Pflanze, die Jatropha, die ist eine vorzügliche Pflanze, die in ariden und semiariden Gebieten sehr, sehr gut wächst. Wir haben auch perfektes Modell dafür. Also, es klappt wirklich gut. Nur, wenn wir dieses Ziel nehmen, Rückführung der Wüsten, dann haben wir geringe Erträge. Das will keiner ak-

zeptieren. Also, wir haben jetzt von Großinvestoren Jatrophaprojekte, die will ich rausfinden, dass die Jatropha im Regenwald auch am meisten Geld bringt. Das müssen wir versuchen zu steuern, politisch. Wir müssen diese Pflanze, die ihre Fähigkeiten gerade in der Karbonisierung hat und in der Biokraftstoffversorgung, ohne um Nahrungsmittelflächen zu konkurrieren, aber halt dann wenige Erträge, wenige Rendite bringt, dass müssen wir in irgendeiner Weise organisieren. Brasilien macht Versuche in diese Richtung, durch ein Netz von Steuerbegünstigungen bringen die oder versuchen es zumindest, es scheint zu klapfen, die kleinen Landwirte genau in die Örtlichkeiten, wo sie sie produzieren lassen wollen und auch an die Pflanzen, wo sie sie gerne hätten. Also, es gibt Möglichkeiten das zu steuern. Gut.

Jetzt zum Rußfilter. Also, ich hatte es falsch ausgedrückt, wenn der Eindruck entstanden ist, Pflanzenöl und Biodiesel bräuchten keinen Rußfilter. Das ist nicht richtig. Natürlich haben wir Abgase, die sind von den Partikeln großflächiger. Also, es ist ein klebriges Abgas und wird von den Flimmerhärchen eher abgenommen, aber ich bin mir sicher, dass irgend noch ein Abgasbestandteil, den wir noch nicht kennen, irgendwo drin ist, der dann auch gut ist, wenn er im Rußfilter landet. Also, lassen wir dieses System, nachdem wir es implantiert haben, bleiben wir dabei. Gibt es heute schon Probleme? Ich sage ja, rausfinden kann es vermutlich auch bloß wieder der ADAC, denke ich. Unser neuer Sachverständiger in solchen Kernfragen und weil wir wissen von der Industrie, dass sie sich also von Novel to the Tank, from Tank to the Novel. Sie kümmert sich eigentlich nicht. Sie sagt, es geht mich nichts an, wo der Kraftstoff herkommt und was danach passiert. Auch nach 100.000 km und ohne Garantie entlasse ich meinen Kunden. Wir wissen von den unseren Reinkraftstoffmärkten, die landwirtschaftliche Industrie hat festgestellt, Deutz z. B., wenn die Pflanzenölnorm und die Biodieselnorm, wie sie jetzt besteht, auf Rußfilter trifft, dass ist dann im Jahr 2010 auch bei Traktoren der Fall, bei Autos heute schon, VW oder Mercedes, dann muss man den Rußfilter 250 mal tauschen. Wenn ich die Norm absenke auf die Nachweisgrenze, die analytisch möglich ist, dass ist 0,5 mg Phosphor, 0,5 mg Calcium und Magnesium, dann muss ich ihn nur 1 bis 2 mal tauschen. Deswegen ist es eine Sache die kriege auch mit Importdieselinindustrien nicht hin. Die Frau Sprick hört mir sicherlich sehr schnell zu. Ich bin ihrem Biodie-

selnormengremien auch ein bisschen verbunden. Man will hier noch etwas schwächere Absenkungen machen, weil man denkt, die Analytik kann es noch nicht. Es sind zu viele Analysebüros, die diese Nachweisgrenze von den Gerätschaften her nicht leisten können. Darum können wir uns aber heute nicht kümmern, wenn es droht, dass Millionen von Autofahrern nach der Garantie zu Verstopfungen einfach selbst bezahlen müssen und auch die Rußfilter ihre Arbeit nicht leisten, dann muss die Analytik einfach die Geräte haben, die heute schon gute Büros haben und es muss sich dann einfach durchsetzen. Wir können an der Analyseproblematik doch nicht hier so eine große volkswirtschaftliche externe Kostenverschiebung hier akzeptieren. Von der Seite her hören wir schon, dass kann nur der ADAC rausfinden, wenn das ein Bürger fragt, der fragt, wer hat schon den Rußfilter bezahlt? Bei bis 100.000 tut es die Industrie und tauscht den einfach aus. Von der Seite her, schon bei 2 % Biodiesel wissen wir, dass es dann ab 100.000 km knapp wird. Je mehr dann diese Beimengung sich dann erhöht und das nicht in Griff gekriegt wird, ob der Importbiodiesel sich drum kümmert oder ob der heimische die Qualität dann hinkriegt, dann gibt es hier eine riesige Belastung für den Endkunden.

**Vorsitzende:** Gut, schönen Dank. Mir liegt jetzt noch eine Wortmeldung vor, die würde ich gerne noch drannehmen und dann die Anhörung für heute schließen. Herr Mühlstein, bitte.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Frau Sprick, ich habe eine kleine Zusatzfrage. Sie sagten 7 % ist sozusagen durch heimische Produktion möglich, also Gesamtquote. So hatte ich das verstanden. Wie stellen wir, dass ist eine Frage auch für uns als Politik. Wie können wir sicherstellen, dass eben diese 7 % tatsächlich auch in der Gesamtquote politisch realisiert werden oder in der Realität realisiert werden und nicht zum größten Teil durch Importe. Sie nannten da vorhin B 99, Ethanol, Brasilien etc. Welche Handlungsnotwendigkeiten sehen sie da?

**Vorsitzende:** Frau Sprick bitte.

SV Petra **Sprick** (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.): Danke. Da gibt es zunächst mal die zwei großen handelspolitischen Herausforderungen, gegen dieses doppeltsubventionierte B 99 zu kämpfen. Das ist einfach nicht fair. Das ist bei der EU-Kommission bekannt. Da wird ein Strafsollverfahren ange-

strebt, aber solche Prozesse sind langwierig. Das kann eben auch noch 2 Jahre dauern. Das gleiche betrifft auch Argentinien, die auch in den Genuss dieses B99 kommen, indem sie eben ihren Soja über die USA hier nach Europa verschiffen. Das war gerade der Disput an dem sich Greenpeace entzündet hat, weil angeblich in Argentinien der Gran Chaco dafür erhalten musste. Da kann ich nur sagen, wir kämpfen an derselben Front, aber das kann nur handelspolitisch gelöst werden.

Was die Frage angeht heimische Kraftstoffe. Ja, wir können das mit Hilfe von heimischen Kraftstoffen schaffen. Wir haben da auch schon Vorschläge unterbreitet. Den einen habe ich vorhin als eine Schlussfolgerung genannt. In der es heißt: Bitte Importkraftstoffe nur unter der Voraussetzung, dass nachgewiesen werden kann, dass sie garantiert nachhaltig erzeugt worden sind. Das betrifft den Anbau der Biomasse, aber wenn ich Brasilien beispielsweise sehe oder Zuckerrohr, sieht es auch so aus, dass man den Verarbeitungsprozess mit einbeziehen muss. Beispielsweise wird in Brasilien beim Ethanol die Bagasse verbrannt, nach unserer Kenntnis, was hier verboten wäre in Europa. Oder es gibt keine TA Luft in Brasilien, die eben hohe Emissionsstandards festhält. Das alles ist bei uns der Fall und so würden wir die Forderung aufstellen, dass Einzelzertifizierungen vorgelegt werden müssen, die dann auch wirklich nachweisen, dass die Werte besser sind, als das, was beispielsweise in unserer Tabelle mit den Defaultwerten vorgesehen ist. Wenn man derart respektiv vorgeht, stellen wir uns das so vor, kommen vorerst kaum Importrohstoffe rein. Man kann sie dann nicht ganz ausschließen. Das ist sicherlich WTO-rechtlich sehr schwierig, aber man kann sie auf ein Mindestmaß reduzieren. Eine andere Möglichkeit wäre die, dass man sagt, dass wird auch schon der EU-Kommission angedacht. Die beobachtet auch sehr streng, wie viel Importrohstoffe kommen rein, weil sie ein gewissen Verhältnis sehen, gerade sehen möchte, von sage ich mal 80 % Inlandrohstoffen, 20 % Importrohstoffe, weil sie nur damit ihre drei Ziele erfüllen kann, nämlich die heimische Landwirtschaft alternativ zu beschäftigen, die Abhängigkeit von den fossilen oder auch von den Mineralölkonzernen zu lösen und auch die Wertschöpfung einfach hier im Lande zu behalten. Da wäre so eine Inlandquote denkbar, dass man einfach sagt, es muss gewährleistet werden, dass 70 % der Biokraftstoffherzeugung auf heimischer Produktion erzeugt. Wie das im einzelnen umgesetzt wird,

da gibt es sicherlich auch Möglichkeiten, dass müssen wir hier nicht besprechen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Damit sind wir am Ende der heutigen Anhörung. Ich bedanke mich bei den Sachverständigen, dass sie uns für die Beantwortung unserer Fragen zur Verfügung standen. Ich wünsche noch einen schönen Tag.

Ende: 15:18 Uhr

bo/scho/gr

**Eva Bulling-Schröter, MdB**  
Stellvertretende Vorsitzende

**Petra Bierwirth, MdB**  
Ausschussvorsitzende