

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

## **Korrigiertes Wortprotokoll**

### **83. Sitzung**

Berlin, den 11.02.2009, 11:00 Uhr bis 13.00 Uhr

**Adele-Schreiber-Krieger-Straße 1 / Schiffbauerdamm  
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungsaal)  
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus**

**Vorsitz: Abg. Petra Bierwirth**

### **Einzigter Punkt der Tagesordnung**

**Öffentliche Anhörung zum**

**Gesetzentwurf der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Förderung von  
Biokraftstoffen**

**– BT-Drucksachen 16/11131, 16/11641 –**

**S. 3**

**Anlage 1**  
Anwesenheitsliste

**S. 25**

## 83. Sitzung

Beginn: 11.20 Uhr

**Vorsitzende:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie recht herzlich zur heutigen Anhörung des Umweltausschusses zum **Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen**. Ebenfalls sehr herzlich begrüße ich unsere geladenen Experten zu dieser Anhörung: SV Dr. Klaus **Picard** (Mineralölwirtschaftsverband e. V. - MWV), SV Michael **Niedermeier** (ADAC e. V.), SV Dr. Bruno Schulwitz (Gesellschaft für Mineralöl-Analytik und Qualitätsmanagement mbH + Co. KG - GMA), SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH), SV Axel Graf **Bülow** (Bundesverband freier Tankstellen e. V. - bft), SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace) und SV Johannes **Lackmann** (Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. - VDB). Wir haben uns verständigt, dass jeder Sachverständige ein Fünf-Minuten-Eingangsstatement halten kann.

**Vorsitzende:** Ich bitte SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) um sein Statement.

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV.): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren. Im Namen der Mineralindustrie danke ich für die Einladung zur heutigen Anhörung. Nach einer leidenschaftlichen Diskussion der beteiligten Interessengruppen möchte ich Parlament und Regierung meinen Respekt dafür aussprechen, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf, bei aller Kritik, die wir noch an einzelnen Punkten üben werden, einen tragfähigen Kompromiss vorgelegt zu haben. Wir begrüßen den Gesetzentwurf als einen notwendigen Schritt hin zu einer realistischen Biokraftstoffstrategie. Einen Schritt, den auch die EU in ihrer Erneuerbare-Energien-Richtlinie vollzogen hat. Hierzu gehört auch der Systemwechsel ab dem Jahr 2015 zu CO<sub>2</sub>-Zielen im Rahmen der technologieoffenen Lösungen.

Ich muss aber auch sagen, wenn der Schmerz einmal groß war, wird jeder kleinere Schmerz dann als Wohltat betrachtet. Dass das so ist, darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Erfüllung auch der Quote von 5,25 % im Jahr 2009 sowohl vielen MWV-Unternehmen als auch dem Mineralmittelstand große Schwierigkeiten bereiten wird. Um es deutlich

zu sagen, der Vorschlag der Bundesregierung mit einer Quotenhöhe von 4,8% wäre der Situation gerechter geworden. Die Perspektive der zukünftigen Quoten wird dieses Problem weiter verschärfen. Umso dringender wird unsere Forderung nach technologieoffenen Lösungen. Fortschritt darf nicht per Gesetz verhindert werden. Technologieoffenheit und Wettbewerb um die höchste CO<sub>2</sub>-Vermeidung und die höchste Qualität der Produkte müssen zentrale Eckpunkte einer verantwortlichen Biokraftstoffpolitik im Sinne des Verbrauchers sein. Es wäre umso unverständlicher, wenn gerade der Umweltausschuss des Deutschen Bundestages auf den Einsatz Co-hydrierter Pflanzenöle verzichten würde, die neben vielen Vorteilen eine anerkannt höhere CO<sub>2</sub>-Einsparung als konventioneller Biodiesel bieten. Der steigende Anteil an Biokraftstoffen im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfes macht eine umfassende Nachhaltigkeitszertifizierung, unabhängig von der Herkunft der Biomasse und dem Herstellverfahren der Biokraftstoffe, dringend erforderlich, zumal der Importanteil nach Angaben der Biokraftstoffhersteller steigen wird. Die Mineralindustrie unterstützt das Bemühen der Bundesregierung aktiv, umgehend eine tragfähige Lösung für die Nachhaltigkeitsregelung im Konsens mit den beteiligten Interessengruppen zu finden und umzusetzen. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Schönen Dank, dann bitte ich als nächsten SV Michael **Niedermeier** (ADAC) um sein Statement.

SV Michael **Niedermeier** (ADAC): Sehr verehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren. Vielen Dank für die Einladung an den ADAC und die Gelegenheit, die Position des ADAC nochmals darzustellen. Natürlich unterstützt der ADAC die Bemühungen um den Klimaschutz und um die Senkung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Darum begrüßen wir auch grundsätzlich die Einführung von alternativen Kraftstoffen mit niedriger CO<sub>2</sub>-Intensität, insbesondere auch biogene Kraftstoffe. Sie sind wichtiger Baustein in einer Klimaschutzstrategie. Nicht nur der ADAC und seine Mitglieder, sondern alle Autofahrer benötigen und erwarten eine bezahlbare und eine möglichst nachhalti-

ge und umweltverträgliche Mobilität. Die Europäische Union wird es möglich machen, Ottokraftstoffe bis zu zehn Volumen % Ethanol zu verwenden. Die EU schreibt aber nicht die Nutzung vor, ob und in welcher Menge E10 auf den Markt kommt, das hängt von den Regelungen auf nationaler Ebene ab. Der ADAC lehnt die Einführung von E10, wie in der Vergangenheit, immer noch ab. Denn immer noch gibt es für uns zu viele offene Fragen und ungeklärte Punkte. So gibt es immer noch keine Angaben der Hersteller, welche Fahrzeugmodelle E10 vertragen und welche Modelle E10 nutzen können. Wir erwarten von den Autoherstellern klare, eindeutige und für die Ingenieure des ADAC nachvollziehbare Aussagen, welche Pkw auch im Bestand E10 ohne Schaden verwenden können. Wir haben noch keine Liste mit konkreten Angaben, welche Modelle und welche Typen E10 verwenden können, obwohl dies vor fast einem Jahr versprochen wurde. Aber diese Zusagen wurden nicht eingehalten. Wenn an freigegebenen Fahrzeugen Schäden auftreten, die auf E10 zurückzuführen sind, darf der Verbraucher nicht auf den Kosten sitzen bleiben. Die Hersteller müssen entsprechende Garantiezusagen geben. Pauschale Freigaben und das Abschieben von Schadenrisiko und Beweislast auf den Verbraucher sind nicht ausreichend.

Der ADAC sieht auch die Anforderung an die Nachhaltigkeit als nicht ausreichend erfüllt an. Nach wie vor bestehen erhebliche Zweifel, ob eine nennenswerte Ausweitung der Biokraftstoffnutzung möglich ist, ohne sensible Lebensräume mit hoher Artenvielfalt zu gefährden. So können nach unserer Einschätzung z. B. die derzeit absehbaren Regelungen zur Nachhaltigkeit induzierte Landnutzungsänderungen nicht berücksichtigen, geschweige denn verhindern. Wir können auch eine Verteuerung der Mobilität durch die Einführung von Biokraftstoffen nicht akzeptieren. E10 als freiwilliges Angebot zu erlauben, halten wir nicht für ausreichend. Wenn E10 nicht als zusätzliche Sorte neben der gleichen Kraftstoffsorte als E5 an der Tankstelle angeboten wird, sondern die E5-Sorte ersetzt, wird E10 das Preisgefüge am Kraftstoffmarkt verzerren. Höhere Produktionskosten für Biokraftstoffe - der nationale Biomasseaktionsplan geht von doppelt so hohen Herstellungskosten und zusätzlich steigendem Verbrauch aus, bedingt vom über ein Drittel niedrigeren Energiegehalt - können die Treibstoffkosten für die Verbraucher und für das Gewerbe erhöhen. Schließlich möchte ich ausdrücklich darauf hinweisen, dass Deutschland schon heute die von der EU

vorgegebenen Quoten mehr als erfüllt. 2007 betrug der Biokraftstoffanteil am gesamten Kraftstoffabsatz 7,6 %. Deutlich mehr als die Mindestquote der EU von 5,75 %, die erst ab 2010 gilt. Dieser Anteil wird heute erfüllt und kann auch in Zukunft erfüllt werden mit E5, ETBE, E7 und den Reinkraftstoffen. E10 ist nicht notwendig. Wir halten eine Vorreiterrolle in Deutschland bei Nutzung von Biokraftstoffen nicht für sinnvoll. Der ADAC unterstützt Biokraftstoffe vom heimischen Acker. Auch schon heute stammt die Hälfte des in Deutschland verwendeten Biodiesels aus Importen. Ein Viertel wird bereits als Biodiesel eingeführt, ein Viertel wird als Pflanzenöl eingeführt und in Deutschland zu Biodiesel verarbeitet, so der nationale Biomasseaktionsplan. Wird die Biokraftstoffnutzung angehoben, besteht die Gefahr, dass vorwiegend auf kostengünstige Importe zurückgegriffen wird. Ob dabei die Anforderungen hinsichtlich Nachhaltigkeit, Klimanutzen und effektiver Umweltvorteile erfüllt werden, ist unsicher, solange kein funktionsfähiges, in der Praxis bewährtes und gegen Betrug abgesichertes Kontrollsystem vorhanden ist.

Ich möchte noch einmal betonen, dass der ADAC Biokraftstoffen positiv gegenübersteht. Wir unterstützen auch gemeinsam mit der Bundesregierung die Einführung von B7. Eine überstürzte und mit Nachteilen für Autofahrer und Umwelt verbundene Steigerung der Biokraftstoffnutzung lehnt der ADAC ab. Sie schadet letzten Endes auch der Biokraftstoffbranche in Deutschland.

SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH): Sehr geehrte Vorsitzende, sehr geehrte Abgeordnete, ich möchte mich ganz herzlich für die Möglichkeit bedanken, im Umweltausschuss unsere Position darzulegen. Die Fa. Arriva Deutschland GmbH hat sich seit 2004 in kurzer Zeit als einer der größten privaten Verkehrsdienstleister Deutschlands und größter privater Schieneninfrastrukturbetreiber Deutschlands auf dem deutschen Markt etabliert. Bereits seit 2004 laufen die Triebwagen der Prignitzer Eisenbahn, einer Tochtergesellschaft der Arriva Deutschland GmbH, die für ihre Innovationen auf dem Gebiet der biogenen Kraftstoffe bekannt ist, mit Biodiesel im Reinkraftstoff. Die Nutzung wurde aufgrund der positiven Effekte sukzessive auf weitere Strecken und Tochtergesellschaften ausgeweitet. So werden wir in diesem Jahr im Konzern rund 12 Mio. Liter Biodiesel verbrauchen. In dieser

Zeit mussten wir viele eigene technische Entwicklungen, zum Teil sehr kostenintensive Entwicklungen, die den Schienenverkehr betrafen, machen. Für die Nutzung von Biodiesel gibt es für uns ökologische wie auch ökonomische Gründe. Die Arriva sieht darin eine Möglichkeit, unseren Treibhausgasausstoß signifikant zu senken. In den Ballungsgebieten tragen wir mit der Nutzung von Biodiesel unserer Meinung nach zur Reduzierung der Feinstaubbelastung bei. Wir legen auch Wert auf die Nachhaltigkeit des Kraftstoffs, um die Ressourcen zu schonen. Ein von Beginn an zentraler Gedanke war auch die regionale Herkunft des Kraftstoffs. Dies sollte zum einem die regionale Agrarwirtschaft stärken und zum anderen die Nachhaltigkeit des Anbaus überprüfbar machen. Regionale Wirtschaftskreisläufe können aber nur aufgebaut werden, wenn regionale Biodieselproduzenten auch wieder wirtschaftlich arbeiten. Das ist zurzeit leider nicht möglich.

Dann möchte ich erklären, warum wir den Reinkraftstoff nutzen. Dieser Einsatz von Biodiesel als Reinkraftstoff bot uns bisher die Möglichkeit, über langfristige Kontrakte eine Preissicherung durchzuführen, die aufgrund der unterschiedlichen Preisbildung von Mineral-Diesel und Biodiesel so in der Mineralölbranche für uns nicht möglich war. Damit konnten wir eine weitgehende Unabhängigkeit von schwankenden Dieselpreisen realisieren. Die Einführung und ratierte Steigerung der Energiesteuer auf Biodiesel haben bei uns dazu geführt, dass nur noch solche Betriebsstellen Biodiesel nutzen können, bei denen die Investitionen zur Umrüstung entweder vor 2006 geschehen waren oder die, wo die Investitionen sehr gering sind. Eine von der SPD angesprochene Steuerbefreiung für den ÖPNV würde im Moment nach meiner Rechnung ungefähr, wenn man die Ökosteuerrückerstattung abzieht, für uns einen Preisvorteil von 8 Cent vor Diesel ergeben. Das reicht noch nicht für alle Investitionen, die wir tätigen müssten, um sicher zu gehen, dass Biodiesel wirklich im Nahverkehr eingesetzt wird. Sollte zusätzlich die Nutzung von Biodiesel auch bei neu zu vergebenden Verkehrsdienstleistungen Bestandteil der Bewertungskriterien bei Ausschreibung der Verkehrsträger sein, dann könnte man sicher gehen, dass auch wirklich von allen Biodiesel eingesetzt wird. Die Umrüstung auf Biodiesel gibt den ÖPNV-Betreibern die sofortige Möglichkeit zur Einsparung von ungefähr 50 % der im Betrieb anfallenden Treibhausgase. Und das bringt unserer Ansicht nach Vorteile für

Umwelt und Klima. Der ÖPNV wird durch den nachhaltigen Kraftstoff noch nachhaltiger. Und es ist auch für uns ein wesentliches Marketing-Argument im ÖPNV. Die Nutzung von Biodiesel bietet die Möglichkeit zur Beteiligung an regionalen Netzwerken. Diese lassen sich aber nur aufstellen, wenn die regionalen Anbieter auch wieder wirtschaftlich arbeiten können. Ich bedanke mich.

SV Dr. Bruno Schulwitz (GMA): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren. Ich bin von Hause aus Brennstoffchemiker und arbeite für unabhängige Firmen und für den Mittelstand zurzeit an der Erfüllung der Biokraftstoffrezepte, im Moment an den 6,25 Energieprozent, die jetzt im Raum stehen. Des Weiteren bin ich auch Mitglied in den Normungsausschüssen. Wir haben gerade die E10-Norm fertig gestellt und ich habe auch an der Roadmap am runden Tisch mit den Stakeholder gesessen. Unter dem Aspekt bin ich sicher als Experte eingeladen worden. Deswegen möchte ich kurz aus dieser Sicht ein paar Dinge zu den Themen beitragen.

Zunächst zu dem Thema Gesamtquote: Ich erwähnte schon die jetzt bestehenden 6,25 Energieprozent, diese bedeuten erhebliche Probleme in der aktuellen Erfüllung. Das sind 6,9 Volumenprozent Biodiesel im Diesel. Das heißt die B7-Norm, wie sie mit der 10. BIMSchV seit ein paar Tagen in Kraft ist, wird schon völlig ausgeschöpft. Die 6,25 Prozent bedeuten auf der Benzineseite einen Anteil von 9,6 % Ethanol, also quasi schon ein E10. Somit ist natürlich derjenige, der einen höheren Dieselanteil in den Verkehr bringt, deutlich im Vorteil gegenüber dem, der einen höheren Ottokraftstoffanteil hat, so dass da eine deutliche Wettbewerbsverzerrung, wie ich im Tagesgeschäft mitbekommen habe, existiert. Von daher ist eine Gesamtquote, so wie sie zurzeit auch in dieser Höhe im Raume steht oder angewendet werden muss, sicherlich nicht umsetzbar.

Ein paar Worte zum Thema Hydrotreating und Co-Hydrotreating. Für mich als Brennstoffchemiker ist das natürlich eine sehr gute Komponente, die wenig Schwefel und wenig Aromaten, eine hohe Zündwilligkeit und vor allen Dingen auch einen hohen Energieinhalt hat. Dieser hohe Energieinhalt bedeutet natürlich für diejenigen, die eine solche Komponente herstellen können einen ganz besonderen Vor-

teil. Die Herstellung einer solchen Komponente ist sicherlich für Raffineriegesellschaften deutlich besser möglich oder eigentlich nur für die möglich, denn wenn man bedenkt, eine Anlage kostet circa 200 Mio. Euro. Die können die Mittelständler sicherlich nicht auf die Beine stellen, wie z. B. eine Biodieselanlage, das ist sicher für größere Raffineriegesellschaften eher möglich. Jedenfalls ist das Produkt, was aus dem Co-Hydrotreating anfällt, quasi schon ein fertiger Dieselkraftstoff und dieser steht dem Markt nicht als Komponente zur Verfügung. Das heißt, vor allem die kleineren Biokraftstoffhersteller haben nicht die Möglichkeit, dieses Produkt auf dem freien Markt zu kaufen. Das sehen wir jetzt schon im täglichen Geschäft, denn hydriertes Pflanzenöl ist schon auf dem Markt, es ist quasi so gut wie nicht verfügbar. Und diese 3% Co-Hydrierung bedeuten immerhin 800.000 Tonnen Biodiesel. Noch ein paar Worte zur E10-Diskussion: Aus fachlicher Sicht erschließt sich mir diese Diskussion eigentlich überhaupt nicht. In den drei Jahrzehnten, in denen ich im Kraftstoffsektor tätig bin, habe ich noch nicht erlebt, dass eine solche Diskussion, wie sie auch hier wieder geführt wurde, durch so wenig Fakten unterlegt worden ist. Wir haben in den Normungsausschüssen an keiner Stelle Fakten von der Automobilindustrie bekommen. Für mich hat sich das Ganze nur als Preisdiskussion über die Bestandssorte dargestellt. Auf fachliche Unterlegungen warte ich bis heute. Was ich wiederum auch nicht verstehe, die EU hat jetzt das Kompromisspapier mit der Fuels Quality Directive herausgebracht. Da läuft E10 parallel zu E5, so wie das jetzt in Deutschland auch geplant ist. In Brüssel hat die Automobilindustrie, die ACEA, das sind die deutschen Automobilhersteller, und das sind auch die, die wir aus Deutschland als Importeure bezeichnen, z. B. die Franzosen, mit am Tisch gesessen und alle haben sich für ein paralleles Erscheinen von E10 und E5 auf dem Markt erklärt. Darum verstehe ich die Diskussion, die hier in Deutschland geführt wird, nach wie vor nicht. Das Freigabenthema ist sehr unbefriedigend, obwohl durch die Abwrackprämie immer weniger Fahrzeuge auf dem Markt sein sollten, die Probleme haben. Dankeschön.

SV Axel Graf **Bülw** (bft): Vielen Dank Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren. Von mir liegt eine schriftliche Stellungnahme vor. Ich will dort nur einige wenige Punkte noch einmal herausgreifen, insbeson-

dere auch die unterschiedliche Behandlung, die unterschiedliche wettbewerbliche Wirkung dieses Gesetzesvorschlages.

Wir begrüßen im Prinzip natürlich auch die Absenkung der Gesamtquote im Änderungsvorschlag, nur geht das nicht weit genug. Rein rechnerisch, wie in der Stellungnahme auch dargelegt, müssten wir deutlich unter 5 % kommen. Nach unserer Rechnung, was unsere Klientel angeht, irgendwo bei 4,6 %. Oder was noch besser wäre, die Gesamtquote ganz abzuschaffen und nur über die Einzelquoten regeln. Das wäre eine gerechte und auch für den Mittelstand nachvollziehbare Lösung, insofern eine These ist, die Quote ist de facto nicht erfüllbar. Auch wenn sie sich im Gesamtmarkt irgendwo rechnet, aber jedenfalls für die mittelständischen Firmen ist das nicht der Fall. Daraus folgt zwangsläufig, dass der Mittelstand in diesem Fall die Zeche zahlen muss, denn wir sind diejenigen im Markt, die weniger Diesel absetzen als Benzin. Das liegt ganz einfach daran, dass der Markt sich so entwickelt hat, dass international tätige Gesellschaften, das mag jetzt systemfremd hier in diesem Gesetzesvorschlag klingen, aber die Flottenkartensysteme sorgen dafür, dass große internationale Firmen um die 60 % Dieselabsatz haben gegenüber 40 % Ottokraftstoff. Bei uns ist es genau umgekehrt, unserer Mitgliedsfirmen liegen wahrscheinlich sogar um die 30 % und nicht bei 40 %. Und das macht es für mittelständische Firmen sehr schwierig, die Gesamtquote zu erfüllen. Das möchte ich hier noch einmal betonen.

Dann ein weiterer Punkt, der mir bei den ganzen Überlegungen aufgestoßen ist. Ziel ist, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern. Nach unserer Auffassung wird das mit dem Gesetzentwurf oder mit dem Änderungsgesetz nicht gelingen, denn dadurch, dass man die Gesamtquote absenkt, aber eigentlich nicht genug Produkt am Markt vorhanden ist, sondern nur über die Pönale geregelt wird, wie die einzelnen Wettbewerber sich hier im Markt aufstellen, wird es keine CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch diese Gesetzgebung geben. Deswegen unser Lösungsvorschlag: Absenkung, entweder Abschaffung der Quote, was ich kaum zu hoffen wage, aber das wäre der gerechteste Weg oder zumindest eine Absenkung auf höchstens 4,6 % und darüber hinaus eine ungehende Zulassung von E10. Die Argumente hat SV Dr. Bruno Schulwitz (GMA) sehr klar auf den Tisch gelegt. Auch für mich hat sich in den DIN-Ausschusssitzungen, dort bin ich auch Mit-

glied, nicht erschlossen, warum wir das Produkt nicht auf den Markt bringen sollen und zwar als Sorte parallel zu E5, damit die alten Autos, die das nun noch brauchen, es auch bekommen. Die Argumente der Gegenseite haben mich nicht überzeugen können. Danke.

SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace): Vielen Dank für die Einladung. Zum Thema Biokraftstoffe hat sich in den letzten ein bis zwei Jahren eine gute Entwicklung herausgestellt, das ist, dass die Politik und die Öffentlichkeit eigentlich erkannt haben, dass Biosprit nicht per se bio- und klimaschützend ist, sondern sich im Gegenteil auch kontraproduktiv für das Klima und für die Biodiversität, besonders in den Ländern, wo ein Großteil des Biosprits herkommt, gestalten kann. Deswegen sollte man auch besser Agro-Sprit dazu sagen.

Drei Beiräte der Bundesregierung haben auf dieses Problem hingewiesen und haben erkannt, dass man sich die Flächen anschauen muss, auf denen dieser Agro-Sprit wächst. Und wenn dort Urwälder gestanden haben oder Torfgebiete waren, die reich an Kohlenstoff sind, dann ist die CO<sub>2</sub>-Bilanz negativ und dann kommt es nicht einmal zu einer Treibhausgas-einsparung, sondern sogar noch zu einer zusätzlichen Belastung. Ich wundere mich, dass keiner dieser Wissenschaftler heute in dieser Expertenrunde anwesend ist. Der WBGU hat eine umfangreiche Studie dazu vorgelegt. Der Verdacht drängt sich auf, dass diese Ergebnisse hier nicht sehr willkommen sind. Trotz dieser breiten Debatte der Auswirkungen des Agro-Sprits auf den Wald und auch Tank und Teller, gibt es von Seiten der Bundesregierung leider keine Konsequenzen. An der Quote wird festgehalten, sie wird schrittweise erhöht, etwas langsamer als geplant. Es wird lediglich gesagt, die Rohstoffe für den Agro-Sprit müssen zukünftig aus nachhaltiger Produktion stammen und sollen möglichst auch noch einheimisch hergestellt werden. Dass diese zwei Ansätze keine Lösung sind, möchte ich ganz kurz ausführen. Zur Nachhaltigkeit: Wenn man sich das Problem ansieht, erkennt man schnell, dass die Forderung nach Nachhaltigkeit nur dann Sinn macht, wenn dies alle land- oder forstwirtschaftlichen Produkte betrifft. Denn es macht keinen Sinn, wenn wir irgendwann nachhaltiges Palmöl in unseren Autos fahren, aber das Palmöl für die Margarine und für das Speiseeis direkt aus Urwaldzerstörung stammt.

Die EU-Verordnung für Nachhaltigkeit hat leider noch große Mängel. Sozialkriterien sind völlig ausgenommen, das ist die dritte Säule der Nachhaltigkeit. Es gibt lediglich für die ersten Jahre eine Vorschreibung von 35 % Treibhausgasreduktion, was auch wesentlich zu wenig ist. Das ganze große Problem der indirekten Landnutzungsänderung ist nicht beachtet worden. Das heißt, dass wir Ethanol aus Zuckerrohr aus Brasilien beziehen und auch zukünftig sagen können, das ist nachhaltig, gleichzeitig aber eine Mengenanforderung schaffen, einen Bedarf schaffen, der dazu führt, dass der Zuckerrohranbau sich ausdehnen muss. Das macht er südlich des Amazonas, verdrängt aber andere landwirtschaftliche Nutzungen, wie z. B. die Rinderhaltung, in den Amazonas hinein. Unser Zuckerrohr bzw. unser Ethanol ist zwar nach wie vor nachhaltig, wenn man sich die direkte Flächenänderung ansieht, ist aber indirekt nicht mehr nachhaltig, weil dann die Rinderhaltung zur Zerstörung von Regenwald des Amazonas führt.

Es gibt auch in der Praxis Probleme mit der Zertifizierung, zumindest mit dem bestehenden System. Sie kennen sicherlich alle RSPO - Round Table on Sustainable Palm Oil. Es gab die erste zertifizierte Lieferung im November letzten Jahres nach Europa und wir haben festgestellt, dass die Firma, die dieses Palmöl produziert hat, nicht einmal den eigenen RSPO-Kriterien entsprochen hat und auch nicht dem indonesischen Gesetz. Es gab Landkonflikte, es gab Umwandlungen von Torfgebieten, die dicker als zwei Meter waren, was eigentlich per indonesischem Gesetz verboten ist und es gab Konzessionen auf einer Fläche, die laut UN als Orang Utan Habitat ausgewiesen war.

Wir haben weltweit nur eine begrenzte Fläche zur Verfügung. Bekannterweise haben wir nur eine Erde und das Potential an Flächen für Energiepflanzen wird generell deutlich überschätzt. Für uns Europäer mag eine Fläche, auf der keine Monokultur angepflanzt wird, als Brachfläche oder devastierte Fläche oder degradierte Fläche erscheinen. In Wahrheit ist es aber oftmals die Grundlage für Subsistenzwirtschaft für die dort einheimische Bevölkerung. Die Politik macht es sich hier sehr einfach, finde ich, sie fordert auf der einen Seite die Nachhaltigkeit und auf der anderen Seite wird die Nachfrage stetig erhöht. Das ist ein Widerspruch und den gilt es jetzt endlich zu erkennen und auch aufzulösen.

Das Argument einheimischer Produktion: Wir haben drei Dieseltests im letzten Jahr gemacht und festgestellt, dass der Anteil von Soja im Beimischungsanteil von Diesel bei ungefähr 22 % liegt. Wir haben uns B100 angesehen und sogar Proben gefunden, wo gar kein Raps mehr enthalten war, sondern nur noch Soja- und Palmöl, was bekanntlich nicht einheimisch ist. Der Grund dafür ist ziemlich einfach. Einheimische Rohstoffe sind einfach zu teuer, Palmöl ist nur halb so teuer wie Rapsöl, und sie sind auch knapp. Man kann die Rapsfläche nicht unbegrenzt ausweiten, da klimatische Grenzen gesetzt sind. Wir haben die Grenze durch die vorgegebene dreijährige Fruchtfolge. Die Stilllegungsflächen sind fast alle wieder in Nutzung, da gibt es auch kein Potential. Das ist eine begrenzte Fläche, die wir für Energiepflanzennutzung generell haben. Insofern ist der einheimischen Produktion ein Riegel vorgeschoben. Wenn wir sagen, wir wollen mehr Energiepflanzen in Deutschland anbauen, heiße das aber, wir werden zukünftig Lebensmittel oder Tierfutter importieren. Schon jetzt sind wir nicht autark, wir importieren 6,8 Millionen Tonnen Tierfutter, meistens Sojaschrot. Das ist ein Flächenbedarf von 2,6 Millionen Hektar, der nicht bei uns anfällt, sondern in Ländern wie Argentinien, Brasilien. Jedes Prozent Quotenerhöhung ist 1 % mehr Import von Agrosprit. Es ist richtig, dass die Menge von Agrosprit heute noch sehr gering ist, von 2 % oder von 2,2 % bis 5 % ist die Rede. Aber es ist nicht so, dass es dabei bleibt, sondern das Modell der Quote macht Schule. Was wir hier haben, gibt es nicht nur bei uns in Europa, sondern mittlerweile in Indien, Malaysia, Argentinien, China, Indonesien und den USA. Und wahrscheinlich noch in viel mehr Ländern und in absehbarer Zeit kommen da noch einige dazu. Wir fördern hiermit, mit diesem Quotengesetz, eine Goldgräberstimmung in den Produktionsländern. Wenn man das Wort Biosprit in Indonesien oder Argentinien erwähnt, dann leuchten dort die Augen. Und wenn man sich anguckt, was dort für Flächenumnutzungen geplant sind, das ist unglaublich, in Indonesien jetzt ungefähr 6 Mio. Hektar Palmölplantagen. Diese planen bis 20 Mio. Hektar zusätzlich für den Anbau von Palmöl ein, der dann natürlich nicht ausschließlich, aber auch zum Teil als Agrosprit verwendet wird, in Argentinien zurzeit 16 Mio. Hektar Soja, 9,5 Mio. Hektar weitere Fläche für Soja.

Fazit ist, die Quote ist für uns klimapolitisch Unsinn, sie sollte abgeschafft werden. Klimaschutzziele der Bundesregierung können und müssen anders erreicht werden, z. B. mit Ge-

bäudedämmung, mit einem Tempolimit oder mit der CO<sub>2</sub>-Begrenzung für Autos. Biomasse wird immer nur eine kleine Rolle im Erneuerbare-Energien-Mix spielen. Der WBGU hat jetzt gesagt, dass es ungefähr 10 % sind. Das ist eine Einschätzung, die wir auch teilen. Die Masse dieser 10 % Biomasse wird aus Abfällen und Reststoffen und nicht aus nachwachsenden Pflanzen kommen. Wenn wir dennoch Energiepflanzen anbauen, dann müssen diese so effizient wie möglich genutzt werden, und das ist nicht die Nutzung als Agrosprit, sondern das ist die Nutzung für Strom- und Wärmegewinnung. Im Verkehr gibt es andere Konzepte, leichtere Autos, verbrauchsarme Autos, Elektroantrieb, aber dann mit Erneuerbaren Energien oder alternative Verkehrskonzepte. Wir appellieren an die Bundesregierung, diesen wissenschaftlichen Studien und vor allem den Fallbeispielen und den Situationen vor Ort zu folgen und sich die Quote genau anzusehen und abzuschaffen, man kann das schrittweise machen, einfrieren auf jetzigem Niveau und dann zurückzunehmen, denn wir denken, dass die Maßnahmen, die unter dem Thema Klimaschutz passieren, tatsächlich auch dem Klimaschutz und dem Schutz der Biodiversität und den Menschen zu Gute kommen müssen. Danke.

SV Johannes **Lackmann** (VDB): Meine Damen und Herren, als die Besteuerung von Biokraftstoffen eingeführt wurde, hat die Politik versprochen, die Besteuerung oder den Wegfall der Steuerfreiheit stufenweise durch eine Erhöhung von Quoten zu ersetzen. Wir haben uns als Branche darauf eingelassen und haben auf die Politik vertraut und die Branche hat massiv in Kapazitäten investiert. Wenn jetzt beides durch die Besteuerung weggenommen wird, der B100-Markt schon im letzten Jahr zusammengebrochen ist und die Bundesregierung selbst festgestellt hat, dass die Besteuerung Biodiesel nicht mehr wettbewerbsfähig sein ließ, die Unterkompensationsprüfung hat das deutlich ergeben, und jetzt auch noch die Quote abgesenkt werden soll, dann ist das ein hohes Maß an Vertrauensmissbrauch seitens der Politik. Bis jetzt ist dieser Vertrauensmissbrauch erst angekündigt, noch nicht vollzogen. Er ist von der Regierung angekündigt, aber das Parlament hat hier das letzte Wort. Und ich kann Sie als Parlamentarier nur bitten, diese Missbrauchsabsicht, diesen Vertrauensbruch nicht zu begehen, der sich hier andeutet. Das kann die Branche nicht überleben.



BM Sigmar **Gabriel** (BMU) ist jahrelang bei jeder Gelegenheit gegen die kleinen Ölmühlen zu Felde gezogen und hat gesagt, wir brauchen keine kleinen Ölmühlen, 600 Stück in Deutschland, wir brauchen Biokraftstoffindustrie. Die kleinen Ölmühlen, die hat er jetzt schon vor die Wand gefahren aber das, was er wollte, nämlich Biokraftstoffe der zweiten Generation, das bekommt er noch lange nicht, weil das viel länger dauert und sehr teuer ist, sondern die erste Generation ist das, was zur Zeit fossiles Öl ersetzt und was die CO<sub>2</sub>-Bilanz beim fossilen Öl verbessern kann. Und statt zweiter Generation hat BM Sigmar **Gabriel** (BMU) jetzt mehr fossiles Öl. Deshalb wäre der ehrlichere Titel für dieses Gesetzesvorhaben „Gesetz zur Erhöhung des Anteils von Erdöl im Kraftstoffmarkt“. Das ist nämlich die einzige reale Wirkung, die hier beabsichtigt ist. Wir haben seinerzeit, als dieses Gesetz in diesem Ausschuss hier beraten wurde, von Anfang an die Einführung von Nachhaltigkeitskriterien gefordert. Das war ein Vorschlag, der aus unserer Branche kam. Dass dieses länger dauert in der EU, im Bereich der Politik, hat diese Branche nicht zu verantworten. Und jetzt zu sagen, in diesem Jahr senken wir die Quote noch einmal um 1 % ab und im nächsten Jahr erhöhen wir sie wieder und schauen einmal, ob die Branche das zwischenzeitlich überlebt. Das ist doch ein unglaublicher Vorgang. Überall in der Wirtschaft bemüht sich die Politik jetzt um ein Mindestmaß an Vertrauensschutz und hier wird ohne, dass es um Geld geht, ohne dass Milliarden verlangt werden, eine Branche vor die Wand gefahren. Ich bitte Sie, diesen Prozess nicht mitzumachen, sondern dieses Verfahren hier zu stoppen. Dieses Gesetzesvorhaben kann ausgesetzt werden bis die EU-Richtlinie verabschiedet ist. Dann steht auch fest, wie die Inhalte genau sind, denn wir haben das einmal verglichen. Das steht auch in unserer Stellungnahme. Es gibt eine ganze Reihe von Disparitäten, wo der Gesetzentwurf nicht mit der EU-Richtlinie übereinstimmt. Diese Dissensen werden wir nach Brüssel melden und wir rechnen damit, dass Brüssel das Gesetz nicht notifizieren wird. Und es gibt auch gar keine Notwendigkeit, dieses Gesetz jetzt zu verabschieden. Denn die Nachhaltigkeitsverordnung kommt in diesem Jahr. Die Vorgaben aus Brüssel müssen dann in nationales Recht umgesetzt werden und dann weiß man auch, wie die Kriterien sind und kann genau die Vorgaben aus Brüssel umsetzen. Die Aussagen von interessierter Seite, die Quote von 6,25 %, die jetzt noch geltendes Gesetz ist, ließe sich nicht erfüllen, sind falsch. Sie sind definitiv falsch,

falsch von der Rohstoffseite her. Die EU hat festgestellt, dass allein aus europäischer Produktion der europäische Markt 8,5 % Biokraftstoffe produzieren könnte. Und wir haben in der EU zurzeit erst 2,6 %. Das heißt, das Dreifache vom Gegenwärtigen lässt sich allein aus EU-Mengen machen. Und ich sage ganz klar, was die Flächenbilanz angeht, dadurch, dass die Flächenstilllegung zurückgenommen worden ist, hat die EU dieses Jahr 60 Mio. Tonnen Getreideüberschuss. Und es ist viel rationaler, davon Biosprit zu machen, als es irgendwo hin zu verklappen oder mit Subventionen nach Afrika zu schicken und dort die Märkte weiter zu destabilisieren. Das ist keine Entwicklungspolitik.

Die Quotenerfüllung ist auch möglich von der Anwendungsseite her, denn das Gesetz hat längst technologieoffen mehrere Möglichkeiten gezeigt. Das geht dadurch, dass man sowohl auf der Benzinseite wie auch auf der Dieselseite beimischt. Es geht dadurch, dass man Biomethan in den Markt bringt, es geht durch E85, durch B100. Es gibt keine Beimischungspflicht im engeren Sinne, sondern es gibt eine Marktanteilspflicht. Das darf man nicht verwechseln. Und natürlich kann man z. B. an die Eisenbahn B100 verkaufen, den man dann natürlich entsprechend preislich günstig anbieten muss, auch wenn er ein Teil der Quotenpflicht ist. Das ist das, was sehr wohl gemacht werden kann und wie man Biodiesel aus der Quote heraus anbieten kann. Insofern gibt es überhaupt keine Restriktion und SV Dr. Klaus **Pi-card** (MWV) hat mehrfach damit gedroht, dass er dann noch einmal die Preise um 6 Cent anheben will. Das ist aber sachlich nicht begründet. Wenn man durch Dreisatzrechnung feststellt, dass 1 % Quotenänderung sich am Kraftstoffmarkt um 0,6 Cent auswirkt, dann ist das eine sehr gut vertretbare Größenordnung. Und ich darf hier noch darauf hinweisen, dass dadurch, dass der B100-Markt jetzt schon weggebrochen ist, sich die steuerliche Belastung der Kraftstoffe um 570 Mio. Euro pro Jahr erhöht hat. Es ist verantwortbar, einen Teil dieser Steuermehreinnahmen aus dem Kraftstoffmarkt in die Branche zurückzugeben und zwar an die Teile, die von der Quote überhaupt nicht profitieren können, und das sind die 600 Ölmühlen in Deutschland. Wir fordern, auch wenn diese nicht Mitglied bei uns sind, dass man diese kurzfristig von der Mineralölsteuer befreit. Das ist die einzige kurzfristig sofort notwendige Maßnahme. Ich schlage auch vor, E10 als freiwilligen Kraftstoff zuzulassen und nicht vom Markt auszuschließen. Es ist völlig unverständlich, dass der ADAC als Verbrau-

cherschutzorganisation den Ausschluss eines Angebots fordert. Und lassen Sie mich noch ein Wort zum Thema Nachhaltigkeit sagen. Erst wenn die letzte Erbse bei Biokraftstoffen gezählt ist, wird Greenpeace feststellen, dass fossiles Öl nicht nachhaltig ist. Danke.

**Vorsitzende:** Ich eröffne jetzt die erste Frageunde und gebe als erstes das Wort Abg. Andreas **Jung** (Konstanz) (CDU/CSU).

Abg. Andreas **Jung** (Konstanz) (CDU/CSU): Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren. Ich habe eine Frage an SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) und eine an SV Johannes **Lackmann** (VDB): Ist es richtig, die Quote zu haben? Welche Auswirkungen hat eine mögliche Erhöhung oder eine mögliche Absenkung der Quoten auf Umwelt und auf den Markt sowie auf die Wirtschaftsunternehmen? Da gibt es hier bei den Sachverständigen sehr unterschiedliche Auffassungen. Deshalb würde mich Ihre Sichtweise interessieren, eine Erhöhung der Quote oder eine höhere Quote? Was bedeutet das für die Kraftstoffe und wo würden diese Kraftstoffe herkommen? Was bedeutet es damit auch für die Fragen von Umwelt und Nachhaltigkeit? Was bedeutet das für die Wirtschaftsunternehmen nicht nur in Europa, wie SV Johannes **Lackmann** (VDB) angesprochen hat, sondern auch in Deutschland? Was kann von Biomasse, was könnte bei einer höheren Quote aus heimischer Produktion kommen? Die Frage auch gerade vor dem Hintergrund, dass wir diese Diskussion in Deutschland so führen, wie wir sie führen, dass wir aber auch feststellen, dass es andere Länder in Europa gibt, die eine offensivere Haltung zu diesem Thema haben. Deshalb ganz konkret die Frage: Höhere Quote und welche Auswirkungen?

**Vorsitzende:** Danke. Nächster Fragesteller bitte Abg. Marko **Mühlstein** (SPD).

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren. Erst einmal vielen Dank an die Sachverständigen, dass sie angereist sind und uns zur Verfügung stehen für die zahlreichen Fragen, die wir als Abgeordnete haben. Wie Sie wissen, macht sich die SPD-Fraktion seit über zwei Jahren für eine Steuerbefreiung des reinen Biodiesels im Bereich des ÖPNV und auch des SPNV stark. Wir diskutieren dieses

Thema sehr lange hinsichtlich der Vor- und Nachteile und ich bin sehr dankbar, dass wir eine kompetente Ansprechpartnerin, SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH), auch zu diesem Thema heute haben: Wie hoch schätzen Sie das Absatzpotenzial deutschlandweit mittel- und langfristig ein, wenn wir jetzt in diesem Gesetzgebungsverfahren die Steuerbefreiung für ÖPNV und SPNV regeln? Welche Vorteile sehen Sie gerade bei der Verwendung von reinem Biodiesel für die kommunalen Verkehrsbetriebe?

**Vorsitzende:** Dann bitte ich als nächsten Abg. Michael **Kauch** (FDP).

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich finde es immer wieder erstaunlich, dass die SPD-Fraktion sich sehr engagiert zeigt, aber immer nur für Teile des Marktes. Ich verstehe bis heute nicht, warum sie die Steuerbefreiung nicht wieder gänzlich zurücknehmen. Es war Ihr Minister **Steinbrück**, der verantwortlich ist für das Desaster und Sie sollten sich an dieser Stelle jetzt nicht in den Vordergrund spielen. Aber jetzt zu den Sachverständigen. Zunächst eine Frage an SV Axel Graf **Bülow** (bft). Sie haben deutlich gemacht, dass es den mittelständischen Tankstellen angesichts des geringen Dieselan-teils nahezu unmöglich ist, die Quote zu erfüllen. Die Frage wäre, gibt es aus Ihrer Sicht außer der Besteuerung des reinen Biokraftstoffes Hemmnisse, die reinen Biokraftstoffe wieder stärker in den Markt zu bringen? SV Johannes **Lackmann** (VDB) hat darauf hingewiesen, es gibt von europäischer Seite keine Quotenverpflichtung, sondern eine Marktanteilsverpflichtung und das wäre auch über den Weg der reinen Biokraftstoffe möglich. Welche Hemmnisse gibt es außer der Steuer? Und an Greenpeace hätte ich die Frage, ich teile Ihre Bedenken, wir haben sie auch zum Teil gemeinsam vertreten in den letzten Jahren, Monaten. Dennoch hat die Europäische Union eine Richtlinie mit einem Sonderziel für Erneuerbare Energien im Verkehr erlassen. Das mag man gut oder schlecht finden, aber es besteht nun einmal und die Elektroautos, die Sie zu Recht angesprochen haben, sind jetzt so noch nicht auf dem Markt. Welche Antwort hat denn Greenpeace, wie man auf ökologisch erträglichere Weise die Richtlinie der EU erfüllen kann?

**Vorsitzende:** Schönen Dank, die nächste Frage bitte Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.).

Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.): Vielen Dank Frau Vorsitzende. Ich möchte meine Frage an die SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace) stellen. Ich wundere mich natürlich auch, dass die drei wissenschaftlichen Beratungsgremien der Bundesregierung, der Agrarbeirat, der SRU und der WGBU sich klar gegen die Biokraftstoffquote und hohe Agro-Spritanteile ausgesprochen haben. Mir erscheint, es wird wirklich komplett ignoriert. Durch welche andere Maßnahme als die Zwangsquote kann das im Gesetzentwurf genannte Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2015 um 3% zu senken, erreicht werden und vielleicht auch in dem Zusammenhang, SV Johannes **Lackmann** (VDB) hat das noch einmal deutlich gemacht, bedeutet weniger Biokraftstoff auch mehr fossiles Öl?

Meine zweite Frage: Wieviel Bioenergie in Hektar und Anteil an dem Mehrenergieverbrauch kann Deutschland unter nachhaltigen Bedingungen selbst bereitstellen und wie soll künftig mit Importen von Agro-Energie umgegangen werden? Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Dankeschön. Als letzten in dieser Fragerunde bitte ich Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Vorsitzende, vielen Dank. Ich würde gerne meine erste Frage an SV Johannes **Lackmann** (VDB) stellen und meine zweite an SV Dr. Klaus **Picard** (MWV).

SV Johannes **Lackmann** (VDB): Sie haben gesagt, dass die Branche schon große Einbrüche erlebt hat. Ich würde Sie bitten, aufzuzeigen, wie die Steuererhöhung für reine Biokraftstoffe im reinen Pflanzenölmarkt und im Biodieselmärkte sich tatsächlich auf Konkurse, auf Arbeitsplatzverluste und z. B. auch auf Technikentwicklung für uns als exportorientierte Nation ausgewirkt hat und wie Sie glauben, wie man hier entgegenhalten kann, damit der Schaden nicht noch größer wird, der bereits durch die Besteuerung entstanden ist.

An SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) habe ich folgende Frage: Wir sehen, dass mit dem Zurücktreiben der Biokraftstoffe, in diesem Jahr sind 22 % weniger gegenüber dem letzten Jahr in Deutschland verbraucht worden, der Erdölverbrauch wieder zugenommen hat, deswegen meine Frage: Wie garantiert der Mineralölkraft-

werksverband in der Branche, dass die Nachhaltigkeit von Erdölprodukten eingehalten wird? Ich frage ausdrücklich nach Garantien, nicht nach freiwilligen Selbstverpflichtungen. Können Sie dem Verbraucher garantieren, dass kein Erdöl aus Urwaldabholzgebieten, beispielsweise dem Amazonasbecken kommt, wo große Flächen abgeholzt und verseucht werden durch Erdölproduktion? Können Sie dem Verbraucher garantieren, dass soziale Standards auf den Ölplattformen und anderswo eingehalten werden, in Nigeria, im Sudan oder anderswo, dass kein Erdöl, dass solche sozialen Missachtungen verursacht, eingeführt wird? Wie können sie dem Verbraucher an der Tankstelle klar machen, wie viel CO<sub>2</sub> aus den Erdölprodukten an ihren Tankstellen emittiert wird? Wenn Sie mir dann sagen, dass Sie das nicht ausweisen und nicht garantieren können, dann würde ich gerne wissen, warum nicht?

**Vorsitzende:** Schönen Dank, dann kommen wir zu einer ersten Antwortrunde und ich bitte SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) die Fragen von Abg. Andreas **Jung** (Konstanz) (CDU/CSU) und Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zu beantworten.

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV): Ich möchte noch vorausschicken, wenn ich tatsächlich die Preise rauf oder runter schieben könnte, wie SV Johannes **Lackmann** (VDB) mir das unterstellt, würde ich sie senken, denn ich bin auch Verbraucher. Aber leider habe ich diesen Einfluss nicht. Ich habe in diversen Veröffentlichungen die Auswirkungen auf die Kosten dargestellt und dazu stehe ich auch. Die sind transparent, nachweisbar und nachrechenbar. Aber der Preis entwickelt sich im Markt. Abg. Andreas **Jung** (Konstanz) (CDU/CSU), wir sprechen über sehr kurzfristige Entwicklungen, über das Jahr 2009/2010. Darum geht es auch bei der Quotenabsenkung. Und alle Möglichkeiten, wie viel man in Europa anbauen könnte, vielleicht kann man es, vielleicht nicht. Aber eins wissen wir, das kann Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU) als Landwirt bestätigen. Das, was wir im Jahr 2009 ernten werden und wir wissen auch, dass wir frühestens im Herbst 2010 etwas mehr bekommen könnten, wenn sich die Landwirtschaft dazu entscheiden sollte, mehr anzubauen. Aber es ist nicht so, als wenn man den Hebel umdrehen und sagen könnte, mit einer höheren Quote bekommen wir auch mehr Raps aus heimischem Anbau. Kann man nicht, wir haben einen Jahresanbau,

wir können einmal im Jahr ernten und somit ist alles schon festgelegt. Und selbst SV Johannes **Lackmann** (VDB) sagt in der Zeitung: Der Importanteil wird dieses Jahr leider auf über 50 % steigen. Wir sehen, wir können im Moment gar nicht mehr liefern. Wenn die Quote erhöht wird, besteht das Ganze, was wir draufsetzen aus Importen, insbesondere bei Biodiesel.

In Deutschland wird gerade soviel Raps produziert, dass sie die Quote B7 erfüllen können. Was sie darüber hinaus in den Markt als Reinkraftstoff bringen wollen, das ist „linke Tasche, rechte Tasche“. Aber rein rechnerisch können Sie mit dem Anbau, das können Sie nachrechnen, gerade einmal die Quote von B7 erfüllen. Dann haben Sie aber die Nahrungsmittelinindustrie noch nicht bedient. Und wenn die Quote höher wird oder wenn sie mehr Reinkraftstoff verkaufen, besteht die Differenz aus Importen. Das ist richtig. Wenn wir auf die Beimischung gehen, wir haben mit B7 das Maximum erfüllt, was die Automobilindustrie an Beimischung von Biodiesel erfüllt. Wenn wir mehr wollen, dann müssen wir in den Reinkraftstoffmarkt gehen, sonst kommt es zu Auswirkungen. SV Johannes **Lackmann** (VDB) sagt zwar, wir fordern keine Konjunkturstütze, direkt nicht, aber Reinkraftstoffe wären nichts anderes als eine Konjunkturstütze und würden auch Milliarden bedeuten. Nur, dass der Verbraucher sie sofort selbst bezahlen müsste. Denn wenn wir Reinkraftstoff verkaufen wollen, SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH) hat es ausgeführt in ihrer Stellungnahme, B100 ist nicht wettbewerbsfähig, wir müssten B100 quersubventionieren, was in einem Wettbewerbsmarkt eine seltsame Situation ist und sicherlich äußerst fragwürdig. Diese Quersubventionen müssten natürlich auf alle anderen Kraftstoffe aufgelegt werden. Also der Verbraucher zahlt dann dieses Konjunkturprogramm. Das muss man ganz klar sagen und deshalb sagen wir, wir müssen die Quote, wie auch immer sie festgelegt ist, über die Beimischung erreichen können, um Marktverzerrung über Quersubventionen zu verhindern. Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), ich weiß, worauf Ihre Frage hinausläuft, das stand in der Stellungnahme des VDB. Der VDB fordert: Wenn wir Nachhaltigkeitszertifizierung für Biokraftstoffe fordern, warum dann nicht zuerst einmal für Öl? Aus dem Kopf und aus der Hand werde ich Ihnen das nicht nachweisen können, aber ich denke, es wird nicht schwer sein, die Herkünfte, die Deutschland hat, auch entsprechend darzustellen. Die Masse des Erdöls, das nach Deutschland kommt,

kommt aus Russland und aus der Nordsee. Da sind wir sehr schnell dabei, diese Nachweise zu erbringen. Kleinere Teile kommen aus anderen Ländern der Welt, im Wesentlichen deshalb, weil man bestimmte Qualitäten gerne hat, um bestimmte Produkte herzustellen. Das sind sehr kleine Mengen aus über 20 Ländern. Da werden Sie mir nachsehen, dass ich Ihnen das hier nicht vorbeten kann. Soweit ich das kann, werde ich Ihnen die Herkünfte darstellen. Ich vertrete die Unternehmen, die operieren. Ich kann nicht vertreten, wer alles nach Deutschland importiert. Das ist nicht in meinem Einflussbereich.

Was die CO<sub>2</sub>-Emissionen an den Tankstellen angeht. Es gibt Berechnungen, auch von der EU, wie alle europäischen Rohölimporte sich auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen der fossilen Kraftstoffe auswirken. Das ist ein Faktum. Wir haben immer gesagt, dass Biokraftstoffe im Moment der einzige Weg sind, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Kraftstoffe zu reduzieren. Wir setzen uns deshalb auch dafür ein, dass das heutige Mengenziel auf ein CO<sub>2</sub>-Ziel umgestellt wird, um somit einen Wettbewerb um die möglichst hohe CO<sub>2</sub>-Vermeidung zu erreichen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Dann bitte ich SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH) um die Beantwortung der Frage von Abg. Marko **Mühlstein** (SPD).

SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH): In der Frage ging es um das deutschlandweite Absatzpotential. Der ÖPNV in Deutschland verbraucht zurzeit ungefähr 1,1 Mio. Tonnen Diesel. Ich würde sagen, dass man nicht 100 % davon umstellen kann. Es ist auch sehr schwer zu sagen, wie viele umstellen wollen, denn es kommt am Ende darauf an, ob es für uns in den Ausschreibungsverfahren dazu ein Bewertungskriterium geben wird. Dann werden sich sicherlich mehr dazu bewegen lassen. Wenn es einfach auf Freiwilligkeit beruht und der Preisunterschied zu Diesel weiterhin im negativen Bereich ist, dann wird sich da sicherlich nicht viel tun. Es ist sehr schwer einzuschätzen, weil Investitionen zu tätigen sind, die sich über den Preisunterschied von Biodiesel und Diesel rechnen lassen müssen. Die Vorteile von reinem Biodiesel für die kommunalen Betreiber sind unserer Meinung nach klar. Eine Betreibung an regionalen Netzwerken ist möglich. Die Einsparung von CO<sub>2</sub> und auch eine Verbesserung der Feinstaubbelastung

tung wären damit sehr schnell zu realisieren. Für die ÖPNV-Betreiber ist es natürlich ein sehr gutes Marketingargument, um Fahrgäste vom Auto weg zum ÖPNV zu bekommen, wenn man sagen kann, „ihr fahrt mit uns nachhaltig und ihr fahrt mit uns CO<sub>2</sub>-einsparend“. Ich denke, dass das im Sinne der Allgemeinheit ist, wenn man versucht, dem ÖPNV auf diese Weise noch zu helfen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Dann bitte ich SV Axel Graf von **Bülow** (bft) um die Beantwortung der Frage von Abg. Michael **Kauch** (FDP).

SV Axel Graf **Bülow** (bft): Die Frage war, ob die Besteuerungslage das einzige Hindernis ist, Biokraftstoffe verstärkt in den Markt zu bringen. Das ist ein klares Ja. Die Einführung der Besteuerung hat zu einem abrupten Abbruch der Reinkraftstoffabsätze geführt. Um eine Zahl zu nennen, wir hatten zur Hochzeit des Biodiesels, wenn man überhaupt von einer Hochzeit sprechen kann bei B 100, 1.900 Tankstellen in Deutschland, davon allein rund 1.000 Tankstellen in unserer Klientel. Heute sind es noch rund 150 Stationen, die wirklich Biodiesel absetzen. Zum Teil werden mit den Restmengen noch die LKW der eigenen Fuhrparks betankt. Es ist wegen der Wettbewerbsfähigkeit im Markt nicht mehr abzusetzen. Es wäre nur dann möglich, wenn man die Besteuerung so flexibel gestalten könnte, dass man die Über- und Unterkompensation binnen kürzester Zeit an den Markt umsetzen könnte. Das wird aber nicht gelingen, weil die Mühlen der Gesetzgebung und Besteuerung nicht so schnell gehen, wie der Markt sich bewegt. Der Rohölbereich und Produktbereich ändert mehrmals täglich seine Preise. Ich halte es für ziemlich müßig, das irgendwie in ein Gesetz pressen zu wollen. Es wird nur so nicht funktionieren, das ist völlig klar. Wir müssen einen Weg finden, wenn man die Besteuerung überhaupt belässt, solange das Produkt nicht wettbewerbsfähig ist. Wenn ich es haben will, muss ich es steuerfrei machen. Das ist eine ganz einfache Rechnung bzw. in kurzen Abständen die Steuer nachführen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Dann bitte ich SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace) um die Beantwortung der Fragen von Abg. Michael **Kauch** (FDP) und Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.).

SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace e.V.): Die erneuerbare Richtlinie der EU, damit sind wir natürlich auch nicht glücklich, da steht 10 % im Transportsektor müssen reduziert werden und das kommt aus Biokraftstoffen. Wobei die EU das offener lässt und auch z. B. den Elektroantrieb zulässt. Konzepte, die wir uns vorstellen, sind tatsächlich leichtere Autos, verbrauchsärmere Autos, aber auch alternative Verkehrskonzepte, wie nämlich den Verbrauch zu senken. Das heißt wirklich weniger fahren oder alternative Verkehrskonzepte, also Fahrgemeinschaften bilden oder öffentlichen Nahverkehr nutzen oder andere Fortbewegungsmittel als das Auto. Wir müssen schauen, dass es in Richtung Elektroautos oder anderen denkbaren Alternativen zu einer Innovation kommt.

Was momentan passiert, ist natürlich das mit der Förderung. Auch wenn es um Hydrotreating und die nächste Generation geht, sprechen wir immer noch von flüssigen Brennstoffen. Wir müssen uns bewusst sein, dass das Verbrennen von flüssigen Brennstoffen in einem sehr ineffizienten Motor eine Dinosaurier-technologie ist. Wenn wir diese Energie, diese Innovationen und diese Finanzen, die wir jetzt in die Richtung investieren, mutiger in wirkliche Innovationen verwenden würden und eher in die Richtung gingen, alternative Antriebe zu finden, dann würden wir das Klimaschutzziel sogar übererfüllen und bräuchten auch kein Erdöl mehr. Über andere Maßnahmen, wie wir die Klimaschutzziele der Bundesregierung erfüllen, gibt es von der Bundesregierung einen ganzen Katalog. Die erhoffte Einsparung durch Agro-Sprit ist ungefähr 9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Wenn man die Fläche des Anbaus von Energiepflanzen für Strom und Wärme ohne Importe nimmt und nicht Agro-Spritpflanzen anbaut, sondern Pflanzen, die man dann für Kraft-Wärme-Kopplung einsetzt, dann würde man z.B. schon 12 Mio. Tonnen pro Jahr einsparen. Die Einführung eines Tempolimits auf 120 auf allen Autobahnen führt zu 3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr oder die Begrenzung der obersten Motorenleistung von Pkw zu 10 Mio. Tonnen pro Jahr. Da gibt es viele Maßnahmen, die zum Teil sogar kosteneffizienter sind und mehr bringen, als die Einsparung durch die Verwendung von Agro-Sprit.

Dann die Frage zum Selbstbereitstellen von Biokraftstoffen. Ganz generell ist das natürlich so, dass man das Thema Bioenergie schlecht nur national betrachten kann, denn Pflanzenöle lassen sich gegenseitig sehr gut substituieren. Sie sind einsetzbar als Energiepflanze, als Lebensmittel, wo es dann auch zur Konkurrenz

kommt, und als Tierfutter. Wenn man sich die Fläche anschaut, die wir hier in Deutschland für Energiepflanzen verwenden, dann sind das ungefähr 2 Mio. Hektar, 1,5 Mio. für Raps, die wir nutzen. Von diesem 1,5 Mio. Hektar Raps ernten wir 2,1 Mio. Tonnen Rapsöl. Wenn man dann sieht, 0,5 Mio. Tonnen gehen noch mal für Speiseöl weg, dann bleiben ungefähr 1,6 Mio. Tonnen Rapsöl, die wir in die Beimischung packen könnten. Das würde ungefähr dazu führen, dass wir eine Beimischungsquote von 5,3 hätten, also B5 erfüllen könnten. Das deckt sich so ziemlich mit SV Dr. Klaus **Picard** (MWV). Sie hatten ohne die Verwendung für Lebensmittel gerechnet und sind auf B7 gekommen, d. h. jetzt also nur Beimischungsquote. Wir gehen aber davon aus, dass die bessere Verwendung der Flächen, die wir für Energiepflanzen haben, ist, wenn wir die Pflanzen dreimal effizienter für Kraft-Wärme-Kopplung nutzen und nicht in den Tank packen. Mehr als diese 2 Mio. Hektar Fläche haben wir in Deutschland nicht zur Verfügung. Wir müssen sehen, wie wir diese Fläche nutzen. Unendlich ausweitbar ist sie nicht, das würde heißen, zusätzliche Fläche in anderen Ländern für Tierfutter oder Lebensmittel. Die Ertragssteigerung ist zurzeit so bei ungefähr 1 % pro Jahr. Die ist auch nicht so immens, dass wir sagen können, wir ernten nächstes Jahr locker das Doppelte von unseren bestehenden Flächen.

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Dann bitte ich SV Johannes **Lackmann** (VDB) um die Beantwortung der Fragen von Abg. Andreas **Jung** (Konstanz) (CDU/CSU) und Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

SV Johannes **Lackmann** (VDB): Zuerst die Frage von Abg. Andreas **Jung** (Konstanz) (CDU/CSU) nach der Herkunft der Rohstoffe und ob wir dieses Potential haben. Die EU-Kommission hat festgestellt, dass wir in der EU das Dreifache von dem an Rohstoffen erzeugen können, was gegenwärtig für die Deckung des Biokraftstoffbedarfs der EU gebraucht wird. Wenn wir in Deutschland die Quote um 1 % höher belassen, so wie sie jetzt ist, auf 6,25 %, dann wirkt die Nachfrage in der EU natürlich gering. Der Markt ist ein EU-Markt. Wir haben keinen nationalen Agrarmarkt. Dass das leicht aus EU-Mengen zu beschaffen ist, ist überhaupt kein Problem. Es geht dabei auch nicht nur um Raps. Es geht um Agrarrohstoffe insgesamt. Ich weise noch einmal auf die Getreideüberschüsse hin, die wir allein durch Re-

duzierung der Flächenstilllegung in diesem Jahr schon gehabt haben. Der EU-Agrarmarkt zeigt, wie liquide er ist und dass er diese Rohstoffe bereitstellen kann. Es ist gerade wieder in der EU gefordert worden, Exportsubventionen zu geben, damit wir die Überschüsse loswerden, damit die Preise in der EU nicht völlig zusammenbrechen. Sie sind schon so stark runtergegangen, dass auch bestimmte Investitionen in neue Strukturen, in mehr Anbaufläche wieder zurückgenommen worden sind. Wir brauchen ein Mindestpreisniveau, um produktive Landwirtschaft zu haben. Die Landwirtschaft ist bei weitem leistungsfähig genug, um das herzustellen. Die Frage ist, wie sorgen wir dafür, dass möglichst viel aus heimischer Produktion kommt und möglichst wenig importiert wird. Das hängt natürlich mit der Frage zusammen, mit welchem Fördergesetz gehen wir in diesen Biokraftstoffmarkt hinein. Als wir die Steuerdifferenzierung hatten, war es ganz überwiegend heimische Produktion. Je mehr wir auf das Quotensystem setzen, umso mehr drängt es natürlich in Richtung Co-Hydrierung und in Richtung Importe. Das ist etwas, was wir nicht gewollt haben, sondern was wir nur akzeptiert haben. Wir sehen auch nicht die Möglichkeit, dass man jetzt mit einem Rutsch das komplett wieder auf den Kopf stellt. Aber langfristig halten wir ein Fördersystem auf Basis einer Steuerdifferenzierung für das mittelstandsfreundlichere, für das bessere. Wir haben einmal 1.900 Biodieselzapfsäulen gehabt in Deutschland, davon sind jetzt schon nur noch 250 übrig. Das war ein Wettbewerbselement am deutschen Markt, was auch im Kraftstoffwettbewerb erstmals überhaupt die Monopolstellung angekratzt hat. Das ist leider durch dieses Quotensystem und durch die hohe Besteuerung abgeschafft worden. Wir müssen unbedingt wieder dahin kommen. Aber kurzfristig heißt es jetzt erstmal, dieses Gesetz nicht weiterzuführen und dann nach Inkrafttreten der EU-Verordnung, verabschiedet ist sie ja, eine genaue Anpassung der nationalen Gesetzgebung vorzunehmen. Im Übrigen ist es nicht logisch, E10 vom Markt auszuschließen. Der Bundesumweltminister hat E10 regelrecht verboten. Es ist nicht möglich, E10 freiwillig zu tanken, auch nicht gekennzeichnet. Es ist unter Zustimmung des Bundesrates verboten. Dann zu sagen, wir können die Quoten nicht erfüllen, ist doch keine ehrliche Politik, erst den Markt einzuschränken und dann zu sagen, wir haben zu wenig Auswahl und können ihn nicht erfüllen. Ich schlage vor, dass man auch im Sinne von Wettbewerb E10 einführt, das ist inzwischen ein mit DIN-Norm verabschiedeter

Kraftstoff. Das war ein Handikap, weshalb er vorher nicht eingeführt werden sollte. Inzwischen ist diese Norm eingeführt. Es kann in Gang gesetzt werden. Natürlich schlagen wir vor, das auch schleunigst zu tun und auf den Weg zu bringen. Das ist nicht dieses Gesetz, sondern es betrifft die 10. BImSchV. Dann haben wir mehr Auswahl und auch mehr Wettbewerb am Markt. Ich kann mich nur wundern, dass eine Verbraucherorganisation, wie der ADAC, sich gegen mehr Wettbewerb am Kraftstoffmarkt ausspricht, gegen eine freiwillig anzubietende Sorte. Da muss ich sagen, man rangelt hier um Preiswürdigkeit, unter dem Applaus des ADAC wurde Normalbenzin vom Markt genommen. Die Normalbenzintanker zahlen jetzt 6 Cent pro Liter mehr und das hat der ADAC nicht kritisiert, sondern er hat noch applaudiert. Und warum hat er applaudiert, weil die ADAC-Mitglieder von Shell Rabatt bekommen. Auf Deutsch heißt das, sie sind gekauft.

Jetzt muss ich noch die Frage von Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) beantworten, wie es der Branche geht und wie sie sich entwickelt. Wir haben jetzt schon einen Einbruch. Es gibt ganz konkret zwei Insolvenzen. Drei Firmen haben die Produktion komplett eingestellt. Vier Firmen sind verkauft worden. Drei Firmen machen Kurzarbeit. Das ist der Stand Anfang 2009 und da ist die Gesetzesänderung mit der Reduzierung der Quote noch gar nicht vollzogen. Das wird sich noch verschärfen, denn das Wegbrechen von B100 und die Reduzierung der Quote bedeuten einen Marktanteilsrückgang um 25 %. Es geht also nicht um Marginalien. Im nächsten Jahr sollen dann nach dem jetzigen Gesetzesvorhaben wieder 6,25 % kommen. Ob die dann erfüllt werden können, wenn die Firmen weggebrochen sind, die Frage kann heute noch gar nicht beantwortet werden. Erst Quote hoch, dann Quote runter, nächstes Jahr wieder Quote hoch, das halte ich für extrem unlogisch. Was die Technologieentwicklung angeht, Deutschland hat Biodiesel erfunden. Deutschland war Technologieführer in der gesamten Entwicklung von Kraftstoffen, abgesehen von der Ethanolproduktion in Brasilien, die auch technologisch sehr weit war, aber in der Weiterentwicklung von Verfahren, Schritt für Schritt, von der ersten Generation mit beschränkter CO<sub>2</sub>-Effizienz, hin zu immer höherer CO<sub>2</sub>-Effizienz, auch mit dem Druck durch die Dekarbonisierungsvorgabe, diese Schritte systematisch zu tun. Dazu sagte gestern bei einer Pressekonferenz Dr. Reimelt, der Vor-

stand von MAN Ferrostaal, die international solche Anlagen bauen, wir sind inzwischen als Technologieführer weg vom Fenster. Die wesentlichen Technologieentwicklungen im Bereich Weiterentwicklung von Verfahren laufen nicht mehr in Deutschland, sondern inzwischen in anderen Ländern. Das ist wirklich ein Verlust von Technologieführerschaft, der durch diese Verunsicherung herbeigeführt worden ist. Wir sollten ein Minimum an Vertrauen in diesen Markt wieder hineinbringen, denn noch haben wir MAN Ferrostaal als Hersteller in Deutschland. Aber ein Dubai-Staatsfonds hat sich hier schon eingekauft. Der Firmensitz ist teilweise schon in der Verwaltung verlagert worden. Wenn wir diese Firma behalten wollen, dann sollten wir nicht weitere Verunsicherungen in den Markt hineinbringen.

**Vorsitzende:** Ich rufe jetzt die zweite Frageunde auf und bitte Abg. Josef **Göppel** (CDU/CSU), seine Fragen zu stellen.

Abg. Hans-Josef **Göppel** (CDU/CSU): Meine Fragen gehen an SV Corinna **Hözel** (Greenpeace) und SV Michael **Niedermeier** (ADAC e. V.) Zunächst an SV Corinna **Hözel** (Greenpeace): Es sitzen neben Ihnen Leute am Gutachtertisch, die, so lange es geht, auf Erdöl setzen und damit wirtschaften wollen. Sie sagen uns Politikern, dass die Schritte, die wir nun konkret vorhaben, auch nichts Rechtes sind. Dazwischen stehen wir. Ich möchte auf die Reinkraftstoffe noch einmal zu sprechen kommen. Alle Gutachten, die jetzt angesprochen worden sind, WBGU und ähnliche, sagen klar aus, dass Kraftstoffe, die ohne Landnutzungsänderungen produziert werden, einen erheblich besseren CO<sub>2</sub>-Effekt haben, als andere. Darauf nimmt die Richtlinie der Europäischen Union vom 17. Dezember 2008 Rücksicht, in dem sie in den Ziffern 89 und 90 sagt, dass die Mitgliedstaaten zwar keine Förderung machen dürfen, die nur für Stoffe aus ihrem Gebiet gilt, dass sie aber sehr wohl bei der Konzipierung ihrer Förderregelungen die zusätzlichen Vorteile würdigen, es heißt sogar gebührend berücksichtigen können, die jene Kraftstoffe haben, die CO<sub>2</sub>-günstiger sind. Ich nehme als Beispiel den Rapsanbau, den Sie quantitativ völlig richtig beschrieben haben. Der Raps ist ein wertvolles Fruchtfolgeglied. Es ist falsch, dies einfach als Agro-Sprit abzutun. Der Raps hat darüber hinaus im Rapskuchen wertvolles Eiweißfuttermittel, das wieder in einen eigenen Wirtschaftskreislauf einge-

führt werden kann. Deswegen kommt es mir und vielen in der Union darauf an, die Rein- kraftstoffe mit der jetzt anstehenden gesetz- lichen Regelung wieder besser zu stellen. Das geht in die Richtung, wie SV Dr. Anne-Kathrin **Bacher** (Arriva Deutschland GmbH) es gesagt hat. Nur ich möchte Sie noch einmal fragen, wie Sie zu diesen Argumenten stehen, die jetzt nach Entscheidung der Europäischen Nachhaltigkeitsrichtlinie wohl für uns national neu zu bewerten sind.

Zum ADAC: Sind Sie wirklich der Meinung, dass eine Vorreiterrolle Deutschlands bei Bio- kraftstoffen nicht sinnvoll ist? Ich dachte bisher immer, der ADAC gehört zu denen, die immer wieder von Technologieoffenheit reden. Nun will man aber ganz offenkundig eine technolo- gische Richtung ausschließen. Für uns ist maßgebend, wie können wir das CO<sub>2</sub>- Minderungsziel bis 2020 erreichen? Ich möch- te gerne vom ADAC wissen, wie Sie sich das vorstellen, wenn wir jetzt die Biokraftstoffe run- terfahren, welchen Beitrag die Mobilität zur CO<sub>2</sub>-Senkung erbringen soll.

**Vorsitzende:** Als nächstes Abg. Eva **Bulling- Schröter** (DIE LINKE.).

Abg. Eva **Bulling-Schröter** (DIE LINKE.): Meine beiden Fragen gehen an SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace): Die erste Frage, uns lie- gen jetzt zwei Gutachten vor, Globale Umwelt- veränderung WBGU und des Sachverständi- genrats für Umweltfragen. Da wird ausgesagt, dass die Förderung von Agro-Kraftstoffen über die Beimischungsquote im Kraftstoffbereich eher eingestellt werden sollte, weil hier hinsicht- lich des CO<sub>2</sub>-Einsparbetrages die ineffizientes- te und teuerste Verwendung gefördert wird. So die Aussagen dieser beiden Gutachten. Ich würde dazu gerne Ihre Meinung wissen.

Die zweite Frage geht um die Zertifizierung. Das ist eine Frage, die uns seit langer Zeit schon bewegt. Sehen Sie eine realistische Möglichkeit, eine wirksame internationale Zerti- fizierung von Agro-Kraftstoffen in absehbarer Zeit einzurichten und welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang aus Ihrer Sicht die sogenannten indirekten Verdrängungseffekte beim forcierten Anbau von Energiepflanzen?

**Vorsitzende:** Frau Abg. Undine **Kurth** (Qued- linburg) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Abg. Undine **Kurth** (Quedlinburg) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch Fragen aus Naturschutzsicht, die sich um die Nachhaltig- keit drehen. SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace), Sie haben schon darauf hingewiesen, dass die EU-Richtlinie in Ihren Augen nicht ganz ideal ist, dass z. B. die sozialen Aspekte nicht aus- reichend berücksichtigt sind. Meine Frage geht dahin, weil ich wirklich glaube, dass wir die Debatte um die Nachhaltigkeit sehr dringend und sorgfältig führen müssen, um zu richtigen Ergebnissen zu kommen, welche zusätzlichen Kriterien aus Ihrer Sicht noch dringend einge- bracht werden müssten und ob es für die Ver- sachlichung der Debatte nicht wirklich sinnvoll wäre, auch einmal das Erdöl einer solchen Kri- terienüberprüfung zu unterziehen, dass man wirklich eine Balance der Argumente herstellen kann.

Meine zweite Frage geht an Sie, SV Johannes **Lackmann** (VDB). Sie haben gesagt, dass Sie schon lange auf die Nachhaltigkeitskriterien rekurren, was wir übrigens auch tun. Aber wir erleben sehr häufig gerade im Naturschutz- recht, dass wir wunderbare Regeln haben, a- ber leider keinen, der die Einhaltung überprüft. Das ist überall da, wo wir das Vollzugsdefizit spüren. Deshalb meine Frage, was meinen Sie, wie kann man dafür sorgen, dass wirklich verlässlich überprüft wird, dass die Kriterien eingehalten werden und ist es nicht sinnvoll, dass ein Zertifizierungsverfahren von vornher- ein Sanktionen bei Verstößen vorsieht? Dazu kommt dann noch die Ergänzung: Was halten Sie von freiwilligen Zertifikaten?

**Vorsitzende:** Schönen Dank. Als nächster Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU).

Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU): Meine Frage geht in verschiedenen Punkten an SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) und SV Johannes **Lackmann** (VDB).

Zur Feststellung: Bei so einer Anhörung dienen die Argumentationskette und der Austausch besseren vertieften Erkenntnissen. Deswegen eine Richtigstellung bei den Weltagrarflächen: Von 1,9 Mrd. Hektar landwirtschaftlicher A- ckernutzfläche, nur zur Erinnerung des Ge- dankenvolumens von Greenpeace, haben Frankreich und Deutschland einen Anteil von 1 % der Weltagrarfläche. Wir sind bereit, der deutsche Gesetzgeber in dieser Frage CO<sub>2</sub>- Eintragminderung in der Generation, die schon einmal technisch durchgeprobt ist, dies geset-



zesmäßig auch weiterhin zu begleiten. Schweden, Österreich, Frankreich und aber vor allem jetzt auch Spanien führen aktuell diese Quote im Gesetzgebungsverfahren ein. Bei dem Flächenverbrauch bei „Teller und Tank“ im letzten Jahr kam man aus dieser Branche, Beimischungsquote zu erfüllen, Reinkraftstoffe, entsprechend in die Bredouille. SV Johannes **Lackmann** (VDB) hat mit Recht darauf hingewiesen, allein in der Europäischen Union sind 60 Mio. Tonnen Getreideeinheiten zusätzlich erzeugt worden, auch durch höheren Einsatz aller möglichen Hilfsmittel und nicht nur durch die Mobilisierung dieser 2% europäischer Agrarfläche, die sich in der Stilllegung befand.

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV), Sie sind Vertreter der Big Five, wie ich gerne sage. Natürlich ist es Ihr Job, den Absatz Ihrer veredelten Rohware im europäischen, im deutschen Markt unterzubringen, Sie sind auch ein hervorragender Lobbyist, mein Respekt, meine Anerkennung. Dass jeder Liter, jede Einheit alternativer Energie im Treibstoffbereich Ihre Umsätze als Konzern drückt, dagegen müssen Sie natürlich antreten. Das ist Ihr kluges Recht und das nutzen Sie. Ich frage Sie zur Einführung der Quote: Man hatte uns wegen der Motorenverträglichkeiten in der Vergangenheit deutlich gewarnt, auch der ADAC ist auf dieses Brett aufgesprungen, wegen 3 Mio. Autos, alter europäischer Stinker, hatte die deutsche Autoindustrie damals in der Diskussion um die Erhöhung verkündet, wir können diesen Kompromiss mittragen. Dann hieß es, die armen Leute, die jetzt mit dem zweiten Konjunkturpaket durch die Schrottprämie einen Teil ihrer Probleme wegbekämen, werden dann Zahler der Zeche, wenn der Staat sich mit höheren Umweltzielen hervortut.

Bei der Einführung der Quote ist mir bekannt geworden, SV Dr. Klaus **Picard** (MWV), obwohl man sagt, das wäre nicht so motorenverträglich, dass Sie die Quote nicht bundesweit flächendeckend, sondern stark unterschiedlich regional verteilt haben. Die Vermischung zur Erfüllung der Quote hatte in dem einen regionalen Teil eine höhere Beimischung als im anderen Teil der Republik. Stimmt das oder haben Sie diese Einführung der Quoten an allen Tankstellen Ihrer Mitgliedsfirmen flächendeckend eingeführt?

Dann die Frage von E10, E5: Wenn die Europäische Union den Gesetzentwurf der Bundesregierung vom Oktober/November 2008 überholt hat, durch die Verordnung am 16. oder 18. Dezember in Brüssel veröffentlicht und diese Norm dann unseren Gesetzesentwurf überholt, dann sind wir im Parlament natürlich dazu an-

geraten, dies wegen der Vorbehalte der Europäischen Kommission bis zum September 2009, auch bei den Nachhaltigkeitskriterien, in diesen Beratungen absolut zu berücksichtigen. Jetzt ist die Frage natürlich auch noch bei diesen Möglichkeiten der europäischen Agrarwirtschaft, können wir dies erfüllen oder nicht? Ich bitte, schon bei diesem Punkt darauf hinzuweisen, dass wir innerhalb der Europäischen Agrarlandwirtschaft nicht den deutschen Fokus nehmen können. Es stimmt, es wird Rapsöl aus Ungarn bei uns zur Erfüllung der Quote gebraucht. Bei 5 Mio. Tonnen Rapsölimport gönne ich dies den Kollegen aus Ungarn, Rumänien, Österreich oder aus Polen. Wir werden uns auch gegenüber der Ukraine und Russland öffnen. Das gehört zum Warenverkehr dazu. Aber die Kriterien, die in der Nachhaltigkeitsfrage zu klären sind, das ist die andere Frage an Sie, SV Johannes **Lackmann** (VDB). Wie kann man sich dies vorstellen, obwohl man dies nicht so will? Die Frage an SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) war, wie man dies in Brasilien oder Borneo erfüllt, auch bei dem Entwickeln und Produzieren von Pflanzenölen. Das ist mit Recht ein sehr kritischer Punkt, bei dem uns alle anderen Organisationen vorwerfen, wir hätten da des Guten zuviel getan. Die europäische Agrarnahrungsmittelwirtschaft ist gezwungen, Nachhaltigkeitskriterien einzuhalten, allein wegen Cross Compliance. Wir erfüllen diesen Standard. Wie könnte man, SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) und SV Johannes **Lackmann** (VDB), diese Kriterien an den Importhäfen und an den Ventilen, wenn diese Warenströme zu uns kommen, dann entsprechend erfüllen? Damit will ich es im Moment bewenden lassen, aber bedenken Sie abschließend Flächenverbrauch und „Teller oder Tank“, wenn die Attraktivität für die Europäischen Bauern in der Alternative als Nahrungsmittelherzeuger nicht gegeben ist. Ich erinnere an die Sklavenlöhne, die europäische Getreideerzeuger in den Jahren 2004/2005 vom Weltmarkt bezahlt bekamen. Deswegen deutliche Reduzierung der Getreidemengen und dann brennen im letzten Jahr alle Sicherungen durch und dann ist die Landwirtschaft schuld, weil die Attraktivität nicht mehr gegeben ist. Deswegen die Kombination, sage ich auch als Landwirt und als Mitglied des Finanzausschusses, 10 % der Agrarflächen müssen für die Nachhaltigkeit von CO<sub>2</sub>-Reduzierung absolut auf Dauer und tragsicher für alle Bereiche, ob bei Ethanol oder Rapsöl, garantiert sein. Das muss unser Eintritt sein, bei diesen Gesetzesvorgaben. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung kann unmöglich so beschlossen werden.

**Vorsitzende:** Herr Mühlstein bitte.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Ich habe zwei Fragen an SV Dr. Bruno **Schulwitz** (GMA). Es geht um das umstrittene Thema Hydrotreating und Co-Hydrotreating. Wie bekannt ist, haben wir das Ziel, die Gesamtquote in der Beimischung vom Jahre 2010 bis 2014 auf 6,25 % einzufrieren. Wie beurteilen Sie vor dem Hintergrund des angestrebten Quotenmoratoriums die Notwendigkeit dieser Verfahren? Welche Effekte hat die Einführung von Hydrotreating und Co-Hydrotreating auf die Biokraftstoffbranche in Deutschland, aber auch in Europa, und auch auf die einzelnen Ebenen des Handels?

Abg. Dr. Maria **Flachsbarth** (CDU/CSU): Ich hätte eine Frage an den ADAC und an den Bundesverband Freier Tankstellen. Als ADAC-Mitglied freue mich über die Sorge und Fürsorge um mein Auto, auch um preiswerte Spritangebote an den Tankstellen großer Konzerne, und bin sehr hoffnungsfroh, dass der ADAC es schaffen wird, bezüglich der Verträglichkeit von E10 bei Autos, die auf unseren Straßen fahren, dann doch zu Ergebnissen und Auskünften der Hersteller zu kommen, die in den USA, Kanada, Japan und Australien längst gegeben werden müssen. Da der ADAC eine große Durchsetzungskraft hat, das sieht man daran, dass große Tankstellenkonzerne bereit sind, ihren ADAC-Mitgliedern Rabatte zu gewähren, dass das auch in naher Zeit so sein wird. Wenn es zu einem Angebot von E10 kommen sollte, das erstens zusätzlich ist, zweitens entsprechend der neuen DIN-Norm und drittens mit einer entsprechenden Kundeninformation verbunden, dass es zur Motorenunverträglichkeit kommen würde, wäre da nicht doch die Einführung völlig unproblematisch möglich? Wenn das so sein sollte, mit welchen Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher würden Sie rechnen, mit welchen Preiseffekten, möglicherweise sogar mit Konkurrenzsituation dieses E10-Kraftstoffs zu anderen angebotenen Kraftstoffen?

Abg. Helmut **Lamp** (CDU/CSU): Zu den von SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) angesprochenen CO<sub>2</sub>-Emissionen: In Schleswig-Holstein sind 15 Mio. Tonnen Öl gefunden worden und sollen gefördert werden. Das deckt den Weltölbedarf für 4 ½ Stunden. Das sieht in Kanada etwas besser aus. Dort reichen die Ölvorkommen in den Ölsanden für etwa fünf Jahre. Dafür werden aber 140.000 km<sup>2</sup> Wald und Sumpfland vernichtet. Das ist die vierfache Fläche Nordrhein-Westfalens. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass auch die fossilen Kraftstoffe und Treibstoffe ähnlich differenziert in der CO<sub>2</sub>-Berechnung betrachtet werden müssen, wie wir es bei den biogenen Treibstoffen gewohnt sind und wie es dort üblich ist?

**Vorsitzende:** Ich bitte SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) die Fragen von Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU) und Abg. Helmut **Lamp** (CDU/CSU) zu beantworten.

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV): Am Beginn der Quotenerfüllung, das wissen Sie aus vielen Diskussionen, die wir gemeinsam hatten, war es so, dass nicht alle Lieferstellen in der Lage waren, z. B. Ethanol beizumischen, weil ich dafür Anlagen brauche und einen Tank z.B., wo ich Ethanol lagere. Um den bauen zu können, wenn er nicht schon da steht, muss ich eine Genehmigung haben. Das verzögert sich. Deshalb ist das so ein Flickenteppich gewesen. Heute gibt es auch noch Stellen, wo aus genehmigungstechnischen Gründen so etwas nicht möglich ist. Das Bestreben der Industrie ist da. Ich muss dem Gesetz, die Biokraftstoffe beizumischen, folgen, sonst zahle ich eine hohe Strafe.

Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU): Die regionale höhere Beimischung der Quote hatte nicht zur Unverträglichkeit bei Motoren geführt?

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV): Nein. Wir haben regional nie mehr als 5 % Ethanol beigemischt.

Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU): Das war damals vor fünf Jahren kein Problem bei der Technik. Heute ist es schon wieder besser.

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV): Es geht um E5. Das war immer zugelassen. So war auch die deutsche Norm. Wenn beigemischt worden ist, ist es nie über 5% hinausgegangen. Es gibt routinemäßige Prüfungen der Gewerbeaufsichtsämter, die die Qualität der Kraftstoffe nachprüfen und die Erfüllung der Norm. Die maximale Beimischung ist 5 %. Bei 5 % gibt es keine Probleme. Das ist auch die Zulassung.

Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU): Schon vor fünf Jahren?

SV Dr. Klaus **Picard** (MWV): Heute geht es um E10. Das ist ein anderes Thema. Wir haben nie über 5% beigemischt. In der Regel ist weniger als 5% beigemischt worden, weil wir auch eine niedrigere Quote hatten. Das ist das eine. Die Berechnung damals, auf die Sie hingewiesen haben mit der Schutzsorte, war die Ursache. Wir haben als Industrie eine Schutzsorte angeboten. Damals lag das Problem bei einem speziellen VW-Golf. Dieses Auto war auf Super-98 ausgelegt. Es lag nahe, eine Schutzsorte, die nicht mehr als 5% Ethanol enthält, auf dieses Fahrzeug auszurichten. Deshalb ist das Angebot damals so gelaufen. Was dann über die Importeure etc. kam, liegt nicht in unserem Einflussbereich. SV Dr. Bruno **Schulwitz** (GMA) hat die Norm auf dem Tisch liegen. Diese Norm sagt, anders als sonst, nichts über den unbedenklichen Gebrauch dieses Kraftstoffes in der Fahrzeugflotte aus. Das ist ein Novum. Deshalb fordert die EU, dass es zwei Sorten nebeneinander gibt, damit eine breite Schutzsorte vorhanden ist. Deshalb sagen wir, wenn es E10 gibt und wir haben uns an der Normung von E10 beteiligt, das wird SV Dr. Bruno **Schulwitz** (GMA) bestätigen können, damit wir eine Norm haben, aber natürlich damit die Automobilindustrie dann E10 generell freigibt. Der Normungskreis hat auch festgestellt, dass kraftstofftechnisch durch ein Additiv die Motorprobleme, die die Automobilindustrie nicht im Detail ausgeführt hat, nicht gelöst werden können.

Zur Frage von Abg. Helmut **Lamp** (CDU/CSU): Noch einmal grundsätzlich, wenn Sie auf Mengen eingehen. Wir dürfen das nicht verwechseln. Es gibt Getreideüberschüsse, das ist richtig. Die Getreideüberschüsse können für Ethanol genommen werden. Da können wir auf E10 gehen. Aber da sind wir dann auch irgendwann begrenzt. Wir müssen irgendwann zu E10 kommen. Worüber wir hier schwerpunktmäßig sprechen, ist die Dieselseite. Die Rapsfläche ist begrenzt. Auch wenn Sie die europäische Rapsfläche nehmen, die Zahlen liegen auf dem Tisch, haben wir ein Defizit. Wir können die Ziele, die wir uns jetzt vornehmen, kurzfristig, weil die Anbaufläche schon steht, nicht vermehren. Bis zum Jahre 2010, wenn die Landwirte bereit sind, mehr Raps anzubauen. Deshalb ist es wichtig, jetzt zu sprechen. Jetzt brauchen wir eine Reduzierung der Quote, um

mit der zur Verfügung stehenden Rapsmenge hinzukommen. Da kann ich kein Getreide für den Raps nehmen. Es gibt Getreideüberschüsse, aber die kann ich nicht für den Biodiesel nehmen. Man braucht Raps dafür. Da ist die Menge bis 2010 festgelegt. Darüber hinaus müssen wir uns über mehr unterhalten, denn die Quoten werden weiter steigen, auch über 2015 hinaus, auch wenn wir dann eine CO<sub>2</sub>-Regelung haben. Abg. Helmut **Lamp** (CDU/CSU), ich verstehe, was Sie damit bewirken wollen. Wenn der eine bei Rot rüber fährt, dann sollte es dem anderen nicht unbedingt erlaubt sein, auch bei Rot rüber zu fahren. Was die Förderung angeht: Wir haben einen bestimmten Rohölmix für Deutschland und für Europa. Die EU stellt permanent fest, wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge, es gibt ein ganzes Formelwerk dazu, aus diesen Rohölprovinzen aussieht. Diese Zahl habe ich im Kopf nicht parat, aber die kann ich Ihnen geben. Da ist kein kanadisches Rohöl drin. Selbst wenn es drin wäre, dann würde sich die Zahl verändern. Wir verstecken das doch gar nicht. Wenn wir jetzt nur kanadisches Rohöl verwenden würden, würde sich die relative CO<sub>2</sub>-Vermeidung von Biokraftstoffen verbessern. Das ist richtig. Was ist der Punkt? Das Thema ist, dass wir jetzt eine zusätzliche Energiequelle nutzen, die wir auch nutzen wollen, und was ist so schlecht daran, dass man versucht, die Herkunft dieser neuen Energiequelle auf Nachhaltigkeit zu prüfen. Das kann ich doch nicht mit dem Hinweis vernachlässigen, dass Öl noch schlechter sei.

**Vorsitzende:** Ich bitte SV Michael **Niedermeier** (ADAC e. V.) mit der Beantwortung der Fragen von Abg. Josef **Göppel** (CDU/CSU) und Abg. Dr. Maria **Flachsbarth** (CDU/CSU).

SV Michael **Niedermeier** (ADAC e. V.): Nur mit Mühe kann ich mir einige Bemerkungen auf die unverschämten Beschuldigungen von SV Johannes **Lackmann** (VDB) verkneifen.

Zur Frage von Abg. Josef **Göppel** (CDU/CSU), Sie fragten nach den Möglichkeiten zur CO<sub>2</sub>-Minderung im Straßenverkehr. Dazu gibt es eine ganze Reihe von Ansätzen. Natürlich gehören sparsame Fahrzeuge ganz wesentlich dazu, Spritspartrainings und als Teil der Strategie auch alternative Kraftstoffe und Biokraftstoffe. Allerdings sind wir gegen eine überstürzte Einführung. Bei all diesen CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen muss man darauf

achten, dass nicht Kollateralschäden auf anderen Gebieten entstehen, man muss ein bisschen über den CO<sub>2</sub>-Tellerrand hinausschauen auf die Nachhaltigkeit, auf andere Umweltvorteile und -nachteile, und man sollte zuerst die Voraussetzungen schaffen, Biokraftstoffe so einzuführen, dass sie nicht mit solchen Schäden verbunden sind, und dann sollte sie man auch einführen. Dabei ist es unerheblich, wo man sie verwendet. Biodiesel ist entweder gut und sinnvoll, dann kann man sie im ÖPNV verwenden, aber auch beim PKW, oder aber Biodiesel ist mit Nachteilen verbunden, dann sollte man sie nirgends besser einsetzen.

Zwischenfrage Abg. Josef **Göppel** (CDU/CSU): Was bleibt nach Meinung des ADAC als Beitrag zum Klimaschutz außer Fahrtraining übrig?

SV Michael **Niedermeier** (ADAC): Das wichtigste Element sind sparsamere Fahrzeuge, alternative Kraftstoffe, z. B. auch Erdgas, weniger CO<sub>2</sub>-intensive Kraftstoffe. Es gibt nicht nur eine Maßnahme, die das Klimaproblem im Straßenverkehr löst, es muss ein Bündel von Maßnahmen sein.

Zur Frage von Abg. Dr. Maria **Flachsbarth** (CDU/CSU): Der ADAC hat sich gegen E10 ausgesprochen, als die Diskussion dahin ging, dass E10 als Zwang eingeführt werden sollte, und zwar bevor klar war, welche Fahrzeuge überhaupt E10 vertragen. Das hat sich inzwischen gebessert.

Die Freigaben der Hersteller waren aber sehr seltsam. Wenn z. B. Presseabteilungen erklären, dass bestimmte Fahrzeugtypen E10 vertragen, während die technischen Kundendienste derselben Fahrzeughersteller den Autobesitzern abraten, E10 zu verwenden, dann können wir uns aus Sicht des Verbrauchers nicht auf dieses Risiko einlassen und E10 als sinnvoll freigeben. Zu den Kosten: Es sind ein definitiv niedriger Energieinhalt von Bioethanol, von Ethanol überhaupt, und höhere Produktionskosten zu befürchten. Welche Kostenerhöhungen zu erwarten sind, dazu kann der ADAC nicht wesentlich beitragen, die Preisgestaltung sowohl der Mineralölindustrie als auch der Biokraftstoffindustrie entzieht sich unseren Kenntnissen.

**Vorsitzende:** Ich bitte SV Dr. Bruno **Schulwitz** (GMA) um die Beantwortung der Fragen von Abg. Marko **Mühlstein** (SPD).

SV Dr. Bruno **Schulwitz** (GMA): Die erste Frage lautet, wie vor dem Hintergrund der Gesamtquote von 6,25 Energieprozent die Notwendigkeit des Verfahrens des Co-Hydrotreating gegeben ist. Da gibt es nur eine klare Antwort darauf, die ist absolut nicht gegeben. 6,25 Energieprozent sind ca. 6,9 Volumenprozent Biodiesel, d. h. durch die bestehende E7-Norm, wie sie jetzt nach der 10. BImSchV zugelassen ist, kann die 6,25 mit Biodiesel erfüllt werden. Somit ist Co-Hydrotreating absolut nicht notwendig.

Zur zweiten Frage, welche Effekte die Zulassungen eines solchen Verfahrens auf die deutsche und europäische Biokraftstoffbranche und auch auf den Handel haben: Das Produkt aus dem Co-Hydrotreating fällt zusammen mit der Dieselfraktion an und steht somit nicht separat zur Verfügung, d. h. die Marktteilnehmer, also in dem Falle die Unabhängigen, werden gezwungen, die gesamte Dieselfraktion und dann bei den Herstellern in erster Linie, den Majors, zu kaufen. Dies verringert die eigenen Herstellungsmöglichkeiten und reduziert die bisher selbständigen Einkaufsmöglichkeiten, die diese Branche hatte. Da die geplante Quotenregelung mit Gesamtquote und Quotenhöhe aus jetziger Sicht nur in Deutschland in dieser Form in absehbarer Zeit vorliegt, wird man sicherlich dies Produkt auch nicht auf dem freien europäischen Markt kaufen können. Somit sind durchaus Wettbewerbsverzerrungen zu erwarten.

Zu der Frage, welchen Effekt das auf die europäische oder deutsche Biokraftstoffbranche hat: Die Zahl ist auch recht anschaulich. 3% Co-Hydrotreating bedeuten ca. 800.000 Tonnen Biodiesel, die in dem Falle nicht mehr eingblendet werden müssten bzw. wenn man es auf die Spitze treibt, dieses Co-Hydrotreating kann sogar noch Ethanol ersetzen. Also einer, der mehr Diesel in den Markt bringt, kann dadurch auch noch seine Ottokraftstoffquote mit dem Ethanol erfüllen, d. h., er braucht dann hinterher noch nicht einmal mehr E10 und kommt mit E5 aus, also wäre auch die Dieselbranche damit unter Umständen gefährdet. Aus meiner Sicht ein deutlicher negativer Einfluss auf die deutschen und europäischen Biokraftstoffhersteller.

**Vorsitzender:** Ich bitte SV Axel Graf von **Bülow** (bft) die Frage von Abg. Dr. Maria **Flachsbarth** (CDU/CSU) zu beantworten.

SV Axel Graf von **Bülow** (bft): Die Aufklärung ist das Wichtigste, wenn wir das einführen wollen. Die Norm ist verabschiedet. Das war ein Hinderungsgrund. Das hätten wir früher haben können. Warum das so nicht gewesen ist, da bedanke ich mich auch bei den Herren vom ADAC, die in den DIN-Ausschusssitzungen immer dabei waren, und erst in der letzten Sitzung die weiße Flagge gehisst haben. Das war nicht so ganz glücklich. Aus welchen Gründen kann ich nicht beurteilen. Das hätten wir früher haben können, so dass wir das mit der 10. BImSchV hätten mit verabschieden können. Es muss repariert werden, und zwar so schnell wie möglich, damit wir das dann einführen können. Wichtig ist auch die Kundenaufklärung. Ich darf dazu bemerken, dass es gerade im Mittelstand schon in der Vergangenheit, im Augenblick natürlich nicht mehr - seit 1. Januar -, E10-Tankstellen gab. Die sind wieder abgeschafft worden, weil es jetzt verboten ist. Das hat man mit großer Aufklärung an den Kunden betrieben, auch sehr erfolgreich. Mir ist nicht ein einziger Fall bekannt, dass irgendein Motor deswegen ausgefallen ist oder Schäden hatte. Das ist auch klar, wenn ich dem Kunden klar mache, was sie tun müssen, dass sie sich erkundigen müssen und ihre Hersteller befragen, dann bekommen sie auch eine vernünftige Antwort. Das ist alles machbar. Wenn ich daran denke, dass wir jetzt einen B7-Flyer für die ganze Bundesrepublik Deutschland machen, dann könnte man das für E10 genauso gestalten.

Was die Preise angeht, da tue ich mich schwer, denn auch wir als Verband sind bei den Preisen leider nicht federführend. Wir dürfen keine Preise machen. Ich stelle mir allerdings vor, dass bei der derzeitigen Besteuerung das auch ein preisliches Problem sein dürfte, E10 herzustellen, und zwar wettbewerbsfähig. Das hat die gleichen Wirkungen wie beim Biodiesel. Da müsste man auch an die steuerlichen Möglichkeiten oder Besteuerungsmöglichkeiten sehr viel flexibler rangehen können, sonst wird das Produkt auf Dauer schwierig zu vermarkten sein, je nach Marktlage, einmal passt es, einmal passt es nicht. Auch beim E10 muss man auf die Nachhaltigkeit achten, denn sonst fahren wir wieder gegen die Wand, wie wir es im vorigen Jahr gemacht haben mit der Teller-Tank-Diskussion, da stimme ich Greenpeace durchaus zu. Wir müssen eine klare Linie haben. Bevor das nicht letztendlich nicht nur überregional, sondern europaweit und möglichst weltweit geregelt ist, haben wir sicherlich noch ein Handi-

cap. Die Einführung hängt aber eigentlich an den anderen Punkten.

**Vorsitzende:** Ich bitte SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace) die Fragen von Abg. Josef **Göppel** (CDU/CSU), Abg. Eva **Bulling-Schröter** (DIE LINKE.) und Abg. Undine **Kurth** (Quedlinburg) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zu beantworten.

SV Corinna **Hölzel** (Greenpeace): Zu den Reinkraftstoffen bzw. Agro-Kraftstoffen, die aus einheimischen Produkten, wie z. B. Raps kommen: Es hat niemand etwas dagegen, wenn der Rapsbauer seinen Traktorentank mit Rapsdiesel füllt. Das ist absolut sinnvoll, das so zu nutzen, und natürlich ist auch ein gewisses Rapsöl, was nicht für die Lebensmittelerzeugung gebraucht wird, zur Verfügung und kann in der Landwirtschaft als Treibstoff verwendet werden. Das Problem ist aber, wenn wir hier zusammensitzen und über ein Gesetz sprechen, dass es um ganz andere Mengen geht als um diese paar Bauern, die dann ihr Rapsöl in den Tank füllen und damit über ihr Feld fahren. Das Mengenproblem, das ist letzten Endes auch das, was dazu führt, dass wir Importe haben, dass Raps nicht mehr alles andere abdeckt. Das Mengenproblem ist das eine und das andere ist das Signal, was durch solche Gesetzgebungen, wie Zwangsquoten, in andere Länder gesendet wird. Europa und Deutschland sind nicht die einzigen, die diese Quote jetzt haben, sondern auch noch viele andere Länder, die jetzt anfangen, zu sagen, ein bestimmter Mindestanteil von Agro-Kraftstoffen wird jetzt per Gesetz vorgeschrieben. Das führt zu einem enormen Bedarf. Jetzt ist es noch wenig, aber es wird immer mehr an Fläche, die wir zusätzlich brauchen werden und die wir nicht zur Verfügung haben, um diese Agro-Kraftstoffe anzubauen. Die Rechnung, ich würde sie einfach immer andersherum machen, dass wir nicht sagen, was haben wir und wie es sinnvoll wäre, das zu verwenden, sondern dass wir sagen, was können wir uns überhaupt leisten, dass wir ausgehen von der weltweit zur Verfügung stehenden Fläche, uns anschauen, wie viel haben wir überhaupt landwirtschaftlich zur Verfügung, und dann müssen erst einmal die wichtigsten Sachen davon geleistet werden, nämlich die Nahrungsmittelproduktion. Wir werden zukünftig noch ein paar Menschen auf der Welt haben, die Weltbevölkerung wird steigen, d. h., wir werden auch mehr Pflanzen für die Nah-

rungsmittelproduktion benötigen. Wir haben leider auch den Trend, dass der Fleischverbrauch ansteigt. Das führt auch dazu, dass wir mehr Fläche brauchen werden, um Tierfutter herzustellen. Dann müssen wir im weltweiten Maßstab schauen, was bleibt überhaupt noch für Fläche übrig. Das wird in Zukunft sehr wenig sein, das wird fast gar nichts mehr sein. Diese Fläche, die wir dann noch zur Verfügung haben, da können wir Energiepflanzen drauf anbauen. Dann muss man schauen, wenn man diese Energiepflanzen hat, wie kann ich diese so effizient wie möglich nutzen, den höchstmöglichen Energiegehalt und natürlich den höchstmöglichen Schutz für das Klima daraus ziehen, und dann ist man bei der Schlussfolgerung, dass es nicht der Agro-Sprit sein wird. Diese Rechnung muss man so rum machen. Für die Übergangsregelung, dass dann noch mit Pflanzenöl gefahren wird, bevor die anderen Systeme greifen, das ist völlig klar. Für den Verkehrssektor muss es heißen, wir müssen die Biomasse, die wir zur Verfügung haben, tatsächlich erst einmal nutzen, um die Kohle zu ersetzen. Im Verkehr heißt es: einsparen, einsparen, einsparen; erneuerbare Energien, Effizienz und Einsparen.

Zu den Fragen von Abg. Eva **Bulling-Schröter** (DIE LINKE.): Die Gutachten, die von den Wissenschaftlichen Beiräten vorgelegt wurden: Die Schlussfolgerungen, die daraus gemacht wurden, unterstützen wir auch. Im Wesentlichen ist es das, was ich gerade gesagt habe. Wenn wir Energiepflanzen haben, dann so sinnvoll und so effektiv wie möglich einsetzen, das ist eben im Kraftwärmebereich dreimal so effektiv wie z. B. für Agro-Sprit. Das sollte man dann auch berücksichtigen. Mit Zertifizierung von Agro-Kraftstoffen ist das erreichbar. Das Problem ist, dass generell Zertifizierung nicht die einzige Lösung sein kann und dass bei der ganzen Diskussion jetzt um die Nachhaltigkeitsdebatte die Zertifizierung natürlich im Vordergrund steht, aber alle anderen Systeme und Maßnahmen ausgeblendet werden. Zertifizierung ist wichtig und richtig, wenn es denn alle Produkte aus Land- und Forstwirtschaft betrifft, also alle Produkte, die einen Anspruch auf Fläche haben, weil das steht miteinander in Konkurrenz, dann Zertifizierung „Ja“ und dann aber eine strenge Zertifizierung, die sowohl ökologische als auch soziale Belange mit einbezieht, aber zum anderen brauchen wir, um die Urwälder und die Biodiversität auf diesem Planeten zu retten, auch noch andere Maßnahmen. Das ist z. B., dass es ein Moratorium gibt auf den momentan katastrophal schnell voran-

schreitenden Einschlag in den Urwäldern, dass tatsächlich die Kettensägen schweigen und dass die Feuer aufhören zu brennen, die diese Wälder vernichten und das CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre erlassen. Wir brauchen Schutzgebiete, die eingerichtet werden und wo auch kontrolliert und umgesetzt wird, dass da nicht weiter illegal eingeschlagen wird. Wir brauchen auch eine Finanzierung für den Urwaldschutz. Wir müssen die Länder, wo jetzt noch Wälder stehen, unterstützen und einen Anreiz geben, dass diese weiterhin stehen bleiben können. Das machen die natürlich nur, wenn sie eine entsprechende finanzielle Ausgleichsmaßnahme dafür erhalten. Die zusätzlichen Kriterien als Anforderungen an die EU-Nachhaltigkeitsverordnung sind im Wesentlichen, dass soziale Kriterien aufgenommen werden, d. h. z. B. die Respektierung von indigenen Landnutzungsrechten oder die Einhaltung von internationalen Arbeitsrechtsvorschriften. Zusätzlich sollte auf alle Fälle noch hinein, dass der Boden wasser- und luftgeschützt wird, das ist noch gar nicht erwähnt. Die Treibhausgaseinsparung, die vorgesehen ist, ist jetzt bei 35 % in den ersten Jahren. Das ist zu wenig. Das sollte angehoben werden auf 60 %. Und die indirekten Landnutzungsänderungen müssen unbedingt dort hinein, sonst lösen wir auf einem kleinen Stück der Welt ein Problem und schaffen gleichzeitig damit riesige andere Probleme gleich nebenan. Um das zu verhindern, muss eine Form gefunden werden und da gibt es erste Modelle von verschiedenen wissenschaftlichen Organisationen und Instituten, die da dran sind, dass man eine Möglichkeit findet, diese indirekten Landnutzungseffekte da mit einzubeziehen.

Die Frage, ob freiwillige Zertifizierung sinnvoll ist, würde ich gern mit Ja beantworten, kann ich aber leider nicht, weil die gesamte Erfahrung zeigt, dass Zertifizierungen auf freiwilliger Basis, Industriezertifizierungen, ganz oft oder eigentlich immer Marketinginstrumente sind, um einen besseren Absatz zu schaffen, um ein Label zu entwickeln - Nachhaltigkeit oder Grün oder Bio wie auch immer - aber dann drauf geklebt werden und tatsächlich keine signifikante Veränderung vor Ort erbringen. Die Biodiversität wird selten geschützt und gegen den Klimawandel tragen solche Systeme nicht im Wesentlichen bei.

**Vorsitzende:** Ich bitte SV Johannes **Lackmann** (VDB) die Fragen von Abg. Eva **Bulling-Schröter** (DIE LINKE.), Abg. Undine

**Kurth** (Quedlinburg) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU) zu beantworten.

SV Johannes **Lackmann** (VDB): Zunächst zur Frage von Abg. Norbert **Schindler** (CDU/CSU), was den Warenimport angeht: Wir haben eine Verarbeitungskapazität von Ölsaaten in Deutschland von 8 Mio. Tonnen. Das gibt bei einem Ölgehalt von 40 % etwa 3,2 Mio. Tonnen Rapsöl, davon sind 0,5 Mio. Tonnen für den Nahrungsmittelbedarf, also bleiben 2,7 Mio. Tonnen energetisch. Für B7 brauchen wir nur 2 Mio. Tonnen, d.h. es gibt sogar im Dieselsektor eine zusätzliche Kapazität für B100, so dass über das Minimum B7 hinaus Biodiesel aus deutschen Ölmühlen in den Markt gebracht werden kann. Diese Kapazität ist in Deutschland ganz klar vorhanden. Insofern gibt es keinerlei Restriktionen. Bei der Frage, was kommt tatsächlich zum Einsatz, ist die Politik gefordert, denn da können wir viele Wünsche äußern, was nationale Ware angeht, aber hier gibt es einen Markt und hier gibt es Marktbedingungen. Eine dieser Marktbedingungen, die zurzeit noch besteht, ist die Importmöglichkeit für B99, d. h. für den in den USA mit über 20 Cent subventionierten Biodiesel. Natürlich muss das möglichst schnell ausgeschlossen werden, wie es auch in diesem Gesetz steht, aber es wird sicherlich durch ein Anti-Dumpingverfahren ausgeschlossen werden, was unser Spitzenverband in Brüssel angestrengt hat, damit diese Wettbewerbsverzerrung endlich aufhört, denn das ist ein Großteil der Importe, die heute die Wettbewerbssituation in Deutschland negativ belasten. Selbstverständlich wird auch dadurch die Wettbewerbssituation für die europäische Rohware verbessert, dass man Billigimporte in Zukunft ausschließt, z. B. von Raubbauflächen aus Indonesien. Die gehören ausgeschlossen und sie werden ausgeschlossen, wenn die EU-Richtlinie endlich wirksam wird, auch dann letztlich durch nationale Gesetzgebung. Dann haben wir Wettbewerbsangleichungselemente. Wir sind nicht grundsätzlich gegen den Warenaustausch – wir leben in einer globalisierten Welt – aber bitte unter fairen Bedingungen was Sozialstandards oder Ökologiestandards angeht. Wenn alle in der Welt, wenn sie Birohstoffe produzieren, so wirtschaften müssen wie wir in Europa, dann haben wir auch wieder Wettbewerbsvorteile und sind in diesem Markt wettbewerbsfähig. Was das Wettbewerbselement angeht, gilt das natürlich auch hin bis zum fossilen Öl. Auch hier haben wir einen

Mangel an Wettbewerbsfähigkeit dadurch, dass dort jede beliebige Quelle genutzt werden darf, egal ob von zerstörten Urwaldflächen aus dem Niger-Delta, aus Naturschutzgebieten, alles darf genutzt werden. Ich bitte die Politik, sich auch in Zukunft damit zu beschäftigen. Wir können dort keine Nachhaltigkeitsstandards einführen - Öl ist niemals nachhaltig - aber Minimumstandards, was den Schutz von Flächen angeht, die müssen auch dort eingeführt werden. Und dann auch mit der genauen Sichtweise auf den Leakage-Effekt. Natürlich ist es für den Mineralwirtschaftsverband kein Problem, die saubersten Ölquellen in das kritische Deutschland zu schicken, aber dann wird das andere Öl aus Darfur usw. nach China gebracht. Auch dort haben wir den Leakage-Effekt. Auch dort kommen wir nur weiter, wenn wir ein globales Zertifizierungssystem haben. Ich kann nochmals nur darauf hinweisen, was diese ganze Debatte so extrem verzerrt und was auch immer wieder angesprochen wird: Immer wird der Finger in die Wunde gelegt, wir haben erst etwa 40 % CO<sub>2</sub>-Effizienz. Diese 40 % CO<sub>2</sub>-Effizienz sind netto doppelt so viel CO<sub>2</sub>-Einsparung wie die gesamte Verkehrsverlagerung der Deutschen Bahn von der Straße weg umfasst, d. h., wir vermeiden heute schon doppelt soviel CO<sub>2</sub> Netto wie die Bahn durch Verkehrsverlagerung schafft. Das sind relevante Größenordnungen. Die Bundesregierung wird die Klimastrategie nicht schaffen, wenn sie diesen Anteil in Zukunft abwürgt.

Zur Frage der Verwendung von Rohstoffen. Es ist eine Irrationalität dieses Gesetzesvorhabens, das wir hier implizit über E5 und E10 diskutieren, aber in dem Gesetzentwurf soll der Ethanolanteil auf 2,8 % energetisch festgelegt werden, d. h. noch unter E5. Das ist doch hochgradig irrational, das ist wieder eine unnötige Einschränkung. Ich kann das überhaupt nicht verstehen, dass man ernsthaft solche Entwürfe vorlegt, auf der anderen Seite reden wir schon über E10, was wir auch aus Wettbewerbsgründen dringend tun müssen.

Zur Frage der Nachhaltigkeit und Verlässlichkeit von Zertifizierungen. Selbstverständlich ist das eine sehr komplexe Aufgabe, wenn wir ein internationales Zertifizierungs- und Überwachungssystem einführen. Selbstverständlich gebe ich Ihnen Recht, wenn wir ein Zertifikat in der Hand haben, wo ein Regierungsstempel aus Kolumbien drauf ist, sollte man wissen, dass das das Papier oft nicht wert ist. Solche Länder mit hohem Korruptionsgrad darf man ruhig beim Namen nennen. Diesen Zertifikaten

kann man erst einmal nicht trauen. Das bedeutet aber auch, dass wir ein glaubwürdiges Überwachungssystem einführen müssen, und wir müssen von hier aus Inspektoren losschicken und die Nachhaltigkeit und die Zertifizierung überprüfen. Dort ist dann die Aktivität von Greenpeace und anderen NGOs aus meiner Sicht hochgradig willkommen. Dort lassen Sie uns gemeinsam hinschauen, denn für uns ist es ein Wettbewerbselement, wenn die Leute, die Öko-Dumping machen, endlich vom Markt verdrängt werden. Wir brauchen diese Rohstoffe aus Indonesien und von Raubbauflächen nicht. Es gibt genügend vernünftige, gute Flächen die man nutzen kann.

An der Stelle möchte ich auch zurückkommen auf das WBGU-Gutachten, das der Bundesregierung vorgelegt worden ist. Angesichts steigender Weltbevölkerung, angesichts steigender Nahrungsgewohnheiten, gibt es trotzdem ein Potenzial von 10 % Bioenergie am Gesamtenergieanteil. Das ist eine Menge. Bei der Frage, verdrängen wir damit Kohle, wie das WBGU vorschlägt, oder verdrängen wir damit Erdöl, möchte ich auf folgenden Aspekt hinweisen, den diese Wissenschaftler definitiv übersehen haben. Es geht nicht nur um CO<sub>2</sub>, es geht um Versorgungssicherheit. Hier sind Kohle und Öl völlig unterschiedlich zu beurteilen. Wir müssen uns von knappen Ressourcen unabhängiger machen und dazu gehören in erster Linie Öl und Gas. Der zweite Aspekt ist, Biokraftstoffe verdrängen nicht das in Saudi-Arabien und anderen Wüstengebieten geförderte Öl. Das sind Ölquellen, die besonders billig sind und die auf jeden Fall, solange sie noch ergiebig sind, auch weiter sprudeln werden, und es sind Ölquellen, die von der Quelle bis zur Raffinerie mit etwa 15 kg pro Gigajoule CO<sub>2</sub> oder Treibhausgasemission belastet sind. Es gibt eine amerikanische Regierungsstudie vom Dezember 2008, die international verschiedenste Ölquellen untersucht, verschiedenste Fördergebiete. Dort ist zu lesen, dass Öl aus dem Nigerdelta oder aus kanadischen Ölsanden schon bis zur Raffinerie mit 120 kg pro Gigajoule belastet ist. Hier gibt es riesige relevante Unterschiede. Biokraftstoffe verdrängen genau dieses Öl, was das teuerste ist und was das kritischste ist in der Ökologie, und dann haben sie den gleichen CO<sub>2</sub>-Effekt als wenn sie Kohle verdrängen. An der Stelle haben sich die Wissenschaftler, obwohl sie viel Geld für das Gutachten bekommen haben, einfach geirrt und Prof. Dr. Jürgen **Schmid** (WBGU) hat zugegeben, dass sie diesen Aspekt nicht untersucht haben. Es ist falsch, mit

Bioenergie Kohle zu verdrängen anstatt Erdöl. Ein definitiv falscher Ratschlag, weil man den Aspekt des Marginal Oil einfach vergessen hat.

Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.): Ich habe die Bitte an SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) bzw. an den Ausschuss, dass, SV Dr. Klaus **Picard** (MWV) diese Nachhaltigkeitskriterien für die fossilen Stoffe möglichst allen Ausschussmitgliedern zur Verfügung stellt.

**Vorsitzende:** Ich bedanke mich bei unseren Experten, dass sie geduldig mit uns waren und die vielen Fragen beantwortet haben. Herzlichen Dank.

Ende: 13.24 Uhr

**Petra Bierwirth, MdB**  
Ausschussvorsitzende