

# ADAC-Stellungnahme zum Entwurf 8. Gesetz zur Änderung des BImSchG

---



***Die Gefahr einer drohenden Klimaänderung infolge der steigenden Kohlendioxidkonzentration in der Atmosphäre ist ein globales Problem, dem auch auf nationaler Ebene begegnet werden muss. Dazu soll selbstverständlich auch der Straßenverkehr einen angemessenen Beitrag leisten. Deshalb begrüßt der ADAC die Initiativen des Bundestags und der Bundesregierung für Klimaschutz.***

***Im Rahmen eines integrierten Ansatzes für Klimaschutz und Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr ist neben anderen Optionen auch die verstärkte Nutzung von biogenen Kraftstoffen sinnvoll. Die Potenziale von Biokraftstoffen im Verkehrsbereich sollten genutzt, mögliche nachteilige Auswirkungen der biogenen Energieträger müssen aber verhindert werden.***

***Mit biogenen Kraftstoffen sind nicht per se Umweltvorteile verbunden, daher sind ökologisch ausgerichtete Anforderungen an Anbau der Pflanzen und Produktion der Kraftstoffe zu fordern. Sensible natürliche Lebensräume mit hoher Artenvielfalt dürfen nicht zerstört und durch Monokulturen für Energiepflanzen ersetzt werden. Des Weiteren können Biokraftstoffe nur dann einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten, wenn die Klimagasemissionen bei ihrer Herstellung entsprechend niedrig sind – auch bei biogenen Energieträgern ist die gesamte Prozesskette (Well- bzw. Field-to-Wheel) zu berücksichtigen. Zudem muss, wie die „Tank statt Teller“-Diskussion zeigt, auch die Flächenkonkurrenz von Biokraftstoffherzeugung zur Nahrungsmittelproduktion beachtet werden. Nachteilige Effekte sind wirksam und überprüfbar auszuschließen, bevor die Nutzung von biogener Energieträger so stark ausgeweitet wird, dass in nennenswertem Umfang Biokraftstoffe oder deren Vorprodukte in die EU importiert werden.***

***Im Rahmen der öffentlichen Anhörung am 9. April 2008 zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Bundestagsdrucksache 16/8150) nimmt der ADAC zu verschiedenen Fragen des Fragenkatalogs der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, Die Linke. und Bündnis90/Die Grünen Stellung.***

***München, den 7. April 2008***

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Inwieweit halten Sie die mit der 8. Novelle des BImSchG verfolgte Biokraftstoffstrategie für vereinbar mit den europäischen Vorgaben?

**Die Anforderungen der 2003/30/EG (2% ab 2002, 5.75% ab 2010) werden in der bisherigen Fassung des BImSchG schon übererfüllt. Eine weitere Steigerung der Biokraftstoffquoten im nationalen Alleingang verursacht mehr Probleme als Nutzen und wird deshalb vom ADAC abgelehnt.**

3. Inwieweit werden auf europäischer Ebene noch nicht getroffene Festlegungen als Hindernis für eine deutsche nationale Regelung zum jetzigen Zeitpunkt gesehen?

**Erst wenn durch eine Nachhaltigkeitsregelung negative ökologische und soziale Auswirkungen durch Anbau von Energiepflanzen und Produktion von Biokraftstoffen ausgeschlossen werden, kann die Nutzung von Biokraftstoffen in nennenswertem Umfang ausgeweitet werden.**

4. Ist aufgrund der Neuregelung ein Anstieg der Preise bei Benzin und Diesel zu erwarten und wenn ja, in welchem Umfang?

**Die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen – sei es als Reinkraftstoff oder durch Beimischung – verteuert das Autofahren in doppelter Weise. Zum einen führt der niedrigere Energiegehalt (35% weniger bei Bioethanol und 9% bei Biodiesel im Vergleich zu entsprechenden fossilen Kraftstoffen) zu höherem Verbrauch. Zum anderen kostet die Herstellung der Biokomponenten mehr als die der zu ersetzenden mineralischen Bestandteile. So hätte z.B. die im Rahmen der Roadmap Biokraftstoffe geplante und am 4. April wieder zurückgenommene Einführung von E10 zu einer Erhöhung der Kosten der Mobilität um – umgerechnet auf den Preis pro Liter – etwas über fünf Cent im Vergleich zu den Benzinpreisen von heute geführt. Davon sind nur etwa ein bis zwei Cent deutlich sichtbar durch den höheren Preis an der Zapfsäule, der größte Teil der Kostenerhöhung für den Autofahrer ist auf den Mehrverbrauch durch Bioethanol zurückzuführen.**

5. Wenn ja, ist dann davon auszugehen, dass sich der Preisabstand zu europäischen Nachbarländern erhöht oder sind auch dort entsprechende nationale Überlegungen bekannt?

**Die Länder der Europäischen Union sind an die Erreichung der vereinbarten EU-weiten Quotenziele gebunden. Nationale Alleingänge führen tendenziell zu einer Vergrößerung vorhandener Preisdifferenzen an den Tankstellen zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern. Bereits heute liegt das Preisniveau bei Benzin und Dieselkraftstoff aufgrund der hohen Mineralölsteuer in Deutschland zum Teil deutlich über dem anderer Länder, was in der Konsequenz zu einem auch aus fiskalischen Gründen unerwünschten Abwandern eines Teils der Kraftstoffnachfrage ins Ausland und zu verstärkten Grauiporten von Benzin und Dieselkraftstoff nach Deutschland führt.**

## Fragen der Fraktion der FDP

3. Wie bewerten Sie die Einschätzung, dass die derzeitige Nutzung von Biomasse als Kraftstoff nur in geringem Maße zur Klimaentlastung beitrage, während eine Verwendung der Biomasse für die Produktion von Strom und Wärme effizienter sei?

**Ziel der Bestrebungen ist der Schutz des Klimas, d.h. eine möglichst starke Reduzierung von CO<sub>2</sub> und anderen Treibhausgasen. Grundsätzlich ist bei der Nutzung biogener nachwachsender Rohstoffe der optimale Pfad (hinsichtlich Kosten, Nutzen, ökologische und soziale Auswirkungen) zu wählen. Aber auch der Straßenverkehr muss einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, dazu kann und soll auch der Einsatz von Biokraftstoffen beisteuern.**

9. Welche wirtschaftlichen oder sozialen Gruppen werden Ihrer Einschätzung nach von der gegenwärtigen und der für die Zukunft anvisierten Biokraftstoffpolitik in finanzieller Hinsicht profitieren und welche Gruppen werden in finanzieller Hinsicht belastet werden?

**Für die Autofahrer führt die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen zu einer Verteuerung aufgrund steigenden Kraftstoffverbrauches und höherer Preise an den Tankstellen. Aus diesem Grund ist nach Einschätzung des ADAC eine steuerliche Begünstigung des Einsatzes von Biokraftstoffen im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen sinnvoll sowie der angestrebten höheren Marktakzeptanz dieser Produkte dienlich.**

11. Wie bewerten Sie die Empfehlung des Sachverständigenrates für Umweltfragen, die nationale Beimischungsquote für so genannte Biokraftstoffe nicht zu steigern, sondern möglichst nahe am heutigen Niveau einzufrieren und das europäische Ausbaziel von 10% bis 2020 nach unten zu revidieren und die Forderung des Wissenschaftlichen Beirats Agrarpolitik beim Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, die Beimischungsquote für so genannte Biokraftstoffe schrittweise wieder rückgängig zu machen, da sie aus klimapolitischer Sicht keine effiziente Lösung darstelle?

**Ziel der Bestrebungen ist der Schutz des Klimas, d.h. eine möglichst starke Reduzierung von CO<sub>2</sub> und anderen Treibhausgasen. Grundsätzlich ist bei der Nutzung biogener nachwachsender Rohstoffe der optimale Pfad (hinsichtlich Kosten, Nutzen, ökologische und soziale Auswirkungen) zu wählen. Aber auch der Straßenverkehr muss einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, dazu kann und soll auch der Einsatz von Biokraftstoffen beisteuern.**

12. Wie bewerten Sie die Aussage des Rates für nachhaltige Entwicklung, dass die Biomasse-Nachhaltigkeitsverordnung der Bundesregierung den Kriterien für eine überprüfbare, nachhaltige Biotreibstoffproduktion nicht gerecht werde?

**Eine Nachhaltigkeitsregelung muss zentraler Baustein einer Biokraftstoff-Strategie sein. Sie ist so zu gestalten, dass negative ökologische und soziale Auswirkungen durch Anbau von Energiepflanzen und Produktion von Biokraftstoffen verhindert werden. Dazu gehören auch wirksame Kontrollverfahren, um die Einhaltung zu gewährleisten. Zuerst muss dies sichergestellt und in der Praxis bewährt sein, erst dann kann die Nutzung von Biokraftstoffen so stark ausgeweitet werden, dass in nennenswertem Umfang auf importierte Bioenergeträger zurückgegriffen werden muss.**

## Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

2. Wie ließen sich die beiden Förderansätze „Beimischungspflicht“, sowie „Steuerbegünstigung“ im Rahmen einer Zielquote von Biokraftstoffen am Besten kombinieren?

**Der ADAC lehnt die vorgenommene ordnungsrechtliche Verpflichtung zu einer Beimischung von Biokraftstoffen zu konventionellen Kraftstoffen bei gleichzeitiger steuerlicher Ungleichbehandlung von Biokraftstoffen in Abhängigkeit davon, ob diese beigemischt oder in Reinform genutzt werden, aus Gerechtigkeitserwägungen und zur Sicherung der Akzeptanz bei den Nachfragern ab. Die Erfahrungen aus der Zeit vor der Einführung der Zwangsbeimischung belegen eindrucksvoll, dass sich die praktizierte freiwillige Beimischung von Biokraftstoffen bei gleichzeitiger steuerlicher Präferenzierung bewährt und zu steigenden Marktanteilen geführt hat.**

## Quoten

### Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Wie wird die Umstellung von der Beimischungsquote auf eine Quote für einen Netto-Klimaschutzbeitrag grundsätzlich beurteilt?

**Ziel ist die Verringerung der Klimabelastung, der ADAC begrüßt daher grundsätzlich die Absicht, nicht die Menge sondern die klimarelevante Wirkung des Einsatzes von Biokraftstoffen als Kriterium zu verwenden. Das Berechnungsverfahren muss sicherstellen, dass bei Biokraftstoffen alle Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden. Der ADAC hält aber die Höhe der Quoten für zu anspruchsvoll.**

### Fragen der Fraktion DIE LINKE.

2. Wie beurteilen Sie die Folgen der Einführung der Beimischungsquote und die damit einhergehende Besteuerung von Bioreinkraftstoffen für den Bioreinkraftstoffmarkt?

**Leider hat die Politik den erfolgreichen und vom ADAC unterstützten Weg der steuerlich geförderten, freiwilligen Beimischung von Biokraftstoffen zugunsten einer Zwangsbeimischung steuerpflichtiger Biokomponenten aufgegeben. Dies führt zu weiteren Mehrkosten beim Autofahrer. Außerdem erhöht Biokraftstoff den Verbrauch, dieser Aspekt ist insbesondere bei Ethanol markant.**

### Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

4. Führt die Beimischung von Biokraftstoffen über Verknappungseffekte zu überproportionalen Preisanstiegen bei Kraftstoffen?

**Grundsätzlich besteht die Gefahr, dass im Falle einer beschleunigten Erhöhung der Beimischungsquoten die tatsächlich zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten von Biokraftstoffen in der angestrebten Qualität nicht mit der steigenden Nachfrage Schritt halten können und sich deshalb steigende Marktpreise für die betroffenen Produkte ergeben.**

## THG-Dekarbonisierung

### Fragen der Fraktion der SPD

1. Wie beurteilen Sie die von der Bundesregierung vorgeschlagene Dekarbonisierungsstrategie ab dem Jahr 2015?

**Ziel ist die Verringerung der Klimabelastung, der ADAC begrüßt daher grundsätzlich die Absicht, nicht die Menge sondern die klimarelevante Wirkung des Einsatzes von Biokraftstoffen als Kriterium zu verwenden. Das Berechnungsverfahren muss sicherstellen, dass bei Biokraftstoffen alle Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden. Der ADAC hält aber die Höhe der Quoten für zu anspruchsvoll.**

### Fragen der Fraktion DIE LINKE.

2. Welchen Nutzungsart von Biomasse ist aus klimapolitischen Gesichtspunkten zu empfehlen und wie müsste das politische Förderinstrumentarium gestaltet sein, um eine möglichst treibhausgasminimierende Nutzung von Biomasse zu erreichen?

**Ziel der Bestrebungen ist der Schutz des Klimas, d.h. eine möglichst starke Reduzierung von CO<sub>2</sub> und anderen Treibhausgasen. Grundsätzlich ist bei der Nutzung biogener nachwachsender Rohstoffe der optimale Pfad (hinsichtlich Kosten, Nutzen, ökologische und soziale Auswirkungen) zu wählen. Aber auch der Straßenverkehr muss einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, dazu kann und soll auch der Einsatz von Biokraftstoffen beisteuern.**