



Jugend und Parlament 2008 - Vorlage Biokraftstoffe -

Hintergrundinformationen zum Gesetzentwurf zum Thema Biokraftstoffe

Um die Klima-Ziele der Europäischen Union (20% CO2-Reduktion bis 2020) umzusetzen, legt das Umweltministerium zum zweiten Mal einen Gesetzentwurf vor. Unter dem Schlagwort „**Weniger, dafür aber besseren Biosprit beimischen**“ strebt dieser an, die Quote für die Beimischung von Biokraftstoffen geringfügig zu erhöhen. Dabei sollen gesetzliche Vorschriften und steuerliche Anreize dafür sorgen, dass nur solche Biokraftstoffe zum Einsatz kommen, bei deren Herstellung und Transport die Umwelt nicht oder kaum belastet wird.

Ihre Aufgabe als Abgeordnete/r ist es, diesen neuen Gesetzentwurf zu beraten. Sie diskutieren in diesem Zusammenhang in Fraktionen, in Ausschüssen und im Plenum. Bei den Beratungen hat der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Federführung. Beratend beteiligt sind der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie der Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.

Hintergrund

Weil fossile Energien wie Erdöl Treibhausgase hervorbringen, die das Klima schädigen, und weil ihre Vorräte begrenzt sind, will Deutschland die Nutzung erneuerbarer Energien verstärken. Die EU beschloss im März 2007, die Treibhausgase bis 2020 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren.

Die Bundesregierung hatte daraufhin ein Gesetz vorgeschlagen, das eine schrittweise Beimischung von Biokraftstoffen zu herkömmlichem Benzin und Diesel bis zu einem Anteil von 10 % vorschreiben sollte. Dabei war man, basierend auf einer Auskunft des Verbands der Automobilindustrie, davon ausgegangen, dass 189 000 Altfahrzeuge nicht in der Lage wären, das neue „E-10“ genannte Benzin zu verbrennen und daher auf das deutlich teurere Super-Plus-Benzin umsteigen müssen.

Noch bevor die Ausschussberatungen richtig begonnen hatten, zog das Umweltministerium den ursprünglichen Gesetzentwurf zurück, weil neue Schätzungen davon ausgingen, dass insgesamt mehr als eine Million Fahrzeuge zusätzlich auf das deutlich teurere Super-Plus-Benzin würden umsteigen müssen, um Motorschäden durch E-10 zu vermeiden.

Im neuen Gesetzentwurf wird deshalb vorgeschlagen, die Beimischungsquote nur minimal zu erhöhen. So soll vermieden werden, dass PKW in größerer Zahl nur noch mit sehr teurem Super-Plus-Kraftstoff betankt werden können. Gleichzeitig soll aber durch den Einsatz von Biokraftstoffen, die das Klima besonders wenig belasten (Biokraftstoffe der zweiten Generation bzw. solche, die die Nachhaltigkeitskriterien erfüllen), erreicht werden, dass der CO2-Ausstoß trotz der geringeren Quote um eine ausreichende Menge reduziert wird.

Zugleich will die Bundesregierung mit ihrem neuen Gesetzesvorschlag auch Kritiken entgegentreten, dass der Anbau von Biokraftstoffen in den Entwicklungsländern zu dramatischen sozialen Problemen führe. Insbesondere nach dem enormen Anstieg der Preise für Grundnahrungsmittel und nachfolgenden Hungerrevolten in mehreren Entwicklungsländern war international sowohl auf Seiten der Politik wie auch der Zivilgesellschaft heftige Kritik am Einsatz von Biokraftstoffen laut geworden.

Definitionen

Biokraftstoffe werden aus Pflanzenmaterial hergestellt. Dieses setzt bei der Verbrennung nur so viel Kohlendioxid frei, wie zuvor beim Pflanzenwachstum aus der Atmosphäre gebunden wurde. Meist stellt man sie aus Ölsamen und Bioethanol aus Mais, Getreide oder Zuckerrohr her. Man kann sie entweder pur verwenden („Biodiesel“) oder fossilen Kraftstoffen beimischen.

Einheimische Biokraftstoffe werden in der EU angebaut. Kürzere Transportwege bedeuten geringere CO2-Emission. Zudem soll ihr Einsatz vermeiden, dass Regenwälder gerodet oder andere Naturräume zerstört werden, um Flächen für die Biokraftstoffproduktion zu gewinnen. (Dies würde zu Kohlendioxidfreisetzungen führen, die durch den Einsatz von dort angebauten Kraftstoffen in Jahrzehnten nicht auszugleichen sind sowie Lebensräume für zahlreiche Tiere und Pflanzen zerstören.)

Biokraftstoffe der zweiten Generation sind Biokraftstoffe, die aus Pflanzenresten wie Stroh oder Restholz hergestellt werden. Damit treten sie nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln und verursachen keinen zusätzlichen Landbedarf. Das Umweltministerium geht davon aus, dass durch gezielte Förderung des Einsatzes von Biokraftstoffen der zweiten Generation die entsprechenden Herstellungsverfahren zügig entwickelt und ein massenhafter Einsatz begünstigt und beschleunigt werden kann.

**Vorblatt zum Entwurf eines Gesetzes
zur effizienten Beimischung von Biokraftstoffen und
zur Verminderung der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr
eingebracht von der Bundesregierung**

A. Zielsetzung und Notwendigkeit

Dem vor allem durch den Einsatz fossiler Energiequellen verursachten Klimawandel muss effizient und rasch entgegengewirkt werden. Zudem gefährdet die wachsende Abhängigkeit von Energieeinfuhren die deutsche Versorgungssicherheit und führt zu steigenden Preisen.

B. Lösung

Das Gesetz sorgt durch eine geringfügige Erhöhung der Beimischungsquote von Biokraftstoffen sowie durch verbindliche Kriterien und Anreize für die Nutzung besonders klimafreundlicher und sozial verträglicher Biokraftstoffe

1. für einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen im Verkehrssektor, sowie
2. für eine Maximierung der tatsächlichen CO2-Einsparung durch diese Maßnahme.

Dabei ist die Quote von 7% so gewählt, dass nahezu alle Kraftfahrzeuge mit dem neuen Kraftstoff fahren können und gleichzeitig so, dass der Bedarf an Biokraftstoffen durch besonders klimafreundliche Quellen zu decken ist.

C. Alternativen

Alternativen bestehen zur Erreichung der oben genannten Ziele nicht. Biokraftstoffe sind in der Herstellung derzeit noch teurer als andere Formen erneuerbarer Energie, weshalb sie ohne besondere Auflagen nicht entwickelt würden.

D. Kosten und Preiswirkungen

Kosten für die öffentlichen Haushalte entstehen bei der Einrichtung und dem Betrieb von Instanzen, welche die Einhaltung des Gesetzes kontrollieren.

Für die Wirtschaft wird das Gesetz zu Mehrkosten führen, weil die Herstellungskosten für Biokraftstoffe höher sind als die für fossile Kraftstoffe. Dies dürfte auch zu einem leichten Anstieg der Kraftstoffpreise führen. Stärker jedoch wird das Preisniveau auch zukünftig von der weiteren Entwicklung der Preise für fossile Kraftstoffe abhängen. Auswirkungen dieses Gesetzes auf die Kraftstoffpreise werden als gering eingeschätzt.

Ein Investitionsschub in Biokraftstoffe und zugehörige neue Technologien wird für Wachstum und Beschäftigung sorgen.

**Entwurf eines Gesetzes
zur effizienten Beimischung von Biokraftstoffen und
zur Verminderung der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr
eingebracht von der Bundesregierung**

- § 1 Alle Kraftstoffe mit der Ausnahme von Super plus Benzin müssen ab dem Jahr 2010 mindestens 5% Biokraftstoffe enthalten. Die Quote erhöht sich jährlich um 0,5% bis auf 7% im Jahr 2014.
- §2 Biokraftstoff kann dabei nur angerechnet werden, wenn er folgenden Kriterien der Nachhaltigkeit erfüllt:
- Durch den Anbau der Biomasse verschlechtern sich nicht die Bodenfruchtbarkeit und die Wasserqualität; Dünge- und Pflanzenschutzmittel werden umweltgerecht eingesetzt.
 - Die eingesetzte Biomasse wurde nicht in Gebieten angebaut, die einen besonderen Wert für den Schutz der biologischen Vielfalt darstellen.
 - Die eingesetzte Biomasse wurde nicht auf Flächen angebaut, die aus Wäldern in landwirtschaftliche Flächen oder Plantagen umgewandelt wurden.
 - Die Biokraftstoffe enthalten ein Treibhausgas-Verminderungspotential von mindestens 40 Prozent. Dabei sind die Emissionen bei der Gewinnung, der Weiterverarbeitung und dem Transport der Biomasse einzubeziehen.
- Zur Sicherstellung der Nachhaltigkeitskriterien wird ein Zertifizierungssystem geschaffen. Alle Hersteller von Kraftstoffen sind verpflichtet, Nachweise über die Nachhaltigkeit der eingesetzten Biomasse einzureichen.
- § 3 Die Mineralölsteuer auf einheimische Biokraftstoffe wird ab 1. Januar 2009 für 5 Jahre ausgesetzt.
- § 4 Die Herstellung von Biokraftstoffen der zweiten Generation aus organischen Abfällen wird ab dem 1. Januar 2009 mit 10 Cent je Liter gefördert, diese Fördersumme wird ab 2013 jedes Jahr um 1 Cent zurückgeführt und läuft damit 2022 aus.
- § 5 Wenn Hersteller die Beimischungsquote verfehlten, fallen Abgaben in Höhe von 75 Cent pro Liter Kraftstoff an.

Die LRP lehnt das vorliegende Gesetz gänzlich ab. Sie hält es für nicht nachvollziehbar, warum die Bundesregierung – nachdem ein in dieselbe Richtung zielernder Entwurf zurückgezogen wurde – nun erneut einen Anlauf zur Erhöhung der Biokraftstoffbeimischung unternimmt. Ihrer Meinung nach ist dieser Vorgang ein neuerlicher Beweis der handwerklichen Schwäche und der umweltpolitischen Konzeptionslosigkeit der Bundesregierung.

Dabei vertritt sie die folgenden Argumente:

- Die **Biokraftstoffbeimischungsquote** ist aufgrund zahlreicher Probleme gescheitert.
- Zu behaupten, dass man vorwiegend **einheimische Biokraftstoffe und Biokraftstoffe der zweiten Generation** einsetzen und damit die Probleme vermeiden könne, hält die LRP für ein **Ablenkungsmanöver**. Die herkömmlichen einheimischen Biokraftstoffe seien kaum ausreichend, und wie sich die **Technik zur Erzeugung von Biokraftstoffen der zweiten Generation** bewähren werde, sei noch keineswegs gesichert. Auf Biomasse-Importe könne Deutschland kaum verzichten, ohne die ehrgeizigen Klimaziele zu gefährden. Deshalb sieht die LRP alle Probleme der Biokraftstoffe weiterhin bestehen:
- **Das wirtschaftliche Problem:** Die LRP sagt voraus, dass sich der **Spritpreis zunehmend verteuern** werde, weil die Herstellung von Biosprit teurer sei als die Herstellung von Kraftstoffen aus Öl. Außerdem ist **unklar**, welche Autos das neue Benzin vertragen und **wie viele Fahrer auf das teure Super plus Benzin ausweichen müssen**, das weiterhin ohne Beimischung von Biosprit bleiben wird.
- **Das ökologische Problem:** Das Gesetz unterstützt nach Ansicht der LRP nicht diejenigen, die etwas ökologisch Sinnvolles tun. Es gehe nur darum, dass wir etwas für unser Gewissen tun, um uns besser zu fühlen, während in anderen Ländern der Regenwald abgeholt und Monokulturen angebaut würden, was dem Klima so mehr schade als nütze.
- **Das soziale Problem:** Nutzungskonkurrenz mit Lebensmitteln und Futtermitteln: Die LRP geht davon aus, dass durch die **Biospritproduktion die Lebensmittelpreise deutlich steigen werden**. Denn aus Pflanzen, die bislang als Nahrung dienten, werde nun Biosprit hergestellt, so dass die Vorräte knapp würden. Die Weizenpreise seien bereits gestiegen. Die Fleischpreise würden noch deutlich steigen.
- **Das haushaltspolitische Problem:** Die Bundesregierung redet fortwährend von Subventionsabbau und will mit diesem Gesetz nun **erneut Subventionen einführen**.
- Sich damit herauszurenden, dass **Vorgaben der EU umgesetzt werden müssten**, findet die LRP **scheinheilig**, weil gerade die Bundesregierung im EU-Rahmen besonders darauf gedrängt habe, die Quote zu erhöhen.