



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 würden 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 Kohlendioxidfreisetzung 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.

Positionen der ÖSP

Prinzipiell begrüßt die ÖSP die Nutzung von Biokraftstoffen. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf ist sie aber nicht einverstanden:

- Die ÖSP geht davon aus, dass auch die **Förderung von einheimischen Biokraftstoffen und Biokraftstoffen der zweiten Generation die wesentlichen Probleme nicht lösen** kann, welche der massenhafte Anbau von Biomasse nach heutigem Stand mit sich bringt:
- Die massenhafte **Verlagerung von knappen Lebensmittelressourcen in Autotanks** wird nach Meinung der ÖSP den Druck auf die Lebensmittelpreise weltweit erhöhen und **dazu führen, dass die Ärmsten hungern müssen**. Selbst wenn Biokraftstoffe komplett aus im Inland angebauten Pflanzen gewonnen werden könnten, würden die damit einhergehende Verdrängung eines Teils der Nahrungsmittelproduktion weltweit zu steigenden Preisen führen.
- Die ÖSP hält es für unwahrscheinlich, dass die Wettbewerbsvorteile in anderen Erdteilen produzierter Biokraftstoffe durch staatliche Eingriffe wirksam ausgeglichen werden. Entsprechend werde es zum Import von Kraftstoffen kommen, die **unter zweifelhaften sozialen und ökologischen Bedingungen erzeugt** werden und deren Klimabilanz deutlich negativ ausfällt.
- Die ÖSP weist darauf hin, dass die **Herstellung von Pflanzenkraftstoffen sehr energieintensiv ist** und ihrerseits oft zu Kohlenstoffemissionen führt.
- Die ÖSP befürchtet, dass **die Beimischungsquote die Betriebe, die sich in Deutschland für Biokraftstoffe engagieren, in die Insolvenz treiben** und die großen Mineralölkonzerne stärken wird. Pflanzenöl und Biodiesel als Reinkraftstoffe würden in Deutschland vor allem von klein- und mittelständischen Unternehmen angebaut. Solche Hersteller könnten aber nicht mit den Mineralölkonzernen konkurrieren, die zur Erfüllung der Quotenpflicht Niedrigpreise für Biokraftstoffe erzwängen, die unter den Produktionskosten kleinerer Betriebe liegen.

Als **alternative Strategie** schlägt die ÖSP vor:

- die **Einführung eines allgemeinen Tempolimits** auf Autobahnen, weil damit nachweislich der Kraftstoffverbrauch und damit auch der Schadstoffausstoß deutlich reduziert werden können.
- eine **Erhöhung der Mineralölsteuer** zugunsten einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer, weil damit Anreize für eine sparsame und damit weniger klimabelastende Fahrweise gesetzt werden. Zudem könnte eine Mineralölsteuererhöhung die Wettbewerbsfähigkeit der (nicht zu Besteuernden) Biokraftstoffe gegenüber den dann teureren fossilen Kraftstoffen erhöhen.
- Die **Förderung des Einsatzes 100-prozentiger Biokraftstoffe** auf Bauernhöfen sowie in Betrieben oder bei Behörden, wo jeweils eine Umstellung der kompletten Fahrzeugflotte möglich ist und so ideale Rahmenbedingungen für einen effizienten Biokraftstoffeinsatz geschaffen werden können.

Darüber hinaus fordert die ÖSP

- **Nachhaltigkeitskriterien nicht nur für Biomasse**, aus der **Biokraftstoffe** hergestellt werden, **sondern ebenso** für Biomasse, die der Produktion von **Lebens- und Futtermitteln sowie von Kosmetika** dient. Denn wenn der Regenwald abgeholt werde, sei es egal, ob das Palmöl in den Autotank gehe oder für Crèmes oder Lebensmittel verwendet werde.