



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stv. energiepol. Sprecher der SPD-Fraktion

Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen (Drs.: 16/11131)

Erklärung zur Abstimmung nach § 31 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages

— Ich habe mich im Rahmen der Diskussion um Biokraftstoffe immer für eine Zwei-Wege-Strategie eingesetzt. Ich wollte die Einführung einer Quote zur Beimischung von Biokraftstoffen und eine Förderung von Reinkraftstoffen, um den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu verringern.

— Den Markt für Reinkraftstoffe haben die Steuererhöhung für Reinkraftstoffe und die steigenden Rohstoffpreise fast vollständig zum Erliegen gebracht. Das ist eine Fehlentwicklung, denn Reinkraftstoffe entstehen in einer regionalen Wertschöpfungskette. Vom Anbau der Pflanzen über die Veredelung bis zum Verbrauch wäre alles in Deutschland machbar gewesen. Biodiesel aus deutscher Produktion führt zu einer CO₂-Reduktion von 45% gegenüber fossilem Diesel, Pflanzenöle aus deutschem Anbau sogar um 58%. In Deutschland könnten wir durch den Einsatz von Biodiesel bis zu 15% des fossilen Diesel ersetzen. Stattdessen hat der Tanktourismus wieder zugenommen. Allein 200.000 Speditions-LKW, die bereits auf Biodiesel umgesattelt hatten, fahren jetzt wieder mit fossilem Diesel und tanken in der Regel im Ausland. Die damit verbundenen Mehrwertsteuer-Verluste dürften die Einnahmen aus der Biokraftstoffbesteuerung weit übertreffen.

Wenn schon die Reinkraftstoffe nicht mehr zu einer CO₂-Reduktion führen, weil sie praktisch aus dem Markt verdrängt werden, dürfen wir nicht auch noch die Beimischungsquoten senken. Durch die Entscheidung, ausschließlich auf die Beimischung zu setzen, haben wir dem Mittelstand sehr geschadet, da die großen Mineralölkonzerne sich auf den Weltmärkten ihre nötigen biogenen Anteile sehr viel billiger besorgen können und damit auf dem Markt mit Dumpingpreisen auftreten können.



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stv. energiepol. Sprecher der SPD-Fraktion

Aus ökologischen, ökonomischen und aus Gründen des Vertrauensschutzes dürfen wir nicht auch noch die Senkung der Quote zulassen. Wenn wir dieses Jahr die Quote um 1% senken und nächstes Jahr um 1% anheben, treffen wir ausschließlich den Mittelstand. Dieser kann sich bei ständig wechselnden Quoten nicht auf einen Absatz verlassen. Die Verlässlichkeit des Absatzes ist aber zum Überleben notwendig. Ansonsten verdrängen die großen Mineralölkonzerne den Mittelstand vom Markt. Das kann und möchte ich nicht unterstützen.

Im Rahmen der Verhandlungen zum Gesetz der Änderung der Förderung von Biokraftstoffen habe ich mich für eine Steuerbefreiung des im Öffentlichen Personennahverkehr – einschließlich Schienennahverkehr – verwendeten Biodiesels eingesetzt. Diese Maßnahme hätte einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz bedeutet. Weiterhin hätten von dieser Maßnahme nicht nur die Verkehrsbetriebe der Kommunen profitiert sondern auch die Landwirte und Biodieselproduzenten vor Ort.

Ich habe das Ziel verfolgt, den Kraftstoff E-10 als freiwilliges Angebot einzuführen. Hierdurch wäre der Wettbewerb auf dem Mineralölmarkt zugunsten von Millionen Autofahrern gestärkt worden. Denn E-10 ist ein qualitativ hochwertiger Kraftstoff, der im Vergleich zu den Premiumsorten der großen Mineralölkonzerne günstiger angeboten werden kann. Bei einer freiwilligen Einführung hätte zudem jeder Fahrzeughalter auf der Grundlage der Angaben des Herstellers selbst entscheiden können, ob er E-10 tankt oder auch nicht. Aufgrund der Abwrackprämie sind zudem viele E-10 untaugliche Fahrzeuge durch Fahrzeuge ersetzt worden, die E-10 vertragen. Dies nimmt der Argumentation, dass ein Großteil der Fahrzeuge E-10 nicht vertragen könnte, die Grundlage.

Des Weiteren halte ich die im Gesetz enthaltene Verordnungsermächtigung zur Zulassung des Co-Hydrotreating-Verfahrens ohne Zustimmung des Bundestages für äußerst problematisch. Co-Hydrotreating würde in Deutschland nahezu die kompletten Biokraftstoffhersteller des Absatzes berauben, weil Co-Hydrotreating als Vorprodukt nur Pflanzenöl, und eben kein Biodiesel benötigt. Betroffen sind zahlreiche Arbeitsplätze und Unternehmen. Außerdem werden damit umfangreiche öffentliche Fördermittel „in den Sand gesetzt“. Hierdurch droht eine möglicherweise grenzenlose Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten des mittelständi-



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stv. energiepol. Sprecher der SPD-Fraktion

schen Mineralölhandels. Denn die ab 1. Januar 2010 vorgesehene Gesamtquote von 6,25% kann ohne das Inverkehrbringen von E-10 und gleichzeitiger Möglichkeit des Co-Hydrotreating nur noch von den großen Mineralölkonzernen erfüllt werden.

Das Gesetz wird zusammen mit der 10. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) eine dramatische Verschlechterung der Wettbewerbssituation zu Lasten des Mittelstandes und der Verbraucher herbeiführen. Kurz gesagt: die 10. BImSchV nimmt dem Mittelstand die Möglichkeit, freiwillig E-10 in den Markt zu bringen und zugleich gibt sie ausschließlich den Konzernen die zusätzliche Möglichkeit, biogene Öle (Co-Hydrierung) als Quotenerfüllung einzusetzen.

Auf die mittelständischen Firmen kämen hingegen jährliche Ausgleichzahlungen in Höhe von mindestens 100 Millionen Euro zu. Da diese Belastungen nicht einfach auf die Kunden umgelegt werden können, wäre ein wirtschaftliches Arbeiten nicht mehr möglich.

Ich werde mich in den nächsten Wochen dafür einsetzen, dass der im Entschließungsantrag zum Gesetz von SPD und Union formulierte Wille, die Verordnungsermächtigung unter Parlamentsvorbehalt zu stellen, umgesetzt wird.

Die Bemühungen hinsichtlich einer Nachhaltigkeitsverordnung erachte ich als notwendig und positiv. Die größte Kritik an der Nutzung von Biomasse richtet sich auf eine vermeintliche Konkurrenz zwischen Nahrungsmitteln und der energetischen Nutzung von Pflanzen. Es darf selbstverständlich nicht dazu kommen, dass es zu Entscheidungen zwischen Biokraftstoffen und Lebensmitteln kommt. Wir dürfen nicht mit der Nahrung anderer Menschen unsere Autos antreiben, das muss allgemein gültiger Konsens werden, auch oder vor allem wenn wirtschaftliche Interessen zu anderen Entscheidungen drängen.

Nach aktuellen Zahlen ist das zur Zeit nicht so. 5% der Weltgetreidenutzung wird für Kraftstoffe genutzt, 95% werden als Nahrungs- oder Futtermittel verwendet.



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stv. energiepol. Sprecher der SPD-Fraktion

Die Probleme liegen an anderer Stelle. Europäische und deutsche Nutzflächen sind in den letzten Jahren stillgelegt worden, weil sich Anbau von Getreide nicht mehr lohnte und Importe günstiger waren.

Die meisten Flächen, die in Deutschland genutzt werden, können nur durch massive Subventionen der Europäischen Union wirtschaftlich geführt werden.

Derartige Subventionierungen spielen aber nicht nur für den europäischen Markt eine besondere Rolle, sondern vor allen Dingen sind sie der Grund für den Hunger in Schwellen- und Entwicklungsländern. Subventionierte Getreideexporte aus den USA oder Europa überschwemmen die Märkte in diesen Weltregionen. Weil die Importe günstiger sind als der eigene Anbau, wurden Ackerflächen vor Ort nicht weiter genutzt oder zur Produktion von Nutzpflanzen in Monokulturen umgewandelt. Dadurch begaben sich viele Länder in eine Abhängigkeit von Nahrungsmittelimporten, obwohl die Potentiale zur eigenen Versorgung vorhanden wären. Wenn die Preise für Lebensmittel wie im letzten Jahr ansteigen, führt dies zu Hungerkatastrophen, weil viele Länder die teuren Importe nicht mehr zahlen können. Spekulation, leere Lager, steigender Bedarf an Milch und Fleischprodukten sowie vernachlässigte Produktion führen ebenfalls zu steigenden Preisen. In diesem Zusammenhang könnten Quoten für die Beimischung von Biosprit oder Quoten für Reinkraftstoffe zu einer weiteren Verschärfung der Probleme führen. Sie sind aber nicht der Grund für derartige vermeidbare Katastrophen.

Die Problematik besteht allerdings auch in einer anderen Richtung. Dadurch, dass Industrieländer ihre eigenen Märkte für Importe aus Entwicklungsländern abschotten, können diese selbst von steigenden Weltmarktpreisen nicht profitieren, obwohl ihre Produktionskapazitäten ausreichend wären, um auch externe Nachfrage zu bedienen.

Eine Nachhaltigkeitszertifizierung liegt bis heute nicht vor, so dass nicht nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe auf den Markt kamen. Das führte zu berechtigter Kritik und beschädigte das ökologische Image von Biokraftstoffen. Es ist richtig und wichtig, dass Quoten und Regelungen für die Nutzung von Biomasse anhand von Prinzipien wie Nachhaltigkeit, ökologischer Sinnhaftigkeit und im Zusammenhang mit der weltweiten Nahrungsmittelsituation überprüft



Dr. Axel Berg

Mitglied des Deutschen Bundestages
Stv. energiepol. Sprecher der SPD-Fraktion

werden. Dies kann zwischenzeitlich dazu führen, dass Quoten nicht weiter steigen dürfen. Sie dürfen aber auch nicht sinken. Generell sehe ich aber die Beimischung und direkte Nutzung von Biosprit als einen wichtigen Schritt, den wir hin zu einer nachhaltigen Mobilität gehen müssen.

Auch die Nachhaltigkeitsverordnung sollte unter Parlamentsvorbehalt gestellt werden. Zudem sollten für sämtliche Erzeugnisse Nachhaltigkeitsnachweise eingefordert werden. Es ist nicht einzusehen, warum nur für die Biokraftstoffbranche Nachhaltigkeitskriterien festgesetzt werden sollten. Dies ist eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber vielen anderen Produkten, insbesondere fossilen Rohstoffen und auch Futtermitteln.

Bei eingehender Betrachtung all dieser Argumente, kann ich diesem Gesetzentwurf, trotz einiger guter Ansätze, nicht zustimmen. Wir würden eine Branche vernichten, von der ich denke, dass sie ökologischen und ökonomischen Nutzen hat. Wir brauchen beides.