

### Antrag

Fraktion der SPD

Hannover, den 14.03.2006

#### **Einsatz von Biokraftstoffen fördern - nicht behindern!**

Der Landtag wolle beschließen:

#### EntschlieÙung

Die Landesregierung wird aufgefordert darauf hinzuwirken, dass

- die Einführung einer Steuer auf Biokraftstoffe erst im Kontext mit den zu erwartenden Änderungen der Rahmenbedingungen auf der EU-Ebene, den Regelungen der Beimischungspflicht, den festzulegenden nationalen Richtwerten für den Anteil von Biokraftstoffen am Kraftstoffmarkt bis 2010 und einem mittelfristigen Gesamtkonzept eingeführt wird,
- eine entsprechende Regelung für die Erhebung einer Mineralölsteuer auf Biokraftstoffe nicht mit dem Energiesteuergesetz zum 1. August 2006, sondern erst gemeinsam mit dem Gesetz zur Beimischungspflicht zum 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt werden soll,
- Biokraftstoffe, die der Landwirt zum Betrieb seiner Maschinen und Anlagen verwendet, von einer Besteuerung ausgenommen werden,
- die Bundesregierung ein Gesamtkonzept bis 2015 erarbeitet, in dem folgende Sachverhalte geprüft bzw. berücksichtigt sind:
  1. Begrenzung der finanziellen Auswirkungen einer Steuerbegünstigung durch eine Kontingentierung steuerbefreiter Biokraftstoffe, evtl. Vergabe von Zertifikaten,
  2. Regelung zur Vermeidung von wesentlichen Nachteilen für bestehende Kleinerzeuger von Biokraftstoffen im gesamten Wettbewerb,
  3. Mineralölsteuerabsenkungen beim Einsatz von Biokraftstoffen für ÖPNV und öffentliche bzw. kommunale Einrichtungen,
  4. Einführung einer gleitenden Besteuerung,
  5. Schaffung von Anreizen für die Verbraucher,
  6. Einsatz von einheimischen Rohstoffen zur Produktion von Biokraftstoffen,
  7. Festlegung der Anteile für die Biokraftstoffbeimischung je Liter der in Verkehr gebrachten Kraftstoffe entsprechend der europäischen bzw. deutschen Kraftstoffnorm,
  8. Förderung von Biokraftstoffen der 2. Generation (synthetische Kraftstoffe (BtL), Bioethanol).

#### Begründung

Biodiesel ist in Deutschland der wichtigste Biokraftstoff, er ist als Reinkraftstoff sowie als Beimischung im Markt eingeführt. Biodiesel hatte als Biokraftstoff der 1. Generation eine wichtige Pionierfunktion. Strategisch soll Biodiesel schrittweise durch Biokraftstoffe der 2. Generation (BtL, Biomethan) abgelöst werden, soweit diese marktreif sind.

Für Biodiesel wird in Deutschland Ende 2006 eine Produktionskapazität von ca. 3 Mio. t/a bestehen. Kapazitätserweiterungen im Umfang von bis zu 6 Mio. t/a sind in der planerischen Vorbereitung. Diese Produktionskapazität entspräche mehr als 10 % der in Deutschland verbrauchten fossilen Kraftstoffe. Gemäß der geltenden Dieselmkraftstoff Norm DIN EN 590 ist eine Beimischung von 5 % Biodiesel zu Dieselmkraftstoff zulässig, das sind ca. 1,5 Mio. t/a. Das heißt: Ende 2006 werden

die dann bestehenden Erzeugerkapazitäten für Biodiesel bereits doppelt so viel Biodiesel herstellen, wie für Beimischungen zurzeit zulässig sind.

Bioethanol hat als Substitut für Methanol (Ablösung von MTBE durch ETBE) eine besondere Bedeutung und wird auch bereits dafür verwendet. Zur Herstellung von Bioethanol bestehen in Deutschland gegenwärtig drei Produktionsanlagen mit einer Kapazität von insgesamt 430 000 t/a.

Eine Beimischung von Bioethanol zu Motorenbenzin ist im Umfang von 5 % nach der DIN EN 228 zulässig. Aufgrund der Dampfdruckanomalie und der Wasseraffinität von Ethanol ist die Beimischung noch problematisch. Im Zusammenhang mit den Beimischungsproblemen und den Initiativen insbesondere der Automarken Ford und Saab etabliert sich zurzeit ein Markt für E 50 bzw. E 85.

E 50 bzw. E 85 sind Mischungen von 50 bzw. 85 % Ethanol mit Motorenbenzin, sie kommen in großem Umfang in Brasilien und den USA sowie in geringerem Umfang in Schweden zum Einsatz. Für Bioethanol als E 50 oder E 85 gibt es keine gültige Norm, des Weiteren sind für deren Verwendung Fahrzeugumbauten i. d. R. erforderlich. Eine Infrastruktur für die Distribution von Bioethanol besteht bisher nicht.

Pflanzenöle werden gegenwärtig in geringem Umfang von Speditionen und zunehmend von Landwirtschaftsbetrieben verwendet. Zur Nutzung von Pflanzenölen in Pkw, Lkw oder Landmaschinen sind teilweise noch technische Weiterentwicklungsprobleme zu lösen. Eine Tankstelleninfrastruktur besteht nicht.

Moderne Abgasanforderungen sind mit Pflanzenölmotoren derzeit nur mit speziellen Anpassungen erfüllbar. Die Sicherung der notwendigen Kraftstoffqualität bereitet noch erhebliche Probleme.

Aufgrund erheblicher Kosteneinsparungen gegenüber fossilen Kraftstoffen und anderen Biokraftstoffen besteht ein zunehmendes Interesse an der Verwendung von Pflanzenöl bei Logistikunternehmen, beim ÖPNV und ähnlichen Unternehmen.

Die Energie- und Treibhausgasbilanzen der gebräuchlichen Biokraftstoffe fallen im Vergleich zu den fossilen Kraftstoffpendants, bis auf Extreme, alle zu Gunsten von Biokraftstoffen aus.

Die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten gibt die EU zur Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll mit 30 Euro/t an. Für Bioethanol aus Weizen bzw. aus Zuckerrüben liegen die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten mit 350 bzw. 400 Euro/t um eine Zehnerpotenz höher.

Beim Anbau von Energiepflanzen sollen negative Umweltwirkungen durch Monokulturen, gentechnisch veränderte Organismen u. ä. vermieden werden.

Die EU empfiehlt im Aktionsplan für Biomasse deshalb eine Zertifizierung, nach der nur Bioenergien zugelassen werden sollen, bei denen der Anbau und die Bereitstellung der Biomasse nach bestimmten Umweltstandards gesichert sein soll.

Die Möglichkeiten des Einsatzes von Kraftstoffen aus Biomasse sind - wie beschrieben - sehr vielfältig und bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Diese positive Entwicklung der Etablierung von alternativen Kraftstoffen darf nicht durch neue Hemmnisse gefährdet werden.

Die mit dem Energiesteuergesetz vorgesehene Einführung einer Mineralsteuer für ausgewählte Biokraftstoffe soll darum einem fachlich begründeten Konzept zur differenzierten Forderung von Biokraftstoffen folgen und nicht ausschließlich der Minderung von Steuerausfällen dienen.

Die Einführung einer Beimischungspflicht und eine angemessene, differenzierte Steuer auf Biokraftstoffe werden nur mitgetragen, sofern diese umfassend und fachlich begründet sind und den Anforderungen an eine politische Verlässlichkeit und Planbarkeit für den Biokraftstoffsektor entsprechen.

Es soll deshalb erst ein Gesamtkonzept zur Herstellung und Nutzung von Biokraftstoffen erarbeitet werden, das einen Zeitraum bis 2015 erfasst und als nachhaltig bezeichnet werden kann.

Dieter Möhrmann

Parlamentarischer Geschäftsführer