

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Augsten (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz

Zukunft der Biokraftstoffproduktion und -nutzung in Thüringen - Teil 1 - Analyse

Die **Kleine Anfrage 3701** vom 23. Januar 2014 hat folgenden Wortlaut:

Die "Energieszenarien für ein Energiekonzept der Bundesregierung" vom 27. August 2010 hatten für das Jahr 2050 eine Primärenergiebereitstellung aus Biomasse von rund 2.160 Petajoule (PJ) vollständig aus heimischen Quellen in Aussicht gestellt. Biokraftstoffe sollten dabei eine wichtige Rolle spielen. Die Europäische Union (EU) hat sich zudem zum Ziel gesetzt, 2020 zehn Prozent des im Verkehr eingesetzten Treibstoffes aus regenerativen Quellen zu generieren, wobei sogenannter Agrosprit angerechnet werden kann. Ankündigungen der 2013 neugewählten Bundesregierung lassen dagegen befürchten, dass der Ausbau der Biomassenutzung deutlich abgebremst werden soll.

Auch an anderer Stelle wächst die Kritik an der Biomassenutzung. Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat sich im Sommer 2013 mehrheitlich dafür ausgesprochen, den Einsatz von Biokraftstoffen der ersten Generation zu begrenzen und darüber hinaus einer Anrechnung indirekter Landnutzungsänderungen zu unterziehen.

Thüringen hat seit der Wiedervereinigung auf den Ausbau der Biomassenutzung gesetzt. Dabei spielten die Erzeugung und der Einsatz von Pflanzenöl- und Rapsmethylester-Kraftstoffen eine bedeutende Rolle. Eine entsprechende Infrastruktur wurde im Freistaat aufgebaut und eine hohe regionale Wertschöpfung realisiert. Durch die Reduzierung bzw. Aufhebung der Steuervergünstigungen von Biokraftstoffen durch die beiden letzten Bundesregierungen wurde die Entwicklung im Bereich Biokraftstoffe gestoppt, viele Produktionsanlagen mussten stillgelegt werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung misst die Landesregierung Biokraftstoffen im Mix der Erneuerbaren Energien bei? Wie stellt sich diese Einschätzung speziell bei Bioethanol, Pflanzenöl, Rapsmethylester und den Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation dar?
2. Welche Rolle spielt dabei die Bereitstellung von Proteinfuttermitteln aus der Biokraftstoffproduktion zur Substitution von Sojaimporten aus Übersee?
3. Wie bewertet die Landesregierung vor diesem Hintergrund (Antworten auf Fragen 1 und 2) die Änderungen bei der Steuerbefreiung von Biokraftstoffen in den letzten zehn Jahren durch die beiden Bundesregierungen? Welche Auswirkungen hatten diese für die Biokraftstoff-Infrastruktur in Thüringen?
4. Teilt die Landesregierung für den Bereich Biomasse/Biokraftstoffe die Darlegungen im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom Dezember 2013 auf Bundesebene und die diesbezüglichen Ankündigungen der Bundesregierung?

5. Sollte aus Sicht der Landesregierung die Beimischung von Biokraftstoffen europaweit gedeckelt werden? Wenn ja, in welchen Zeiträumen und in welcher Höhe? Unterscheidet die Landesregierung bei dieser Einschätzung zwischen Biokraftstoffen der ersten, der zweiten und der dritten Generation? Wie begründet sie dies?
6. Welche Auffassung vertritt die Landesregierung zur kontrovers diskutierten Berücksichtigung indirekter Landnutzungsänderungen für Biokraftstoffe? Welche Auswirkungen sieht sie bei Einführung von indirekten Landnutzungsänderungen auf den Rapsanbau in Thüringen? Wie bewertet sie vor dem Hintergrund der Diskussion um die indirekten Landnutzungsänderungen die von Wissenschaftlern präferierte Ökobilanzierung von Ausgangsstoffen für die Biokraftstoffproduktion?
7. Welche Einschätzung trifft die Landesregierung zur Kritik von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen, wonach Agrarkraftstoffe kaum einen Klimanutzen haben, hohe Umweltkosten verursachen und die Ernährungssituation der Menschen in Entwicklungsländern verschärfen?

Das **Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. März 2014 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Biokraftstoffe sind bisher die einzige alternative Energiequelle, die nennenswert zur Energieversorgung des Verkehrssektors beiträgt, insofern misst die Landesregierung ihnen eine große Bedeutung im Mix der Erneuerbaren Energien bei.

Den Beitrag der Erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich leisten mit 99 Prozent Anteil bisher fast ausschließlich Biokraftstoffe der ersten Generation. Im Verkehrsbereich sind pflanzliche Rohstoffe, von marginalen Beiträgen der Elektromobilität abgesehen, aus heutiger Sicht die einzige technisch erprobte und schnell umsetzbare Option, fossile Energieträger zu substituieren.

Biokraftstoffe der zweiten und dritten Generation befinden sich im Forschungs- und Entwicklungsstadium. Mit einer mittelfristigen flächendeckenden Verfügbarkeit dieser neuen Biokraftstoffe ist aus heutiger Sicht nicht zu rechnen.

Zu 2.:

Die bei der Produktion von Biokraftstoffen der ersten Generation anfallenden Koppelprodukte sind hochwertige Eiweißfuttermittel, die unmittelbar zu einer Reduzierung von Sojaimporten für die Tierfütterung beitragen. Die nach Deutschland importierte Sojamenge beträgt jährlich etwa 4,5 Millionen Tonnen. Ohne die Koppelprodukte der Biokraftstoffproduktion müssten etwa 50 Prozent der derzeit importierten Menge zusätzlich eingeführt werden, um die Versorgung der Tierbestände auf dem derzeitigen Niveau zu gewährleisten.

Zu 3.:

Bis 2006 erfolgte der Ausbau der Biodieselproduktion aufgrund der steuerlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowohl in Deutschland als auch in anderen EU-Staaten dynamisch.

Mit der Einführung einer Steuer auf Biokraftstoffe im Energiesteuergesetz vom 1. August 2006 - bis dahin galt eine komplette Steuerbefreiung für Reinkraftstoffe - wurden gestaffelte Steuersätze bis 2012 eingeführt und Beimischungsquoten festgelegt. Diese Maßnahmen erfolgten vor dem Hintergrund einer "boomenden" Biokraftstoffproduktion. Mit dem Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen vom 15. Juli 2009 erfolgte nochmals ein Eingriff in die Biokraftstoffförderung. Das Energiesteuergesetz wurde dahingehend geändert, dass Steuerbefreiungen gestrichen bzw. reduziert wurden. Weiterhin wurde die im Bundesimmis-sionsschutzgesetz geregelte Beimischungsquote von Biokraftstoff zu fossilem Kraftstoff gesenkt.

Die gesetzlichen Änderungen und die damit seit 2006 begonnene schrittweise Reduzierung der Steuerbefreiung für Biokraftstoffe hatten gravierende Auswirkungen auf den Biokraftstoffmarkt. Der Einsatz von Reinkraftstoffen, insbesondere Biodiesel- und Rapsölkraftstoff, ist durch die Energiesteuergesetzgebung der Bundesregierung fast vollständig zum Erliegen gekommen. Die Biodieselproduzenten waren deshalb stark auf die Nachfrage des Landwirtschaftssektors angewiesen. Diese war allerdings, auch aufgrund des relativ geringen Preisvorteils des Biodiesels gegenüber fossilem Agrardiesel nicht so groß, als dass sie Verkaufs-

defizite aus anderen Sparten hätte ausgleichen können. Die Anlagenbetreiber drosselten aufgrund dieser Situation und der dadurch steigenden Produktionskosten seit 2008 die Verarbeitungskapazitäten massiv bzw. legten diese still.

Die Biodieselanlage in Ebeleben mit etwa 100.000 Tonnen Verarbeitungskapazität meldete 2009 Insolvenz an. Versuche, den Betrieb wieder aufzunehmen bzw. die Anlage zu verkaufen, scheiterten. Die Anlage wird derzeit abgerissen.

Zu 4.:

Sofern die Frage auf die Darlegungen im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom Dezember 2013 im Abschnitt "Konventionelle und alternative Antriebe und Kraftstoffe" abzielt, werden diese grundsätzlich geteilt.

Zu 5.:

Im Januar 2014 legte die EU-Kommission einen "Rahmen für die Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020-2030" vor. Danach soll das Mindestziel für die Senkung der Treibhausgasemissionen von 20 Prozent im Jahre 2020 auf 40 Prozent im Jahre 2030 gegenüber dem Stand von 1990 angehoben werden.

Im Verkehrssektor werden derzeit 30 Prozent des Endenergieverbrauches benötigt und 25 Prozent der Treibhausgase produziert, davon 20 Prozent im individuellen Straßenverkehr. Der Anteil der Biokraftstoffe am gesamten Endenergieverbrauch im Verkehr liegt derzeit in Europa bei rund 5 Prozent. Diese Anteile werden zum überwiegenden Teil durch die Beimischung von Biodiesel (in Deutschland derzeit maximal 7 Vol. Prozent) und von Bioethanol (in Deutschland derzeit maximal 10 Vol. Prozent) erbracht.

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass ohne einen Ausbau des Anteils der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor die festgelegten Klimaschutzziele bis 2020 bzw. 2030, insbesondere die Senkung der Treibhausgasemissionen, nicht erreicht werden können. Dafür ist allerdings eine deutliche Steigerung des Einsatzes von Biokraftstoffen, die den überwiegenden Teil der erneuerbaren Energien im Verkehr ausmachen, gegenüber dem heutigen Stand notwendig. Die Anrechnung von zertifizierten und in Europa hergestellten Biokraftstoffen der ersten Generation sollte deshalb nicht begrenzt und auch über das Jahr 2020 hinaus sichergestellt werden.

Biokraftstoffe der zweiten und dritten Generation befinden sich zum großen Teil noch im Forschungs- und Entwicklungsstadium. Sie stehen somit dem Markt noch nicht bzw. nicht in ausreichender Menge zur Verfügung. Zu welchem Zeitpunkt nennenswerte Beiträge von Biokraftstoffen der nächsten Generationen bereitstehen werden, kann nicht prognostiziert werden. Eine Deckelung für deren Beimischung sollte jedoch ebenfalls nicht erfolgen.

Die europäische Gesetzgebung bei Biotreibstoffen, welche von den Mitgliedsstaaten umgesetzt werden muss, wird ab 2015 auf eine Treibhausgasquote umgestellt, die bis 2020 schrittweise erhöht wird. Auch dies wird Einfluss auf den weiteren Marktzugang der Biokraftstoffe haben.

Zu 6.:

Der wissenschaftliche Nachweis der Ursache-Wirkungs-Beziehungen indirekter Landnutzungsänderungen (ILUC) bei der Herstellung von Biokraftstoffen ist seit Jahren Gegenstand einer intensiven Diskussion. Es bestehen unter Wissenschaftlern sehr konträre Auffassungen darüber, ob mit den vorhandenen Modellen und Annahmen tragfähige Ergebnisse für neue gesetzgeberische Maßnahmen erzielt werden können. Die seitens der EU geplante Berücksichtigung von ILUC-Werten bei der Treibhausgas-Bilanzierung wird von der Landesregierung ebenfalls kritisch gesehen.

Würden die bisherigen Vorschläge der EU-Kommission zum Tragen kommen, hätte Biodiesel aus Rapsöl eine negative Treibhausgasbilanz, was das Aus für die europäische Branche bedeuten würde. In der Folge käme es wahrscheinlich zu einem deutlichen Rückgang des Rapsanbaus in der EU. Es kann unterstellt werden, dass auch Thüringen von einem Anbaurückgang betroffen wäre, da Raps aus Thüringen auch für die Beimischung zu Dieselkraftstoff in den Raffinerien Verwendung findet. Neben negativen Folgen für die getreidebetonten Thüringer Fruchtfolgen hätte dies auch ungünstige ökonomische Auswirkungen für die Thüringer Landwirte zur Folge.

Die Ökobilanzierung hat bereits eine jahrzehntelange Entwicklung hinter sich und wird inzwischen weltweit von allen gesellschaftlichen Anspruchsgruppen als "...beste verfügbare Methode für die Beurteilung der potentiellen Umweltauswirkungen von Produkten" akzeptiert. Der Stand der Technik der Ökobilanz ist in den internationalen Normen ISO 14040/44 definiert. Verschiedene aktuelle Studien belegen, dass unter anderem aufgrund der sehr geringen wissenschaftlichen Belastbarkeit bei der Berechnung der ILUC-Faktoren eine Integration in die Ökobilanzierung derzeit nicht sinnvoll ist. Aufgrund der Verschiedenartigkeit von ILUC einerseits und den im Rahmen von Ökobilanzen analysierten Material- und Energieflüssen andererseits sollten ILUC zunächst getrennt von Ökobilanzen betrachtet werden.

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass es weitere sinnvolle Ansätze für die Berücksichtigung von Landnutzungsänderungen gibt, die in der künftigen Diskussion um die Treibhausgasemissionen von Biokraftstoffen weiter verfolgt werden sollten.

Zu 7.:

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass diese Kritikpunkte nicht pauschal angewendet werden können.

Hinsichtlich der Ökobilanz ist festzustellen, dass bei der Verbrennung von biogenen Kraftstoffen zwar ebenfalls Kohlendioxid (CO₂) frei wird, dies jedoch nur in der Menge, in der es die pflanzlichen Rohstoffe zuvor im Wachstum aus der Atmosphäre gebunden haben. Obwohl zur Herstellung des Biokraftstoffs Energie aufgewendet wird, die häufig aus fossilen Quellen stammt, können im Vergleich zur Verbrennung von fossilen Diesel- und Ottokraftstoffen große Mengen CO₂ eingespart werden.

Global dominiert die Verwendung landwirtschaftlicher Biomasse für die Futtermittelherstellung gefolgt von der Verwendung für Nahrungsmittel. Weltweit werden derzeit weniger als drei Prozent der landwirtschaftlichen Fläche für Bioenergie genutzt. Richtig ist, dass die Ausweitung der Bioenergienutzung regionale Nutzungskonkurrenzen hervorrufen und Einfluss auf Preisschwankungen für agrarische Produkte haben kann. Ebenso kann sie aber auch für Beschäftigung und Einkommen sorgen - dies ist das übereinstimmende Fazit verschiedener Studien zu diesem Problemkreis. Ernährungssicherung ist damit nicht in erster Linie eine Frage der verfügbaren Nahrungsmittelmengen, sondern vielmehr eine Frage des regionalen und monetären Zugangs zu diesen.

Reinholz
Minister