



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

12. Dezember 2019

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27. November 2019

TOP 6 Rahmenbedingungen und Anwendungsbereiche von Biodiesel und
anderen Biokraftstoffen

Antrag der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT –
Vorlage 17/5671

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
am 27. November 2019 erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt den
beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27. November 2019

TOP 6 Rahmenbedingungen und Anwendungsbereiche von Biodiesel und anderen Biokraftstoffen

Antrag der Fraktionen der SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/5671-

Anrede,

niemand kann heute sagen, wie die zukünftige Energieversorgung aussehen wird. Wir wissen nicht einmal, wieviel Energie wir in der Zukunft benötigen. Umso mehr kommt es darauf an, die Energieformen im Einzelnen ideologiefrei zu analysieren, Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen und einen dazu passenden ordnungspolitischen Rahmen zu setzen. So können wir die Aufgaben, die wir zur Erreichung der Klimaschutzziele vor uns haben, bewältigen. Vor diesem Hintergrund freue ich mich über die heutige Diskussion zum Thema Rahmenbedingungen und Anwendungsbereiche von Biokraftstoffen.

Biokraftstoffe, das sind zum Beispiel Biodiesel oder Bioethanol, werden aus nachwachsenden biologischen Rohstoffen gewonnen. Zu diesen Rohstoffen gehören Raps, Zuckerrohr und Zuckerrüben, Getreidepflanzen, Mais und Holz. Biokraftstoffe können einen Beitrag zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen aus der Verbrennung von endlichen Erdölressourcen leisten. Zwar wird bei der Verbrennung von biogenen Treibstoffen ebenfalls Kohlendioxid emittiert. Das frei werdende Kohlendioxid wurde jedoch wenige Monate zuvor durch die Photosynthese von der Pflanze aufgenommen. Insoweit kann hier von einem klimaneutralen Kreislauf gesprochen werden. Die unmittelbaren CO₂-Emissionen aus der Biomasse-Verbrennung werden daher in der CO₂-Bilanz der Biomasse üblicherweise nicht berücksichtigt.

Die Gewinnung des alternativen Kraftstoffs Biodiesel erfolgt in Europa derzeit hauptsächlich auf Rapsbasis. Bei konstanter Anbaufläche von Raps in Deutschland in Höhe von rund ca. 1,3 Millionen Hektar verringert sich die Anbaufläche für die Biodieselproduktion stetig. Alleine zwischen 2016 und 2018 ist ein Rückgang um über 20 % von 720.000 Hektar auf 560.000 Hektar zu verzeichnen.

In Rheinland-Pfalz wird überwiegend Winterraps zur Herstellung von Biodiesel angebaut. Die Anbaufläche beträgt insgesamt rund 45.000 ha. Die Erntemengen schwanken im letzten Jahrzehnt zwischen rund 100.000 Tonnen und 200.000 Tonnen. Raps ist eine beliebte Kulturart in der Fruchtfolge, da die modernen Sorten sehr ertragsstark und ertragstreu sind. Besonders beliebt ist der Raps auch wegen seines hohen Mechanisierungsgrades.

In Deutschland wurden im Jahr 2018 rund 56 Millionen Tonnen Kraftstoffe verbraucht, davon rund 2,3 Millionen Tonnen Biodiesel und rund 1,2 Millionen Tonnen Bioethanol. Der Anteil an Biokraftstoffen beträgt rund 5 %. Damit werden im Vergleich zur Verwendung fossiler Energieträger rund 7,7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart.

Die Frage ist, wie der Anteil biogener Kraftstoffe erhöht werden kann. Was den Rapsanbau in Rheinland-Pfalz angeht, ist zunächst festzustellen, dass der wesentliche Grund für den Rapsanbau die Fruchtfolge ist. Das bedeutet, dass hier die wirtschaftliche Nutzung der Pflanze nicht im Vordergrund steht. Da nur ein Teil der Rapsernte zur Herstellung von Biodiesel verwendet wird und sich die Anbaufläche nicht in Größenordnungen erweitern lässt, wird sich die Produktion von Biomasse für Biokraftstoffe nicht beliebig erhöhen lassen. Es kommt also darauf an, die Biomasse möglichst vollständig zu nutzen, um den Output an Biokraftstoffen je Hektar Anbaufläche zu steigern.

Bei der Herstellung von Biodiesel und Bioethanol befinden wir uns noch am Beginn einer Lernkurve. Bei den heute verwendeten Biodiesel und Bioethanol wird lediglich das Öl, der Zucker oder die Stärke der Pflanzenfrucht zur Kraftstoffproduktion verwendet. Unabhängig davon, dass der Output je Hektar gering ist, werden mit Rapsöl und Zuckerrüben Nahrungsmittel verwendet, sodass eine Tank-Teller-Diskussion entsteht. Bei der zweiten Generation von Biokraftstoffen, die sich derzeit in der Entwicklung zur Marktreife befindet, wird dagegen die gesamte Biomasse der Pflanze genutzt. Diese Biokraftstoffe bieten die höchsten Potenziale zur Minderung der Klimagasemissionen bei vergleichsweise niedrigen Kosten. Hier besteht aber noch Innovationsbedarf. Positiv hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang sogenannte fortschrittliche Biokraftstoffe auf Basis von Reststoffen wie zum Beispiel Biomethan, das gegenüber herkömmlichem Diesel mit 91 Prozent die höchste Treibhausgasemissionsminderungsquote aufweist.

Synthetische Kraftstoffe, die Diesel, Ottokraftstoff und Kerosin ersetzen, können aus verschiedenen Rohstoffen und Abfällen hergestellt werden und entstehen durch Umwandlung unter anderem von Biomasse, Erdgas oder kohlenwasserstoffhaltigen Abfällen in flüssige Kraftstoffe und andere Kohlenwasserstoffe. Darunter fallen auch Kraftstoffe auf der Basis von Power-to-X-Verfahren unter dem Einsatz von Strom aus

Erneuerbaren Energien. Synthetische paraffinhaltige Dieselmotorkraftstoffe, wie hydrierte pflanzliche Öle und Diesel aus einer Synthese von Kohlenstoffdioxid und Wasserstoff, sind auf verschiedene Weise einsetzbar und können nach Auffassung der EU-Kommission fossilen Dieselmotorkraftstoffen mit einem sehr hohen Beimischungsanteil zugesetzt oder in vorhandenen oder künftigen Dieselmotoren in unvermischter Form verwendet werden. Daher können diese Kraftstoffe im Rahmen der bestehenden Infrastrukturen vertrieben, gelagert und verwendet werden, wenn eine Herstellerfreigabe vorliegt. Synthetische Kraftstoffe wie Methanol und andere Alkohole, die Ottomotorkraftstoff ersetzen, können mit Ottomotorkraftstoff vermischt und bei derzeitiger Fahrzeugtechnik mit geringfügigen technischen Anpassungen verwendet werden. Methanol kann auch in der Binnenschifffahrt und im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt werden. Synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe können die Verwendung von Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor verringern. Auf Grund dessen sieht die EU-Richtlinie 2014/94/EU Regelungen für das Inverkehrbringen dieser Kraftstoffe vor, um eine Fragmentierung des Binnenmarktes aufgrund einer unkoordinierten Markteinführung alternativer Kraftstoffe zu vermeiden.

Die Richtlinie soll durch eine Artikelverordnung, mit der u. a. auch die 10. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz geändert wird, in nationales Recht umgesetzt werden. Diese Verordnung wird derzeit im Bundesrat diskutiert. Hier ist es entscheidend, dass synthetischen Kraftstoffen ein Marktzugang gewährt wird und der deutsche Sonderweg in dieser Frage beendet wird.

Denn synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels und solche auf der Basis von Abfall- und Reststoffen wie Hausmüll, Essensreste, Stroh und Grünschnitt können zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Klar hingegen ist, dass hiervon ausgenommen synthetische Kraftstoffe auf der Basis von Erdgas, Kohle oder Abfällen auf der Basis fossiler Kohlenwasserstoffe, wie zum Beispiel Altöl, ausgenommen sind.

Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe, die unter Anwendung von Power-to-Gas oder Power-to-Liquid Verfahren aus Strom, Wasser und Kohlendioxid oder aus Abfällen hergestellt werden, können in herkömmlichen Verbrennungsmotoren als Substitution von fossilen Treibstoffen oder als Beimischungen eingesetzt werden. Sie sind ein Bestandteil eines Mosaiks aus zahlreichen alternativen Kraftstoffen und Antriebsmöglichkeiten. Die einzige Möglichkeit, die Energie von Biokraftstoffen in mechanische Energie umzuwandeln, bietet eine Wärmekraftmaschine, wie der Verbrennungsmotor. Forderungen nach einer vollständigen Abschaffung oder ein Verbot der Verbrennungsmotoren führen zwangsläufig zum Ausschluss von Biokraftstoffen und führen uns daher nicht weiter. Aus diesem Grund müssen wir technologieoffen bleiben und die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, um den „klimafreundlichen“ Antriebs- und Kraftstoffvarianten, den marktreifen Einsatz zu ermöglichen.