



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Manfred Ritzek (CDU)

und

## Antwort

**der Landesregierung** - Ministerin für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus

### Kraftstoffangebot Biodiesel und Erdgas

#### 1. An wie vielen öffentlich zugänglichen Tankstellen in Schleswig-Holstein werden Biodiesel und / oder Erdgas angeboten? An welchen Orten?

**Biodiesel** wird derzeit an 47 öffentlich zugänglichen Tankstellen in Schleswig-Holstein angeboten, und zwar an folgenden Orten (Quelle: Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen - UFOP):

Börnsen, Schenefeld, Lütjensee, Lübeck (viermal), Bad Schwartau, Eutin, Oldenburg, Landkirchen, Kiel, Preetz, Höhndorf, Raisdorf, Ascheberg, Eckernförde, Rieseby, Neumünster (fünfmal), Rimmels, Brokstedt, Wiemersdorf, Rendsburg (zweimal), Osterrönfeld, Schleswig, Kropp, Jübek (zweimal), Tarp, Sörup, Handewitt, Krempe, Pinneberg, Itzehoe (zweimal), Dammfleth, Wrist, Kaaks, Husum (dreimal) und Risum-Lindholm.

Nach Angaben der UFOP gibt es deutschlandweit über 1300 Biodiesel-Tankstellen.

Im Internet ist die regelmäßig aktualisierte Liste der Biodiesel-Tankstellen dargestellt unter [www.iwr.de](http://www.iwr.de), [www.ufop.de](http://www.ufop.de) oder [www.biodiesel.de](http://www.biodiesel.de).

In Schleswig-Holstein sind zurzeit sechs **Erdgastankstellen** bekannt, und zwar in Westerland, Tornesch, Lübeck, Rendsburg, Neumünster, Neustadt. Die Erdgastankstellen sind im Internet dargestellt unter [www.erdgasfahrzeuge.de](http://www.erdgasfahrzeuge.de).

**2. Wie hat sich die Anzahl der entsprechenden Tankstellen in den letzten 5 Jahren entwickelt?**

Die Anzahl der Biodieseltankstellen hat sich von 15 im Jahre 1997 bis auf 47 nach aktuellem Stand erhöht.

Die erste öffentliche Gastankstelle in Schleswig-Holstein wurde 1995 eröffnet. Da keine Anzeigepflicht bei Umweltbehörden für Gastankstellen besteht, ist nicht bekannt, wann die anderen Gastankstellen eröffnet wurden.

**3. Welcher Anteil der von den Erdgasversorgern geplanten 1000 Erdgaszapfsäulen bis zum Jahre 2004 wird auf Schleswig-Holstein entfallen? (absolute/relative Zahl)**

Nach Auskunft der Erdgas mobil GmbH & Co. KG sind für Schleswig-Holstein zur Zeit 40 neue Erdgastankstellen in Planung, die bei bestehenden Tankstellen der Mineralölfirmer errichtet werden sollen.

**4. Wie hat sich der Absatz von Biodiesel in den letzten 5 Jahren in Schleswig-Holstein entwickelt?**

Zur Entwicklung des Biodieselabsatzes in Schleswig-Holstein während der letzten 5 Jahre liegen keine spezifischen Angaben vor.

**5. Gibt es in Schleswig-Holstein Biodiesel-Lieferanten, die Mitglieder der „Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V.“ sind?**

Nein, schleswig-holsteinische Unternehmen sind in der Mitgliederliste der „Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V.“ nicht aufgeführt.

Eine aktuelle Mitgliederliste ist auch im Internet unter [www.agqm-biodiesel.de](http://www.agqm-biodiesel.de) abrufbar.

**6. An wie vielen Tankstellen und an welchen Orten wird Autogas angeboten?**

Der Landesregierung bekannt sind Tankstellen für Autogas (auch als Flüssiggas bezeichnet) in Elmenhorst, Norderstedt, Lübeck, Eutin, Schieren bei Bad Segeberg, Flensburg (zwei Tankstellen) und Heiligenstedten. Im Internet ist eine Übersicht über Autogas-Tankstellen dargestellt unter [www.dvfg.de/autogas](http://www.dvfg.de/autogas).

**7. Welche aktiven Maßnahmen unternimmt die Landesregierung, um das Angebot an Biodiesel-, Erdgas- und Autogastankstellen zu erhöhen?****Biodiesel:**

Der Bund hat seit zwei Jahren ein Markteinführungsprogramm „Biogene Treib- und Schmierstoffe“ aufgelegt. Damit wird unter bestimmten Voraussetzungen auch die Errichtung und Umrüstung von Eigenverbrauchstankstellen für Biodiesel in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben gefördert. Vor diesem Hintergrund bietet das Land keine zusätzlichen Fördermaßnahmen oder sonstigen Anreize zur Errichtung von Biodieseltankstellen an. Die Entwicklung wird im Übrigen dem marktwirtschaftlichen Geschehen überlassen, was in den letzten Jahren aufgrund gestiegener Nachfrage zu einer deutlichen Ausweitung des bundesdeutschen Tankstellennetzes für Biodiesel geführt hat. Durch den Anstieg der Preise für fossile Kraftstoffe infolge von Rohölpreiserhöhungen und der ökologischen Steuerreform in Verbindung mit der Mineralöl- und Ökosteuerbefreiung für Biodiesel ist dieser Kraftstoff mittlerweile wettbewerbsfähig geworden, so dass für weitergehende Fördermaßnahmen keine Veranlassung gesehen wird.

**Erdgas:**

Eine Förderung von Fahrzeugen bzw. Tankstellen ist bundesweit durch die Deutsche Ausgleichsbank und durch einzelne Gasversorger möglich. Eine Tankstelle (in Rendsburg) wurde auch durch das Land Schleswig-Holstein gefördert. Für eine weitere Förderung sind in Schleswig-Holstein keine Mittel vorgesehen, da durch die Steuervergünstigung für den Einsatz von Erdgas als Kraftstoff bis zum Jahr 2009 der Einsatz von Erdgas bereits an der Schwelle zur Wirtschaftlichkeit steht. Eine weitergehende Förderung erscheint gegenwärtig nicht sinnvoll, da die wesentlichen Weichen zur Einführung von Erdgas als Kraftstoff gestellt wurden und nunmehr der Markt zeigen muss, ob Erdgas sich auf Dauer behaupten kann.

Die Landesregierung hat die Markteinführungsstrategie der Erdgaswirtschaft durch Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, z.B. haben der ehemalige Umweltminister Rainer Steenblock und der jetzige Umweltminister Klaus Müller jeweils eine Erdgastankstelle eingeweiht und in diesem Zusammenhang auf die Vorteile der Nutzung von Erdgas – insbesondere zur Verminderung von Luftschadstoffemissionen - hingewiesen.

**Autogas:**

Die Landesregierung sieht keine Veranlassung, über die allgemeine Unterstützung von Gas als Kraftstoff hinaus (die geringere Besteuerung gilt auch für Autogas) den Ausbau des Angebots an Autogastankstellen gezielt zu fördern. Es sollte auch hier der weiteren Marktentwicklung überlassen bleiben, ob Autogas sich auf dem Kraftstoffmarkt durchsetzen kann.

Einige Faktoren sprechen dafür, dass die Marktchancen von Erdgas erheblich günstiger sind: Die bei Erdgas zu verzeichnende Unterstützung durch die Gaswirtschaft wurde bei Flüssiggas in dem Umfang nicht beobachtet. Auch eine vergleichbare Kooperation mit Autoherstellern oder eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit wurden bisher nicht wahrgenommen. Nicht zuletzt hat die Verkehrswirtschaftliche Energiestrategie (VES) von Bundesregierung, Automobilherstellern und Energieunternehmen aus dem Spektrum von 10 potenziellen alternativen Kraftstoffen und über 70 Produktionsmöglichkeiten drei Kraftstoffe (Erdgas, Methanol und Wasserstoff) zur weiteren Prüfung ausgewählt.

**8. Welche Vor-, welche Nachteile sieht die Landesregierung in der Erweiterung des Angebotes an Biodiesel?**

Biodiesel kann grundsätzlich in serienmäßigen Dieselmotoren unter Beachtung der Herstellerfreigaben gefahren werden. Die verstärkte Verwendung von Treibstoffen aus reinem Rapsöl oder aus Rapsölmethylester (RME bzw. Biodiesel) eröffnet außerdem der Landwirtschaft zusätzliche Anbau- und Einkommensperspektiven.

Der aktuelle Anteil von Biodiesel im Vergleich zum Dieselkraftstoffverbrauch liegt bundesweit bei ca. 1%. Unter Berücksichtigung von Fruchtfolge- und Standortrestriktionen könnte mit non-food-Raps und daraus hergestelltem Biodiesel maximal ein Potenzial von etwa 5% des derzeitigen Verbrauchs an konventionellem Dieselkraftstoff substituiert werden. Angesichts der ökologischen, agrarökonomischen und energiepolitischen Vorteile wird eine Ausweitung des Angebotes an Biokraftstoffen begrüßt. Im Hinblick auf das begrenzte Anbau- und Marktpotenzial sollten die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen allerdings so gestaltet werden, dass Biokraftstoffe vorrangig in umweltsensiblen Bereichen (Forst- und

Landwirtschaft, Natur- und Wasserschutzgebiete, Schifffahrt) zum Einsatz kommen.

Zur Gesamtbewertung von Biokraftstoffen aus Umweltsicht existieren einige Studien, die aber zu unterschiedlichen Bewertungsergebnissen kommen. Soweit Klimaschutz in einer Abwägung der Kriterien einen hohen Stellenwert einnimmt, fällt die Gesamtbewertung entsprechend positiv aus.

Biokraftstoffe schneiden in einer ökologischen Gesamtbewertung hinsichtlich einiger Umweltkriterien besser, hinsichtlich anderer Kriterien aber vergleichbar oder schlechter ab als fossile Kraftstoffe:

- Biokraftstoffe weisen einen klaren Vorteil hinsichtlich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf. Allerdings hängt der Vorteil von der Art des Biokraftstoffs ab. Hier spielt neben dem Energieertrag pro Hektar und dem Energieaufwand von Anpflanzung, Ernte und Transport insbesondere der Energieaufwand zur Weiterverarbeitung (z.B. Veresterung zu Biodiesel) eine wichtige Rolle. Aufgrund des relativ hohen Energieaufwands der Prozesskette von Herstellung, Weiterverarbeitung und Transport von bis zu 40 Prozent des Brutto-Energieertrags sind Biokraftstoffe nur im Ausmaß des Nettoenergieertrags klimaneutral.
- Mit Biokraftstoffen betriebene Kraftfahrzeuge weisen hinsichtlich der Emissionen von Luftschadstoffen keine erheblichen Vorteile gegenüber mit schwefelarmen fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auf.
- Gegen die Vorteile für den Klimaschutz abzuwägen sind weiterhin die Belastungen insbesondere des intensiven Anbaus von Energiepflanzen für den Boden-, Wasser- und Naturhaushalt und den Artenschutz. Bei intensivem Anbau fallen die den Treibhauseffekt mitverursachenden Lachgasemissionen negativ ins Gewicht.
- Zu berücksichtigen ist weiterhin die Frage einer möglichen Flächenkonkurrenz zwischen dem Ziel der Extensivierung und Ökologisierung der Landwirtschaft und den Flächenansprüchen z.B. des Naturschutzes und der Neuwaldbildung.
- Hinsichtlich der Lärmemissionen weisen mit Biokraftstoffen betriebene Kraftfahrzeuge keinen Vorteil auf.

#### **9. Wie hoch ist die steuerliche Subventionierung pro Liter des Biodiesels, des Erdgases, des Autogases, verglichen mit der steuerlichen Belastung (Mineralölsteuer) pro Liter für die Vergaser-Kraftstoffe und den (Mineralöl-) Diesel?**

Für die genannten Treibstoffe werden Steuerbefreiungen oder Steuerermäßigungen gewährt. Nach Auffassung der Landesregierung sind Steuerermäßigungen und zur Markteinführung auch Steuerbefreiungen für umweltverträgliche Kraftstoffe sachlich gerechtfertigt.

Biodiesel ist von der Mineralölsteuer (einschließlich ihrer Erhöhungen im Rahmen der ökologischen Steuerreform) befreit. Der Bundestag hat am 7.6.2002 einen Gesetzentwurf für die Steuerbefreiung aller biogenen Kraftstoffe beschlossen. Auf herkömmlichen Dieselkraftstoff entfällt derzeit ein Mineralölsteueranteil von 0,4397 € pro Liter, ab 1.1.2003 von 0,4704 € für Gasöle mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg und von 0,4857 € für Gasöle mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg pro Liter.

Für Dieselkraftstoff mit einem hohen Schwefelgehalt (über 50 mg/kg) beträgt der Mineralölsteuersatz derzeit 0,4550 € pro Liter. Ab 1.1.2003 soll der erhöhte Steu-

ersatz bereits für Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt über 10 mg/kg gelten (siehe oben).

Durch die bei Biodiesel wegfallende Mineralöl- und Ökosteuern verringert sich auch der im Endverkaufspreis enthaltene absolute Mehrwertsteuerbetrag.

Ansonsten gelten folgende Steuersätze:

<b>Steuersätze je 1000 Liter Kraftstoff seit/ab</b>	1. Januar 2002	1. Januar 2003
<b>Unverbleites Benzin*</b>	<b>623,80 €</b>	<b>654,50 €</b>
<b>Verbleites Benzin</b>	<b>690,30 €</b>	<b>721,00 €</b>
<b>Diesekraftstoff*</b>	<b>439,70 €</b>	<b>470,40 €</b>
<b>Erdgas</b> wird im Verkehr <b>abhängig von der Verwendung</b> besteuert. Derzeit sowie ab dem 1.1.2003 <b>gelten die folgenden Steuersätze auf Erdgas bzw. Flüssiggas:</b>		
<b>Erdgas</b> (zum Antrieb von Verbrennungsmotoren in Fahrzeugen gemäß § 3 Abs. 1. Nr. 2 MinöStG (bis 31.12.2009))	<b>11,80 €/MWh</b>	<b>12,40 €/MWh</b>
<b>Flüssiggas</b> (zum Antrieb von Verbrennungsmotoren in Fahrzeugen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 a MinöStG (bis 31.12.2009))	<b>0,1534 €/kg</b>	<b>0,161 €/kg</b>
Erstattung ÖPNV gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 4a sowie Abs. 3 Nr. 3 MinöStG	<b>0,85 €/MWh</b>	<b>1,15 €/MWh</b>

\* Anmerkung: Ab dem 1. Januar 2002 erhöht sich die Steuer für Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von mehr als 50 mg/kg um 15,30 EUR gegenüber schwefelarmem Kraftstoff. Am 1. Januar 2003 wird die Steuer für Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg ebenfalls um 15,30 EUR gegenüber schwefelfreiem Kraftstoff angehoben.

Ein Vergleich dieser Steuersätze ist nur möglich mit Bezug auf eine vorher zu definierende Vergleichsgröße (z.B. Energiegehalt oder CO<sub>2</sub> - Emissionen). Bezogen auf den Energiegehalt beträgt der Steuersatz auf Erdgas als Kraftstoff 1/6 des Steuersatzes auf bleifreies Benzin.