

KLIMAVERDERBER BIO-SPRIT



Millionen Autofahrern kocht das Blut in den Adern – ob sie nun künftig ein neues Auto brauchen oder „nur“ Opfer der Verteuerung durch den 10 Prozent-Anteil beim Super werden

TEXT UND LAYOUT: PETER LEUTEN • FOTOS: IHK-NRW; GREENPEACE; DEUTSCHER BUNDESTAG; ARAL

Ein Beitrag der ZDF-Sendung *Frontal21* brachte Ende Januar den Stein ins Rollen: Ein höherer Anteil von Ethanol am heute üblichen Super-Benzin (E5) zwingt zahllose Autofahrer ab dem nächsten Jahr zum Tanken des wesentlich kostspieligeren Super-Plus. Es sei denn, sie tanken weiter das übliche Super, dem dann aber mit 10 Prozent (E10) doppelt so viel Bio-Alkohol beigemischt werden soll wie bisher. Und riskieren damit Schäden am Motor und an den Kraftstoffleitungen. Bei Super Plus-Benzin dagegen bleibt der Alkoholanteil unverändert bei fünf Prozent. Doch der Kraftstoff ist derzeit durchschnittlich 15 Cent teurer als Super.

Während also der Jugend-Alkoholismus bekämpft wird, macht man an einer anderen Front des Deutschen liebstes Kind zum Schluckspecht. Grundlage der feucht-fröhlichen Anwendungen, die uns Autofahrern mit Sicherheit einmal mehr höhere Kosten bescheren werden, ist der Verordnungsentwurf der Bundesregierung zur Novelle der 10. Bun-

desmissionsschutz-Verordnung. Die ist auf nationaler Ebene nichts anderes, als ein nächster Schritt in Richtung der EU-Strategie, bis zum Jahr 2020 den Anteil an erneuerbaren Energien auf 20 Prozent zu erhöhen. Kritische Stimmen aus Werkstätten und Autohäusern haben nun aber bewirkt, dass seit Wochen über Millionen Betroffene spekuliert wird, deren Fahrzeuge den von fünf auf zehn Prozent erhöhten Biospritanteil und damit den Kraftstoff E10 nicht vertragen.

Ehrgiezig Politik

Darauf angesprochen hatte der oberste Verantwortliche für diese Verordnung, Bundesumweltminister Sigmar Gabriel, gegenüber *Frontal21* erklärt, Basis dessen, was die Bundesregierung als Verordnung beschließen werde, sei die vom Verband der Automobilindustrie (VDA) genannte Zahl von lediglich 375.000 Fahrzeugen. "Wir verlassen uns darauf, dass die Vorstandsvorsitzenden der deutschen Automobilunter-

nehmen, die im Vorstand des VDA sitzen, denen die richtigen Zahlen gesagt haben". Sollten die Zahlen falsch sein, so Gabriel, "haben wir ein Problem."

Und genau das haben er und sein Ministerium jetzt. Nicht nur, dass man vergessen hat, auch den Verband der Importeure (VDIK) zu befragen, der von Toyota bis Peugeot dann auch für alle bedeutende ausländischen Marken Auskunft erteilen könnte.

Verunsicherte Autofahrer

Hinzu kommt, dass der ADAC, anders als der Verband der Automobilindustrie (VDA), nach dessen Angaben nur rund ein Prozent des Fahrzeugbestands ungeeignet sei, diese Zahl als unhaltbar ansieht. „Unsere Recherchen bei den Herstellern haben ergeben, dass bei den deutschen Marken weit mehr Fahrzeuge betroffen sind, als der VDA angibt“, erklärte ADAC-Präsident Peter Meyer. Besonders ältere Fahrzeuge seien für die Betankung ungeeignet, ergänzte Sven Janssen, Pressesprecher des

Automobilclub von Deutschland (AVD), und sprach von einer Grauzone „zwischen 160.000 und zehn Millionen Fahrzeugen“, die nicht mit E10 betankt werden können. Diese müssten dann das bis zu 15 Cent teurere SuperPlus tanken.

Jüngsten Veröffentlichungen zu Folge befürchtet der ADAC sogar, dass mindestens zwei Millionen Autofahrer auf das teurere Super-Plus-Benzin umsteigen müssen und nicht mehr nur 1,5 Millionen. Von den zugelassenen Benzinern seien noch etwa acht Millionen "unsicher".

Aufgrund der zunehmenden Verunsicherung regte Gabriel Mitte Februar ein Treffen mit Vertretern von VDA und VDIK an, bei dem man sich darauf verständigte, bis Ende März klar zu benennen, für welche Fahrzeugtypen die 2009 geplante Verdoppelung der Bioethanol-Beimischung zum Normalsprit unverträglich sei. Nach dem Treffen erklärte er, dass bei einer zu hohen Zahl der Betroffenen notfalls über die Biospritstrategie „neu nachgedacht“ werden müsse.



Jugend forscht: Sprit aus Biomasse im Holzvergaser



Bio hin – Auto her: Wer leistet hier wem Schützenhilfe?

Schlechter Start für den Bio-Sprit

vom Hersteller die Unbedenklichkeit von E10 für ihren Wagen bescheinigen zu lassen, um im Falle eines Motorschadens eine Grundlage für die Haftung zu haben. Doch die Autohersteller wollen mit der neuen Beimischungsquote von zehn Prozent keine gesonderten Haftungsübernahmeerklärungen ausstellen. In einer Erklärung ließen sie verlauten, die Fahrzeughersteller würden ihre Kunden über die E10-Verträglichkeit der Fahrzeuge informieren. Sollte es wider Erwarten in Einzelfällen zu Problemen mit der E10-Verträglichkeit kommen, würde die Automobilindustrie eine verbraucherfreundliche Regelung sicherstellen.

Schau'n wir mal... Gabriel bläst inzwischen der politische Gegenwind ziemlich scharf ins Gesicht. Abgesehen vom üblichen Säbelrasseln aus der CDU/CSU-Bundestagsfraktion meldet sich nun auch inhaltlich begründete Kritik zu Wort. Doch der Bundesumweltminister beschränkt sich einstweilen darauf, die Vorwürfe zurückzuweisen und bekräftigt, es bleibe beim Ziel, bis 2020 den Anteil von Ökoenergien am gesamten Energieverbrauch in Deutschland auf 18 Prozent zu verdreifachen.

Kurshalten um jeden Preis?

Wider besseres Wissen: Denn im Juli letzten Jahres vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) vorgelegtes Sondergutachten zum Thema Klimaschutz durch Biomasse kommt zu einem Ergebnis, das eigentlich jeden nachdenklich machen müsste. So rechnet das wissenschaftliche Beratungsgremium der Bundesregierung zunächst detailliert vor, dass aus der Gesamtheit des jährlichen Aufkommens an Reststoffen aus Forst- und Landwirtschaft, Landwirtschaft sowie Abwasser- und Abfallwirtschaft allenfalls zwischen 4 und 5 Prozent des deutschen Primärenergiebedarfs bestritten werden können und kommt auch in seiner Prognose bis zum Jahre 2030 zu

einem maximal erreichbaren Deckungsbeitrag von 10 Prozent aus Biomasse nationaler Herkunft. Logische Folge:

„Aufgrund der ambitionierten Biomassepolitik der EU und der Bundesrepublik Deutschland ist mit einer deutlichen Ausweitung der Biomasseimporte aus nicht der EU zugehörigen Ländern, darunter insbesondere auch Schwellen- und Entwicklungsländer, zu rechnen.“ Deshalb fordern die Wissenschaftler, „muss sichergestellt sein, dass die Importsteigerung umweltschädigenden Herstellungspraktiken in den Erzeugerländern keinen Vorschub leistet.“

Doch genau das ist der Fall. So wandte sich der Chef eines der weltweit größten Nahrungsmittelkonzerne, Peter Brabeck-Letmathe von Nestlé, angesichts des stetig steigenden Biosprit-Anbaus in einem Interview mit der Financial Times an die Öffentlichkeit und bezeichnete die allgemeine Begeisterung für Biokraftstoffe als "ökologischen Wahnsinn".

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Bedarfs an Nahrungsmitteln in den Schwellenländern rechne er nicht allein auf lange Sicht mit höheren Lebensmittelpreisen, sondern auch mit einem möglicherweise bevorstehenden Kampf um landwirtschaftliche Anbauflächen. Zudem müssen sich die Lebensmittelindustrie auch wegen zunehmenden Wassermangels mit der Biosprit-Industrie künftig auseinandersetzen. "Wir werden nicht genügend Wasser für die ganze Ernte haben." Um einen Liter Treibstoff aus Pflanzen zu erzeugen, seien mehr als 4.500 Liter Wasser nötig, rechnete er vor. Markus Beck, zuständig für Corporate Communications bei Nestlé, forderte daher eine seriöse Treibhausgasbilanzierung von Biokraftstoffen über den gesamten Lebenszyklus. Von überragender Klimarelevanz sei nämlich auch das Anlegen von riesigen Monokulturen in Entwicklungs- und Schwellenländern und die Rodung von bedrohtem Regenwald.

Fortsetzung nächste Ausgabe

Wassermangel absehbar

Viele Energiepflanzen (wie z.B. Zuckerrohr, Sojabohnen) haben einen höheren Wasserbedarf als normale Getreidesorten. So benötigt der Anbau von Energiepflanzen für einen Liter Biokraftstoff je nach Region bis zu 3.500 Liter Wasser. Zum Vergleich: 1 kg Getreide benötigt nur etwa 1.500 Liter Wasser. Aber nicht nur der Anbau von Energiepflanzen, sondern auch die eigentliche Produktion ist äußerst wasserintensiv. Die Herstellung von 380 Mio. Liter Biokraftstoff benötigt die gleiche Menge wie eine Kleinstadt mit 5.000 Einwohnern jährlich verbraucht. So sieht auch die FAO-Welt-ernährungsorganisation Trink-

wasser als eines der großen Zukunftsprobleme. Mehr als eine Milliarde Menschen auf der Welt haben nach Angaben der Institution keine ausreichende Versorgung mit sauberem Wasser. Vor allem in Asien und Afrika ist die ländliche Bevölkerung betroffen. In vielen Regionen müssen die Frauen täglich mehrere Kilometer weit gehen, um einige Eimer Wasser zum Kochen und Trinken für die Familie herbeizuschleppen. Besorgniserregend ist auch die Entwicklung in den Städten: immer häufiger laufen die Leitungsnetze leer. Die Vereinten Nationen warnen vor Wasserknappheit in den meisten Großstädten Asiens und Afrikas.



In Indonesien werden nach der Brandrodung Palmöl-Plantagen angelegt



Nicht nur Rohstoff: Mais ist in vielen Ländern Grundnahrungsmittel

Wohin mit dem schwarzen Peter?

Das Ministerium werde die nötige Bundesimmissionsschutz-Verordnung so lange nicht in Kraft setzen, brüskierte sich Gabriel, wie es bezüglich der Zahl der

betroffenen Pkw Unsicherheiten gebe. „Die Verbandszahlen reichen nicht mehr. Wir wollen echte Hersteller-Zahlen.“ Für den Fall einer Einführung auf Basis des jetzigen Wissensstands rieten die Automobilclubs unterdessen ihren Mitgliedern, sich

Tauglichkeits-Tests

Nachdem die Autohersteller erkannt haben, welche Brisanz in dem Thema steckt, laufen die Prüfungen der Motoren und Kraftstoff-führenden Leitungen bei den Herstellern auf Hochtouren. VW und Audi haben nach neuesten Veröffentlichungen allen Produkten ab Baujahr 1992 bis auf wenige Ausnahmen die Eignung erteilt. Und bei Mercedes erklärte Pressesprecherin Verena Müller gegenüber dem Branchendienst Autogazette, sei „die überwiegende Mehrheit aller Mercedes-Benz und Smart-Benziner ... für den Einsatz von E10 geeignet.“ Ausgenommen seien lediglich einige Oldtimer und die erste Direkteinspritzer-Generation. Ford gibt sich da schon wesentlich vorsichtiger. Nach Kommunikations-Direktor Wolfgang Riecke seien „bei Ford ... mit

Ausnahme des Ka alle Modelle ab 2002 für die E10-Betankung geeignet.“ Die Prüfungen älterer Modelle sei noch nicht abgeschlossen. Opel räumte bisher nur ein, dass die Fahrzeuge mit 2.2 Liter Benzin-Direkteinspritzer nicht E10-tauglich sind. Auch bei den Produzenten von Importfahrzeugen hat die Prüfung begonnen. Hier wird zum Teil ausgesprochen umfangreich geprüft, weil sich die Hersteller nach allen Seiten gegen drohende Schadensklagen absichern wollen. Immerhin scheint man sich einig zu sein, dass die aktuellen Modelle für die Betankung von E10 geeignet sind. Bis Mitte März sollten aber alle Prüfungen abgeschlossen sein. Dann will die Bundesregierung die Erhöhung des Biokraftstoff-Anteils beschließen.

Anzeige 1/2 Seite möglich