
Biokraftstoffe: Die Branche sieht sich um Jahre zurückgeworfen

Von Jens Riedel

Die derzeitigen Überlegungen zur CO₂-Reduzierung im Straßenverkehr klammert Biokraftstoff so gut wie aus. Das jedenfalls beklagen betroffene Branchenverbände. Zudem ignoriere das Bundesumweltministerium im aktuellen Gesetzgebungsverfahren den Willen der Verbraucher, so der Vorwurf. Detlef Kurrek von der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen (UFOP) spricht von einer „Vollbremsung bei Biokraftstoffen“.

„Der Entwurf wirft uns um Jahre zurück“, beklagt auch Jaana Kleinschmit von Lengefeld vom Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland (OVID). Sie verweist darauf, dass allein die jährlich 200.000 Tonnen durch Raps gewonnenen Biokraftstoffe zehn Millionen Tonnen CO₂ im Straßenverkehr einsparen würden. Das Sechs- bis Zehnfache ist nach Einschätzung von Norbert Schindler, Vorsitzender des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE), durchaus möglich.

OVID, UFOP und BDB haben heute mit dem Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) die Ergebnisse einer gemeinsamen Umfrage veröffentlicht. Demnach befürworten 65 Prozent der Befragten (1011 Personen) den Einsatz von Biokraftstoffen und sehen ihre Bedeutung für den Klimaschutz in den nächsten fünf bis zehn Jahren noch spürbar wachsen. Sie schätzen den Beitrag zur CO₂-Reduzierung im Straßenverkehr fast genauso hoch ein wie den von Wasserstoff. Leicht höhere Werte erreicht nur die Elektromobilität. Nicht ganz nachvollziehbar scheint allerdings ein anderes Resultat der Umfrage: Unter den ein Drittel Skeptikern gaben 24 Prozent als Grund für ihre Haltung an, dass ihnen der Anteil an Biokraftstoffen aktuell nicht hoch genug sei. Ansonsten werden als Negativpunkte vor allem die vermeintliche Gefahr von Motorschäden und die Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion angegeben.

Gerade mit dem Vorwurf, mit der Verwendung von Nahrungsmitteln für die Kraftstoffproduktion den Hunger in der Welt zu fördern, sieht sich die Branche immer wieder konfrontiert. Gleiches gelte für die angebliche Klimaschädlichkeit durch die Abholzung von Regenwäldern zur Pflanzenproduktion für Kraftstoffe. Die vier Verbandsvertreter treten dem entschieden entgegen. Es gehe der heimischen Industrie um einen transparenten und nachhaltigen Rohstoffanbau. So werde importiertes Palm- und Sojaöl mit heimischen Rapsöl in einen Topf geworfen, wirft Detlef Kurrek dem Bundesumweltministerium vor. Die deutsche Landwirtschaft, so sind sich alle Beteiligten einig, sei leistungsfähig genug, den Lebensmittelanbau nach wie vor ausreichend abzudecken. Neben Raps werden in Deutschland vor allem Futtergetreide und Zuckerrüben für die Mineralölindustrie angebaut. Jaana Kleinschmit verweist dabei auch auf die nachhaltige Wertschöpfungskette im eigenen Land. EU-weit hängen nach ihren Angaben außerdem etwa 240.000 Arbeitsplätze am Biokraftstoff.

Die Kraftstoff- und Autohersteller waren einst aber auch schon einmal etwas weiter: Anfang dieses Jahrtausends wurde auch in Deutschland Bioethanol E85 (85 Prozent Bioanteil) für so genannte Flexifuel-Fahrzeuge etwa von Ford, Opel oder Volvo angeboten. Sie sind – zumindest hierzulande – längst wieder verschwunden. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Dem Kraftstoff Super E10 sind zehn Prozent Bioethanol beigemischt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BDBe



Bioethanolwerk Nordzucker AG in Wanzleben-Börde.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BDBe