



DR. GERHARD POPP

BIOSPRIT: WAS HAT DIE UMWELT DAVON?

pro:

Der Straßenverkehr hat im letzten Jahr die Industrie erstmals bei den CO₂-Emissionen überholt. Und die Dynamik ist weiterhin enorm. Wachsendes Gütervolumen mit LKW, steigende Mobilität im Beruf und in der Freizeit führen nicht nur immer häufiger zu Staumeldungen, sondern verpesten zunehmend die Luft und stellen Österreichs Klimaschutzziele in Frage.

Es ist klar, dass diese Entwicklung nicht hingenommen werden kann. Für den Umweltminister wie auch für die lärm- und schadstoffbelastete Bevölkerung ist Abhilfe ein Muss. Mehr Kostenwahrheit im Güterverkehr lautet eine Antwort, die zur Einführung der LKW-Maut geführt hat. Seit Jänner heurigen Jahres ist schwefelfreies Benzin flächendeckend eingeführt. Dort, wo die Staubbelastungen zu hoch sind, kann mit Geschwindigkeitsbegrenzungen gegengesteuert werden.

Die nächsten Aktionen stehen ebenfalls schon fest: Die Förderung von Rußpartikelfiltern in Dieselfahrzeugen, um die Luft sauberer zu machen, und der breitflächige Einsatz von Biotreibstoffen, um die CO₂-Belastung zu senken.

Das alles erfolgt nach einem schlüssigen Konzept, das EU-weit umgesetzt wird. Zugegeben, wir sind schneller als andere, aber wir haben in Österreich auch eine besondere Umweltqualität zu verteidigen.

Bei der Einführung von Biotreibstoffen geht es zunächst einmal darum, CO₂ zu reduzieren. Österreich hat sich zu einem Reduktionsziel von 13 Prozent verpflichtet. Erreichen wir das nicht, dann müssen wir international Zertifikate teuer zukaufen oder Strafzahlungen leisten.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir uns gehörig anstrengen. In der österreichischen Klimastrategie ist deshalb festgelegt, dass jeder Sektor seinen Beitrag leisten muss. Die Industrie genauso wie der Wohnbau, die Haushalte und der Verkehr. Eine Debatte, die darauf abzielt zu sagen, im Wohnbau, bei der Althausanierung oder bei der Wärmeversorgung sei effizienter CO₂ zu sparen, liegt falsch. Jeder Sektor muss seinen Beitrag zum Gesamtziel leisten.

Die EU-Kommission bezeichnet die Forcierung von Biokraftstoffen als die effizienteste Maßnahme, um eine CO₂-Reduktion im

Verkehrsbereich zu erzielen und hat konsequent den Rechtsrahmen dafür geschaffen. Bei der Umsetzung steht Österreich nicht alleine da. Vorreiter ist derzeit Frankreich mit rund ein Prozent Beimischung. Bis 2007 soll die Produktion verdreifacht werden, 2010 soll das Ziel von 5,75 Prozent Beimischung erreicht sein.

Österreich, das zu den Pionieren beim Biodiesel zählt und zu den führenden Biomasse-Nationen gerechnet werden kann, will ebenfalls diesen Weg mitgehen. Zunächst, um CO₂ im Verkehrsbereich effizient einzusparen.

Ein weiterer wichtiger Punkt, den die EU ebenfalls im Auge hat, ist, die Versorgungssicherheit und ein Stück mehr Unabhängigkeit von den Erdölproduzenten zu erreichen. Jeder Prozentpunkt aus heimischer Biomasse erzeugte Energie schafft mehr Sicherheit. Das ist angesichts der Krisenregionen der Erde sowie der steigenden Terrorismusgefahr ein wichtiges Argument – sowohl für die Konsumenten als auch für die Wirtschaft.

Und letztlich geht es um knapper werdende Ressourcen und steigende Preise. Der Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen wirkt bereits derzeit kostendämpfend für Konsumenten. Biodiesel ist heute an der Tankstelle billiger als konventioneller Diesel. Das ist nicht immer so, aber wahrscheinlich immer öfter der Fall.

DR. GERHARD POPP ist Jurist, stellvertretender Leiter der Präsidialsektion und Pressesprecher im Lebensministerium.

Eine Änderung der Kraftstoffverordnung soll dazu führen, dass ab April 2005 von den verkauften Kraftstoffen 2,5 Prozent aus Biomasse stammen, ab 2008 gar 5,75 Prozent. Auch die EU setzt ähnliche Ziele. Sind Biodiesel und Bioethanol sinnvolle Maßnahmen für den Klimaschutz?



MAG. THOMAS RITT

contra:

Schön klingt das: Wir fahren mit Biokraftstoffen. Nur leider hat der Anbau von derzeit einsetzbaren Biokraftstoffprodukten mit biologischer Landwirtschaft oder Bioprodukten gar nichts zu tun. Dies gilt vor allem für die Produktion von Raps. Biodiesel ist zwar besser biologisch abbaubar als Dieselmotorkraftstoff, gleichzeitig belastet der Rapsanbau jedoch Boden und Grundwasser in erheblichem Maße. Für einen marktrelevanten Rapsanbau wären außerdem beträchtliche Flächen erforderlich. Also: Monokulturen statt Biotop- und Artenschutz. Dazu kommt der bedeutend höhere Dünger- und Pestizidbedarf der Rapskulturen.

Aber auch der Anbau für Alkoholsprit hat so seine Tücken: Es ist absehbar, dass etwa in Malaysia die Ölpalmenproduktion auf Kosten des Urwaldes bzw. in Brasilien die Monokulturen für Zucker-Alkohol-Projekte auf Kosten der Kleinbauern bzw. der Nahrungsmittelversorgung und Ökologie weiter ausgedehnt werden.

Nun gut, von nix kommt nix, könnte man jetzt meinen, und außerdem hat jeder Fortschritt seinen Preis. Allerdings ist bei Biokraftstoffen auch der Fortschritt ein extrem zweifelhafter:

Die internationale Energieagentur in Paris kommt zum Schluss, dass aufgrund der verschiedenen Energieinputs der Landwirtschaft für Transport, Bearbeitung oder Düngung bei der Rapsproduktion der positive Klimaeffekt lediglich 17 – 29 Prozent der ersetzten Dieselmenge entspricht. Für Alkoholprojekte weist eine aktuelle Studie des deutschen Verbraucherschutzministeriums kaum positive Energienettoeffekte auf, unter gewissen Umständen wird dabei sogar mehr Energie verbraucht als am Schluss gewonnen. Der Saldo: Gewaltige Umweltzerstörung für beinahe nichts.

Für nichts? – Mitnichten! Das Programm kostet natürlich Geld – viel Geld. Unter den günstigsten Annahmen können mit Biokraftstoffen für 214 Millionen Euro Zusatzkosten die Emissionen von etwa 340 Millionen Litern Treibstoff eingespart werden. Hiermit ist einer der ineffizientesten Wege des Klimaschutzes beschritten: Mit der glei-

Eine verkehrte Welt: Für nichts ist Geld da, überall wird gekürzt, nur beim „Klimaschutz“ mit Biokraftstoffen kann's nicht teuer genug sein!

chen Förderung für Wärmedämmung kann rund dreimal soviel Energie gespart werden. Investiert man das Geld in Fernwärme, kann rund neunmal soviel Energie gespart werden. Für die Umwelt und die Versorgungssicherheit ist es egal, in welcher Form Mineralölerzeugnisse eingespart werden. Es ist jedoch nicht egal, wie effizient das geschieht. Andere Klimaschutz- und Versorgungssicherheitsmaßnahmen sind weit effizienter und weisen keine groben, zusätzlichen Umweltbelastungen, wie es bei Kraftstoffen aus agrarischer Produktion der Fall ist, auf.

Wenn man auch EU-Vorgaben umsetzen muss, die nicht sonderlich sinnvoll sind, dann soll man sie wenigstens nicht übererfüllen. Genau das aber macht Österreich. Wir setzen früher und mehr als von der EU verlangt um.

Eine verkehrte Welt: Für nichts ist Geld da, überall wird gekürzt, nur beim „Klimaschutz“ mit Biokraftstoffen kann's nicht teuer genug sein! Das soll einer verstehen. Beim Verstehen hilft uns der Umweltminister, in seiner Doppelfunktion als Landwirtschaftsminister. In sehr verbindlicher Art betreibt er auf Kosten der Umwelt und der Konsumenten beinharte Klientelpolitik für seine Landwirte – das ist übrigens jene Bevölkerungsgruppe, die ihre Traktoren mit verbilligtem mineralischem Agrardiesel betreibt.

MAG. THOMAS RITT ist Volkswirt, Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr in der AK Wien und leitet die Redaktion von Wirtschaft & Umwelt.