



# TANKEN ODER ESSEN?

→ Umweltschutz kann ja so einfach sein. Es muss nichts geändert werden, alles bleibt beim Alten und man füllt bloß Agrarsprit in den Tank. Statt 20 Liter Benzin sind es dann halt 20 Liter Alkohol und schon wird aus Arnold Schwarzeneggers Hummer-Geländewagen eine große Ökokutsche. So einfach kann Umweltschutz doch sein – ist es aber nicht: Wer jetzt aus Umweltgründen auf Agrarsprit bzw. Biosprit oder Biodiesel setzt, ist mit Sicherheit auf der falschen Seite. Nach dem Motto: „Da ist die Kur schlimmer als die Krankheit.“

VON THOMAS RITT\*

Österreich ist bei der Erreichung seiner Klimaschutzziele eines der europäischen Schlusslichter. Vor allem im Verkehrssektor ist die Bilanz verheerend. Anstatt weniger zu emittieren hat Österreich beim Verkehr im Zeitraum 1990 bis 2006 um 83 Prozent mehr Treibhausgase ausgestoßen. Die Ursachen sind das Fehlen einer nur irgendwie ökologisch orientierten Verkehrs-, Steuer- und Flächenpolitik. Die zunehmende Zersiedelung führt zu mehr Pendelverkehr, just-in-time-Produktion lässt die Industrie ihre Lager auf die Straße verlagern, und eine aus Rücksicht auf die Fräch-

terlobby relativ geringe Besteuerung vor allem des Diesels hat Österreich zum Eldorado für Brummi-Tanktourismus gemacht.

## ZWEI FLIEGEN MIT EINEM SCHLAG

Parallel dazu hat der EU-Beitritt einiger osteuropäischer Länder bei der Agrarlobby die Furcht vor steigender Agrarproduktion und dadurch sinkenden Lebensmittelpreisen ausgelöst. Da der Umweltminister auch Landwirtschaftsminister ist, können mit einer Forcierung der Agrartreibstoffe zwei Fliegen mit einer Klappe erschlagen werden: Die Lebensmittelpreise können

zugunsten der Agrarlobby in unerreichte Höhen getrieben und im Klimaschutz kann Handlungsfähigkeit demonstriert werden. Dass diese Vorgangsweise weder ökologisch zielführend noch sozial verträglich, noch ökologisch sinnvoll ist, stört den ansonsten mit dem Begriff „Nachhaltigkeit“ um sich werfenden Minister Pröll kaum. Österreich schreibt heute schon einen Anteil von 4,3 Prozent Agrarsprit im Treibstoff vor. Für Oktober 2008 ist eine Steigerung auf 5,75 Prozent vorgesehen – um mehr als zwei Jahre früher, als von der EU vorgesehen. Im Jahr 2010 soll der Anteil weiter auf zehn Prozent gesteigert werden – zehn Jahre früher als in der EU.



## ZUSAMMENFASSUNG:

Die so genannten Biotreibstoffe sind in Wirklichkeit Agrartreibstoffe aus Intensivlandwirtschaft, die manchmal mehr CO<sub>2</sub> verbrauchen als sie einsparen, teurer sind als fossile Treibstoffe, Wasser und Böden gefährden und die Nahrungsmittelpreise in die Höhe treiben. Das einzig sinnvolle, wenn man auch im Verkehrsbereich den Klimawandel bekämpfen will, ist, ein sofortiges Einstellen der Agrartreibstoffbeimischung und das Forcieren einer umweltorientierten Verkehrspolitik.

## ÖKOLOGISCHE PROBLEME

Die ökologischen Probleme beim Agrarsprit sind vielfältig. Zum einen handelt es sich bei diesem Treibstoff nicht um ein Produkt, das mit der gängigen Vorstellung von biologischer Landwirtschaft auch nur im Ansatz mithalten kann. Von biologischem Anbau ist keine Rede. Ohne massive Düngung ist etwa beim Raps nichts zu machen. Alle Agrartreibstoffe sind Produkte der konventionellen Intensivlandwirtschaft – mit den bekannten Folgen: Zerstörung der

weiter auf Seite 16 →

\* Mag. Thomas Ritt ist Volkswirt, Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr in der AK Wien und leitet die Redaktion von Wirtschaft & Umwelt.

## Wirkung von Agrarsprit

Die Maßnahmen der österreichischen Umweltförderung, beispielsweise Energieeffizienz-Verbesserungen in Betrieben, Kraft-Wärme-Kopplungen oder Wärmedämmung von Gebäuden bringen im Durchschnitt für das selbe Geld 40-mal mehr fürs Klima.

## Biotreibstoffe und Nahrung

Der UNO-Bericht über die Auswirkungen von Biotreibstoffen auf die Lebensmittelproduktion ist auf der Homepage des UNO-Sonderberichterstatters für das „Recht auf Nahrung“ abrufbar: [www.righttofood.org/A62289.pdf](http://www.righttofood.org/A62289.pdf)



Ein Narr, der glaubt, Agrartreibstoffe reduzieren den CO<sub>2</sub>-Ausstoß

## AGRARSPRIT

# ÖSTERREICH FORCIERT – DIE UNO WARNT

■ Jean Ziegler, Schweizer Soziologe und UNO-Sonderberichterstatter für das „Recht auf Nahrung“, hat sich in einem Bericht an die Vollversammlung der Vereinten Nationen auch mit der Frage der Agrartreibstoffe beschäftigt. In dem Bericht zeigt er die Tendenzen in der EU und den USA auf, zunehmend auf Agrartreibstoffe zu setzen. Nicht zuletzt, weil etwaige Lieferländer, etwa in Südamerika, eine stabilere bzw. von den USA abhängigere Treibstoffquelle darstellen, als etwa Länder des mittleren Ostens. Ziegler weist auch darauf hin, dass die Verwendung des Wortes „Biotreibstoffe“ darauf hinweist wie sehr sich die Interessen der agroindustriellen Monopole gegen die Interessen der Armen und Hungrigen durchsetzen: der Mythos



von Umweltfreundlichkeit und Reinheit soll die fatalen Folgewirkungen dieser Politik verschleiern: wenn nicht die größten Anstrengungen unternommen werden, dann werden die Armen und Hungrigen die Opfer dieser Politik sein.

In dem UNO-Bericht wird darauf hingewiesen, dass der momentane Verbrauch an Agrarsprit noch gering ist, aber vor allem in den industrialisierten Ländern des Nordens deutlich steigen wird. Aufgrund der deutlich geringeren Produktionskosten in Lateinamerika, Asien oder Afrika werden von dort massive Exporte in den Norden zu erwarten sein. Als Folge sieht die UNO einen deutlichen Preisanstieg für Nahrungsmittel und ein Ansteigen der Unterernährung: 16 Millionen zusätzlich Hungernde für jedes Prozent Anstieg

der Lebensmittelpreise! Das bedeutet bis zu 1,2 Milliarden Hungernde zusätzlich. Zusätzliche Effekte des Agrarsprits werden weitere Verschlechterung der Arbeitsbedingen der Plantagenarbeiter, Abholzung geschützter Wälder sowie Wasserpreiserhöhungen und Wasserknappheit in den Produktionsländern sein. Der UNO-Bericht kommt unter anderem zu folgenden Empfehlungen: Alle Staaten sollten ein fünfjähriges Moratorium für die Umwandlung von Lebensmitteln in Treibstoff erlassen, um alle Folgewirkungen zu prüfen, sicher zu stellen, dass kein zusätzlicher Hunger erzeugt wird und Biotreibstoffe nicht von essbaren Pflanzen sowie aus Pflanzenabfällen erzeugt werden. Der UNO-Bericht „The impact of biofuels on the right to food“ ist abrufbar unter: [www.righttofood.org/A62289.pdf](http://www.righttofood.org/A62289.pdf)



# ” BEIM EINSATZ VON AGROTREIBSTOFFEN GEGEN DEN KLIMAWANDEL IST DIE BEHANDLUNG SCHLIMMER ALS DIE KRANKHEIT.

Böden, Belastung des Grundwassers mit Nitraten und Pestiziden sowie Vernichtung des Lebensraumes vieler Arten.

Die Agrotreibstoffe oder „Biotreibstoffe“, wie sie wegen des positiv besetzten Begriffs „Bio“ von der Agrarlobby genannt werden, haben außerdem zu Unrecht den Ruf, „klimaneutral“ zu sein: Die verwendeten Pflanzen wachsen nach und binden dabei

wieder eine gleich große Menge an Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), wie bei der Verbrennung freigesetzt wurde. Doch mittlerweile zeigen viele Studien, dass die Ersparnis an Treibhausgasen durch Agrartreibstoffe – heute sind dies in erster Linie Diesel aus Pflanzenöl und Ethanol (Alkohol) aus Getreide – nur gering ist: ihre Produktion selbst erfordert relativ viel Energie. Die Düngung der Pflanzen führt zu weiteren Treibhausgasemissionen.

Eine aktuelle OECD Studie beziffert die Einsparungen an Treibhausgasen bei Ethanol aus Getreide auf lediglich rund 30 Prozent. Das heißt, dass 70 Prozent des möglichen Effektes im Produktionsprozess verspielt werden. Bei Ethanol aus Zuckerrüben und bei Rapsdiesel liegt dieser Wert etwa bei 40 Prozent. Wird für den Anbau der Pflanz-

zen zuvor gar Wald gerodet, ist die Netto-Emission an Treibhausgasen um ein Vielfaches höher als beim Einsatz der Agrotreibstoffe danach eingespart wird. Das bedeutet, eine recht geringe Klimaschutzwirkung wird mit massiver Umweltbelastung durch die Förderung der Intensivlandwirtschaft erkaufte und es kann sein, dass durch den Einsatz der Agrartreibstoffe das Klima zusätzlich geschädigt wird.

## ÖKONOMISCHE NEGATIVBILANZ

Aber nicht nur die ökologischen Aspekte des Agrarsprits sind negativ. Auch in einer ökonomischen Betrachtung haben die Agrartreibstoffe eine klar negative Bilanz:

Etwa der Ersatz von fossilem Diesel beziehungsweise von Benzin durch „Biosprit“ gehört zu den ineffizientesten Maßnahmen im Klimaschutz. Die Maßnahmen der österreichischen Umweltförderung, beispielsweise Energieeffizienz-Verbesserungen in Betrieben, Kraft-Wärme-Kopplungen oder Wärmedämmung von Gebäuden bringen im Durchschnitt für das selbe Geld 40-mal mehr fürs Klima.

Eine Tonne mit Agrodiesel eingespartem CO<sub>2</sub> kostet 210 Euro, bei Ethanol liegt der Wert bei astronomischen 860 Euro, wenn es in Österreich hergestellt wird. Der Durch-

schnittswert sonstiger Maßnahmen in Österreich wie Kraft-Wärme-Kopplungen oder effektiver Energiesparmaßnahmen wie Wärmedämmung bei Wohnbauten, kostet dagegen nur fünf Euro je eingesparter Tonne CO<sub>2</sub>.

## KOSTEN STATT ERTRÄGE

Aber nicht nur in der Gegenüberstellung der Einsparungskosten haben die Agrartreibstoffe eine extrem negative Bilanz, auch bei volkswirtschaftlicher Betrachtung, also unter Einbeziehung aller möglichen ökonomischen Folgewirkungen gehört etwa Rapsdiesel zu den teuersten vorstellbaren Maßnahmen. Sogar das ineffiziente Auffangen und Speichern von bereits entstandenem CO<sub>2</sub> ist volkswirtschaftlich besser. So errechnet McKinsey (Mc Kinsey Quarterly, Mai 2007) volkswirtschaftliche Kosten bei Biodiesel von etwa 45 Euro pro Tonne, während effiziente Klimaschutzmaßnahmen keine volkswirtschaftlichen Kosten mit sich bringen, sondern Erträge. Wärmedämmung von Gebäuden bringt der Volkswirtschaft bis zu 150 Euro Ertrag pro eingesparter Tonne. Energieeffizienzsteigerungen bei LKW bringen etwa 90 Euro Ertrag und Verbesserungen der Warmwasserbereitung immerhin noch 50 Euro. Da es dem Klima absolut egal ist, wo



BIOETHANOLANLAGE PISCHELSDORF

## DENKMAL FÜR FALSCHER ÖKOPOLITIK?

Es wird immer wahrscheinlicher, dass es im Tullnerfeld bald eine zweite Industriearne geben wird: nach dem nie in Betrieb genommenen Atomkraftwerk Zwentendorf droht jetzt für das Bioethanolwerk Pischelsdorf ein ähnliches Schicksal. Um 125 Millionen Euro von der Agrana gebaut, liegt die Anlage seit Monaten still. Ursache ist das anhaltend hohe Preisniveau der wichtigsten Rohstoffe Getreide und Mais. Da im Handel nicht damit ge-

rechnet wird, dass die Preise bald wieder fallen werden, ist es mehr als fraglich, ob in Pischelsdorf je Ethanol produziert werden wird. Das wäre nicht nur ein finanzielles Debakel, sondern auch eine große Panne für Umweltminister Josef Pröll, der immer auf Biosprit von heimischen Äckern gepocht hat, als wichtige Säule seiner ohnehin nicht von Erfolg gekrönten Klimapolitik. Jetzt wird Ethanol importiert. **JW**

### Kosten von Agrarsprit

Pro Tonne eingespartem CO<sub>2</sub> kostet Biodiesel der Volkswirtschaft ca. 45 Euro, Wärmedämmung von Gebäuden hingegen bringt bis zu 150 Euro Ertrag. [www.mckinseyquarterly.com/Energy\\_Resources\\_Materials](http://www.mckinseyquarterly.com/Energy_Resources_Materials)

### 0,7 Euro

kostet eine mit energetischer Abfallverwertung eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>

### 4,7 Euro

kostet eine mit Biomasse Kraft-Wärme-Kopplung eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>

### 5 Euro

kostet eine mit Wärmedämmung eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>

### 210 Euro

kostet eine mit Agrardiesel eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>



Wo keine Straße -  
da auch kein Auto-  
problem.

CO<sub>2</sub> eingespart wird, spricht nichts gegen wirtschaftlich effizienten Klimaschutz.

### STEIGENDE LEBENSMITTELPREISE

Auch beim dritten Nachhaltigkeitskriterium, den sozialen Auswirkungen, hat der Agrarsprit eine schlechte Bilanz: Trotz heftigster Dementis aus der Bauernschaft ist die zunehmende Verwendung von Lebensmitteln zur Treibstoffherzeugung für die stark gestiegenen Lebensmittelpreise mitverantwortlich. In den USA wird schon ein Drittel der Maisernte zu Ethanol verarbeitet, was die Zeitschrift „Ernährungsdienst“ zum Schluss kommen lässt, „Landwirte verdienen gut am Mangel“. Auch der langjährige Generalsekretär der Landwirtschaftsminister Molterer und Pröll und jetziger Rewe-Vorstand, Werner Wutscher, sieht den Flächenbedarf durch den Agrarsprit als einen wichtigen Grund für die steigenden Lebensmittelpreise. Auch die Vereinten Nationen (UNO) sehen einen deutlichen Zusammenhang und äußern starke

Bedenken aufgrund der globalen Ernährungslage (siehe Seite 15). Steigende Lebensmittelpreise treffen immer die Ärmsten am heftigsten – sowohl national als auch international. Einkommensschwache geben immer einen viel größeren Anteil ihres Einkommens für Lebensmittel aus und werden daher von steigenden Preisen überproportional getroffen. Für Österreich bedeutet das, dass die sehr hohe gefühlte Inflation für viele harte Realität ist. Für Entwicklungsländer kann das sogar einen deutlichen Anstieg der Hungernden bedeuten – die Vereinten Nationen rechnen mit 16 Millionen zusätzlich Hungernden für jedes Prozent Anstieg der Lebensmittelpreise.

Profiteure dieser Entwicklung sind die Agro-Industrien und die großflächigen Intensivlandwirtschaften. Für den kleinen Bergbauern wird wenig hängen bleiben.

In allen drei Nachhaltigkeitsdimensionen steigen die Agrartreibstoffe also sehr schlecht aus. Trotzdem werden sie von manchen Politikern noch immer stark forciert. Das liegt einerseits an dahinter stehenden Interessen der Landwirtschaftslobby und andererseits an der Verlockung eines scheinbar ein-

fachen Weges im Klimaschutz. Man füllt einfach etwas anderes in den Tank und schon scheint alles in Ordnung zu sein. Über teure Investitionen in den öffentlichen Verkehr, über unpopuläre Verkehrseinschränkungen oder gar grundlegende Änderungen – wie wir leben und produzieren – muss ich dann nicht mehr nachdenken. Niemand muss sich ändern und kein Politiker muss unpopuläre Maßnahmen setzen. Der einzige Haken ist halt, dass es nicht funktioniert: Beim Einsatz von Biotreibstoffen gegen den Klimawandel ist die Behandlung schlimmer als die Krankheit.

Das einzig sinnvolle, wenn man auch im Verkehrsbereich den Klimawandel bekämpfen will, ist, ein sofortiges Einstellen der Agrartreibstoffbeimischung, solange diese Treibstoffe aus Lebensmitteln und mit so hoher Umweltbelastung gewonnen werden. Das muss aber von einer wirklich ernsthaften Klimaschutzoffensive im Verkehr begleitet werden: mit Verbesserungen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr, Bevorzugung treibstoffsparender Fahrzeuge, Veränderungen in Flächenwidmung und Siedlungsstruktur, Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut. ■



#### 340 Euro

kostet eine mit Photovoltaik eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>

#### 860 Euro

kostet eine mit heimischem Ethanol eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>

#### Biotreibstoffarten

Biodiesel: Raps, Sojabohnen, Sonnenblumenöl, Palmöl ...

Bioethanol: Zuckerrübe, Getreide, Mais ...

Biogas: aus z. B. Gülle, Küchenabfällen ...