

Die Bio-Lüge

Beim Tanken die Umwelt schützen: Biodiesel, der Treibstoff aus dem Rapsfeld, soll es möglich machen. Und deshalb in Europa noch stärker gefördert werden. Doch Kritiker behaupten, die Geschichte vom Wundersprit sei nur ein Öko-Märchen

Das schlechte Gewissen lauert meist an einer roten Ampel. Wenn man gedankenverloren auf das Heck des Vordermanns starrt. Wenn man dort diesen kleinen, tropfenförmigen Aufkleber entdeckt. Wenn man darauf den Spruch „Ich tanke Biodiesel – der Umwelt zuliebe!“ liest. Und sich denkt: Jawohl, der da tut was für eine heile Welt. Weil er Sprit aus der Natur tankt.

Biodiesel, aus Rapsöl gewonnen, ist der ökologisch korrekte Treibstoff schlechthin. Sagt der Aufkleber, sagt die Biodiesel-Lobby, sagt der Bauernverband. Und auch wir Autofahrer haben es brav geglaubt, dem Saubersprit sogar zu einem kleinen Boom verholfen: An rund 1500 Tankstellen gibt es ihn bereits, künftig soll Biodiesel sogar fünf Prozent aller Treibstoffe ausmachen, plant die EU.

Und plötzlich bricht diese heile Welt zusammen. Denn jetzt erklären uns Umweltbundesamt (UBA) und Naturschützer: Das alles ist nur eine Bio-Lüge!

Nach zehn Jahren Forschung stellt das UBA dem Öko-Sprit in einer 199 Seiten starken Studie ein miserables Zeugnis aus: „Es gibt aus Sicht des Umweltbundesamts keinen Grund, Biodiesel zu fördern. Weder unter ökologischen noch unter ökonomischen Gesichtspunkten“, sagt Axel Friedrich, Leiter der Abteilung für Verkehr und Umwelt im Bundesamt. Note sechs, setzen. Die niederschmetternden Fak-

ten: Biodiesel sei kein Klimakiller, sagen die Rapsfreunde. Weil bei der Verbrennung nur so viel Kohlendioxid abgegeben werde, wie die Pflanze beim Wachstum aufgenommen habe. Laut Studie ist das aber völlig unbedeutend: Selbst wenn in Deutschland Raps angebaut würde, wo es nur



Die Förderung von Biodiesel ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll

geht, bedeutet das maximal 0,64 Prozent weniger Kohlendioxid in der Luft.

Dafür entsteht beim Raps-Anbau Lachgas, laut UNO-Klimagutachtern 300-mal schädlicher als CO₂. Neben der Wirkung als Treibhausgas, so die Studie, trage es zum stratosphärischen Ozonabbau bei. Von wegen bio.

Dann die Sache mit der Krebsgefahr. Die Partikel beim Betrieb mit RME (Raps-Methylester, so die offizielle Bezeichnung für Biodiesel) enthielten üblicherweise weniger Ruß. Weil damit zwar kleinere, nicht aber weniger lungengängige Partikel entstehen, könne nicht von einer

Abnahme des krebserregenden Potenzials ausgegangen werden, besagt die Raps-Studie.

Oder die viel gerühmte Schwefelfreiheit von Biodiesel (unter 0,001 Prozent): Laut UBA relativiert sich dieser Vorteil, weil ab 2005 in der EU auch bei herkömmlichem Diesel maximal 0,005 Prozent zulässig seien.

Bringen tut das alles also nicht so viel. Schlimmer noch wird es beim Blick auf Kosten und Nutzen von Biodiesel. Einfach gesagt: Seine Förderung ist uneffizient, mit dem Geld könnte in anderen Bereichen viel mehr für die Natur getan werden. Zitat Studie: „Die Subventionierung eines nicht wettbewerbsfähigen Energieträgers verdrängt alternative Verfahren mit höheren Energiegewinnungsmöglichkeiten.“ Die Förderung von Gebäude-Isolationen, Stromspartechniken oder die Umstellung von Öl- auf Gasheizungen sei viel sinnvoller. Treffer, versenkt.



Biodiesel ist nicht bio. Seine Ökobilanz lässt sehr zu wünschen übrig



Biodiesel ist eine Mogelpackung auf Kosten der Umwelt

Selbst die Umweltverbände machen daher schon Front gegen den angeblichen Bio-Sprit: „Reine Augenwischerei“, sagt Greenpeace-Bereichsleiter Wolfgang Lohbeck, „Biodiesel ist nur was für Leute, die ihr Umweltgewissen beruhigen wollen. Bringen tut's nichts.“ Zumal ein größerer Bedarf nur durch Intensivlandwirtschaft gedeckt werden könne. Lohbeck: „Ein Schritt in eine verheerende Richtung.“

In die gleiche Kerbe schlägt der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND). Sprecher Rüdiger Rosenthal: „Biodiesel ist nicht bio. Beim Anbau kommt eine Vielzahl von Pestiziden und Düngemitteln zum Einsatz, die langfristige Schäden an Boden und Grundwasser bewirken.“

Da fragt man sich: Was soll das Ganze dann überhaupt? Und ruft bei der „Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen“ an, bei Referent Dieter Bockley. „Die Kritiker wärmen

nur alte Argumente auf“, sagt dieser, „die Lachgasemissionen zum Beispiel sind über Rapsfeldern nicht höher als bei Brachflächen. Einige Interessengruppen ziehen hier alle Register der Stimmungsmache.“

So sieht es auch Dr. Jürgen Fischer, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel: „Die ökonomische Untersuchung basiert auf falschen und veralteten Daten. Das Umweltbundesamt hat sich aus der Ökobilanz des Heidelberger ifeu-Instituts nur negative Aspekte herausgepickt.“

Aber warum sollten gerade die ein Interesse haben, Biodiesel ungerechtfertigt schlecht zu machen? Das fragt sich auch UBA-Mann Friedrich: „Wäre das aus Umweltsicht eine gute Sache, wären wir doch die Ersten, die es fördern würden. Aber wenn jemand mit Umweltgründen argumentiert, muss er sich auch gefallen lassen, dass diese Umweltgründe untersucht werden.“

Was man nicht vergessen darf: Bei der ganzen Raps-Diskussion geht es um sehr viel Geld. Um 2,5 Milliarden Euro pro Jahr, wenn man dem UBA glaubt. So viel Kosten entstünden Deutschland durch Subventionen und Mineralölsteuer-Ausfall, sollte das EU-Ziel von sechs Prozent Spritanteil erreicht werden.

Zu viel Geld für eine fragwürdige Sache. Alex Cohrs

So kommt Raps in den Tank



Kleine Biodiesel-Kunde: Der Raps wird Ende August gesät, blüht im Mai des nächsten Jahres und wird Anfang August geerntet



Die so gewonnene Rapssaat wird in der Ölmühle gereinigt, zerkleinert, gepresst und entschleimt. Das Ergebnis: Rapsöl





War das alles nur blühende Fantasie? Laut Umweltbundesamt bedeutet Biodiesel: wenig Potenzial, hohe Kosten



Dieses Rapsöl wird mit Methanol und in Gegenwart eines Katalysators erwärmt (Umesterung)

Es entsteht Glycerin und Biodiesel. Das Glycerin wird weiterverarbeitet – und der Biodiesel kommt in den Tank

Gehört, gesagt & gelesen

Der Landie kommt

AUTO WEEK meldet, dass Land Rover ab 2006 einen kleinen SUV für rund 15 000 Euro plant. Er soll unterhalb des Freelanders antreten und in Anlehnung an das karge Original aus den späten 40ern „the Landie“ heißen.



1950 brachte Land Rover den ersten „Landie“ mit Blechdach

Namenswechsel

Renault beabsichtigt offenbar, seine Oberklasse-Modelle (Vel Satis, Avantage, Espace) unter einem neuen Label anzubieten. In den USA dürften die Nobel-Renault künftig als Infinity, die Luxus-Marke von Konzern-Partner Nissan, an den Start gehen.

Gelesen in **Automotive News Europe**

Aldi-Auto

Der deutsche Einzelhandel fordert, die Autokonzerne dürften Pkw-Verkäufe im Supermarkt nicht verhindern. Aldi und Co wittern wegen der EU-Pläne zur Liberalisierung des Autohandels ihre Chance, ins Pkw-Geschäft einzusteigen.

Gelesen im **Hamburger Abendblatt**

Mega-Mazda-Mini

Exotischer als jeder Borgward Arabella ist dieser Mazda: der erste „Toyo Kogyo“, wie sich die Firma einst nannte, der in Deutschland angeboten wurde. Es ist ein Mazda 1000 (Foto), Bj. 1974, 45 PS, in „Flair Yellow“ und „fast Neuzustand“. Noch steht das Wä-



gelchen im US-Mini-Barock-Design bei Mazda-Seitz in Eichenu als Blickfang im Ausstellungsraum. Seitz bietet es derzeit Händlerkollegen an. Preis: Euro 3200. Nicht viel für so viel Exklusivität.

Aus einem Händlergespräch

Fotos: EPA, R. Timm, Greenpeace, Umweltbundesamt, J. H. Dörchinger, argas (4), W. Stecher / Visum (2), Montage: M. Heinz