

E10 – ein Schlag für die Umwelt

Ein Kommentar von MICHAEL J. STIEGLER (BN-Ortsgruppe Berg, M.J.Stiegler@gmx.de), 09. März 2011

Die aktuelle Debatte um den so titulierten Biosprit E10 lässt tief blicken. Zahlreiche Autos in Deutschland vertragen diesen neuen Treibstoff nicht, von Lecks in Benzinleitungen sowie von Schäden an Treibstofftanks und Motoren ist die Rede. Hinzu kommen eine geringere Leistung der Motoren und somit ein größerer Benzinverbrauch. Kürzlich gesellten sich Sorgen um ein »verwässertes« Motoröl und einen damit verbundenen häufigeren Ölwechsel/höheren Ölverbrauch dazu. Langfristige Erfahrungen mit dem neuen Treibstoff haben die Autohersteller freilich alle nicht. Kein Wunder, dass viele Autofahrer verunsichert sind.

Noch größer ist aber das Problem auf der Seite der Produktion von E10. Schon der Begriff »Bioethanol« ist ein Marketing-Trick der Industrie – es handelt sich um Alkohol hergestellt aus Zucker. In Deutschland gewinnt man diesen aus Zuckerrüben, Getreide, oder Mais. In den Tropen beispielsweise aus Zuckerrohr. Auf jeden Fall werden Nahrungspflanzen genutzt. Es ergibt sich also eine neue Konkurrenzsituation, da ein bestimmter Acker entweder zur Produktion von Nahrungsmitteln oder zur Produktion von Ethanol für E10 genutzt werden kann – aber nicht für beides gleichzeitig. Produzieren die Landwirte in Deutschland also für den Magen oder für den Motor?

In den Tropen ist die Situation schlimmer als in Deutschland oder Europa, da ohnehin in zahlreichen Ländern Afrikas und Südamerikas die Nahrungsmittel knapp sind. Es werden Wälder abgeholzt und der Bevölkerung Ackerboden zur eigenen Ernährung weggenommen.

Wenn die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wirklich um das Klima und den Schutz der Natur besorgt wäre, hätte sie längst Anreize schaffen können. Die Stichwörter sollten hier lauten: Elektromobilität und Hybridfahrzeuge. Mit Hybridfahrzeugen ließe sich realistisch eine Treibstoffeinsparung von 10 bis 30 Prozent verwirklichen. Dies würde sich tatsächlich und direkt auf die Senkung des CO₂-Ausstoßes auswirken.

Leider haben weder die Mineralölindustrie noch der Staat ein Interesse an einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, denn Einnahmen in Milliardenhöhe gingen ihnen verloren. Tatsächlich läuft es ganz anders: E10 bedeutet mehr Spritverbrauch und mehr Motorölverbrauch – und bei der Produktion des Treibstoffes eben neuerdings auch mehr Flächenverbrauch.

Gerne übersehen werden in der Ökobilanz von E10 die für die Produktion von Zuckerrüben, Getreide, Kunstdünger, und Pestiziden erforderliche Energie sowie der dabei auftretende CO₂-Ausstoß. Verkauft wird E10 aber als »Einsparung« und als »Beitrag zum Umwelt-/Klimaschutz«. So ergibt sich für mich das Gesamtbild einer Mogelpackung – denn E10 bringt weder den Autos, noch den Menschen, noch der Natur etwas.

Daran ändert auch die Pressekonferenz zum Benzin-Gipfel vom 08. März 2011 nichts, die hauptsächlich die Verträglichkeit von E10 zum Thema hatte und bemüht war, das Produkt künftig besser an den Mann zu bringen. Bislang ist E10 ein Ladenhüter. Das liegt aber nicht nur an der Sorge um die Verträglichkeit. ♦