

Zur Biokraftstoffstrategie der Europäischen Union

Im Gegensatz zu der aus der Mode gekommenen zentralen Wirtschaftsplanung sind westliche Demokratien angeblich durch dezentrale Wirtschaftsplanung gekennzeichnet. Nach der gängigen Lehre erfolgt hier die Koordination der Produktionspläne aller Unternehmen und der Verbrauchspläne aller Haushalte über Märkte durch den Preismechanismus. Während die Bedürfnisse – ebenfalls nach gängiger Lehre – grenzenlos sind, ist eine wichtige Voraussetzung zur Befriedigung materieller Bedürfnisse, die Verfügbarkeit natürlicher Ressourcen, begrenzt. Am Anfang jeder materiell geprägten Wertschöpfungskette steht die Rohstoffgewinnung. Daraus werden die Energieträger, Werkstoffe und Funktionsmaterialien gewonnen, die zur Produktion benötigt werden. Die Art und Weise, wie diese Ressourcen angeeignet werden, hat mit der reinen Lehre der Marktwirtschaft wenig zu tun, dafür aber viel mit sehr speziellen Formen strategischer Planung. Die Biokraftstoffstrategie der EU ist hierfür ein lehrreiches Beispiel.

Können zwei Sünder gemeinsam den Weg zum Heil weisen?

Die ökologische Sinnhaftigkeit der Verwendung von Biomasse zur Herstellung von Kraftstoffen für das Verkehrswesen ist in Heft 02/2008 von zeozwei ausgiebig in Frage gestellt worden. Hier soll der Hinweis genügen, dass durch die Biokraftstoffe die Rettung einer Ressourcen verschleudernden Mobilität – wir leisten uns den Luxus, für die Bewegung einer Masseneinheit unseres Selbst mindestens die zehnfache Masse des Transportmittels, des Autos, aufzuwenden – mit Hilfe einer ebenso Ressourcen verschleudernden Landwirtschaft erfolgen soll. Die deutsche Landwirtschaft ist für Treibhausgasemissionen verantwortlich, die in der gleichen Größenordnung liegen, wie die des Autoverkehrs. Mit ca. 126 Mio. t Kohlendioxidäquivalenten pro Jahr (CO₂-eq/a, Stand 2005) ist sie zu etwa 12% am Gesamtausstoß beteiligt. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass die Landwirtschaft nicht nur durch Kohlendioxidemissionen, sondern auch durch andere, noch klimawirksamere Treibhausgase (Lachgas = Distickstoffmonoxid, N₂O, und Methan, CH₄) zum Klimawandel beiträgt. (vgl. BT-Drucksache 16/5346, 14. 05. 2007)

Die Idee, ausgerechnet die Landwirtschaft zum Retter vor dem durch KFZ-Abgase mit verursachten Klimawandel machen zu wollen, heißt den Teufel mit Beelzebub austreiben.

Wie der lahme Gaul auf Trab gebracht wurde

„Biokraftstoffe“ vom Acker sind zwar kein sinnvoller Beitrag zum Klimaschutz, sie sind aber – insbesondere bei weiter steigenden Ölpreisen und munter fließenden Subventionen – ein gutes Geschäft für die Agroindustrie und die Raffinerien. Die Autoindustrie hofft, mit dem angeblich klimafreundlichen Alternativkraftstoff ihre Verpflichtung, verbrauchsärmere Fahrzeuge bauen zu müssen, hinauschieben zu können und die Politik verspricht sich eine geringere Abhängigkeit von Ölimporten.

Die EU-Kommission hat 2003 mit der Richtlinie zur „Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor“ verbindliche Ziele festgelegt. Danach sollten Biokraftstoffe bis 2005 einen Anteil von 2% und bis 2010 einen Anteil von 5,75% am gesamten Kraftstoffmarkt erhalten. Nachdem 2004 jedoch erst ein Marktanteil von 0,7% erreicht worden war, verschärfte die Kommission ihre Anstrengungen. Für unser Thema ist interessant, wer hier genau seine Anstrengungen verschärfte. Die 2006 veröffentlichte „EU Strategy for Biofuels“ wurde maßgeblich von dem „Biofuels Research Advisory Council“ formuliert, einer Gruppe hochrangiger Experten aus verschiedenen Bereichen der Wertschöpfungskette von Biokraftstoffen. Diese Strategie umfasst sieben „strategische Axen“ für die Förderung von Biokraftstoffen. Dazu gehören u.a. die Förderung der Nachfrage, die Entwicklung von Produktion und Vertrieb, die Ausweitung der Rohstoffbasis, die Erweiterung der Handelsmöglichkeiten und die Förderung von Forschung und Entwicklung. Auch entwicklungspolitische und ökologische Fragen werden angesprochen. Charakteristisch ist jedoch, dass die wohlklingende Forderung nach umweltverträglicher Produktion und nach Reduktion von Treibhausgasemissionen von der folgenden lapidaren Feststellung begleitet wird: “Currently, incentives for biofuels do not take into account the actual greenhouse gas benefits of the different biofuels and their production pathways.“ (EU Strategy for Biofuels: COM [2006] 34 final) Das Gedankengut, das diese Strategie prägt, wurde in der visionären Studie „Biofuels in the European Union. A Vision for 2030 and beyond“ (http://ec.europa.eu/research/energy/pdf/biofuels_vision_2030_en.pdf) der Öffentlichkeit präsentiert. Die Vision sieht ein erstaunliches und ambitioniertes Ziel vor: bis 2030 sollen 25% des Kraftstoffs für den Straßentransport aus Biomasse stammen. Dabei sind nicht etwa 25% des heutigen Kraftstoffverbrauchs gemeint. Die Vision geht von einer Steigerung des Energiebedarfs 2030 gegenüber 2000 im Personenverkehr von 14%, im Güterverkehr von 74% und im Luftverkehr von 60% aus. Das ambitionierte Ziel eines Anteils von 25% Biokraftstoffen würde danach noch nicht einmal ausreichen, den zusätzlichen Bedarf an fossilen Energieträgern zu decken. Wie das mit den Klimaschutzziele der EU vereinbar sein soll, bleibt ein Rätsel, zumal die Biokraftstoffe ja nicht klimaneutral sind, sondern auch ihrerseits Treibhausgasemissionen verursachen. Damit wird deutlich, wessen Vision hier zur Grundlage europäischer Politik gemacht wurde: die der Profiteure des Raubbaus an fossilen Energieträgern, die nun auch an einem forcierten Raubbau an der Ressource Bodenfruchtbarkeit interessiert sind.

Das nahezu vollständige Ausblenden von bevorstehender Ölnapppheit und Klimawandel zeigt, wie sehr die EU-Politik von den kommerziellen Interessen der beteiligten Unternehmen – und deren interessengebundener Blindheit – geprägt ist. Wie sehr die Politik hier als Vollzugsgehilfe der langfristigen strategischen Planungen der Konzerne agiert, zeigt die Tatsache, dass die beschriebene Vision als Publikation des „Directorate-General for Research“ mit einem Vorwort des EU-Kommissars für Wissenschaft und Forschung im Internet zu finden ist.

Zur Feinplanung der Umsetzung der „strategischen Axen“ ist auf Anregung des „Biofuels Research Advisory Council“ eine (von der Industrie dominierte) „Biofuels Technology Platform“ (EBFTP) eingerichtet worden. In dieser Plattform ist vom Agrokonzern Cargill über den deutschen Bauernverband bis zu den Autokonzernen VW und Volvo alles vertreten,

was in der Wertschöpfungskette von Biokraftstoffen Rang und Namen hat. Führend beim Lobbying für Biokraftstoffe ist in Europa REPSOL, ein Ölkonzern aus Spanien. Der Konzern wurde dafür von der Organisation „Lobbycontrol“ für den „Worst EU Lobbying Award“ 2007 vorgeschlagen. Der Technologiechef von REPSOL war als Vorsitzender der EBFTP maßgeblich für den Strategieentwurf zu Biokraftstoffen verantwortlich, der im September 2007 der EU-Kommission vorgelegt wurde. Darin wurde den EU-Staaten als verbindliches Ziel ein Anteil von 10% Biokraftstoffen für den gesamten Straßenverkehr bis 2020 vorgeschlagen.

Dass in Deutschland eine auf der EU-Biokraftstoff-Strategie basierende Verordnung, eine Beimischung von 10% Bioethanol zu den konventionellen Kraftstoffen verbindlich vorzuschreiben, vom Bundesumweltminister zurückgenommen werden musste, geschah nicht etwa aus Umweltgründen, sondern weil der ADAC festgestellt hat, dass viele Autos ein solches Gemisch nicht vertragen. Da hat die Feinplanung in der EBFTP nicht gestimmt.

Nach Darstellung der OECD vom Juli 2008 (OECD, Directorate for Trade and Agriculture: Economic Assessment of Biofuel Support Policies, <http://www.oecd.org/dataoecd/18/48/41014580.pdf>) würde der Einsatz von Agrotreibstoffen in den USA, Kanada und der EU bei Fortsetzung der derzeitigen Förderpolitik im Zeitraum von 2013 – 2017 den Ausstoß der Treibhausgase im Transportsektor dieser Länder um gerade mal 0,5 - 0,8 Prozent reduzieren. Für diesen Zeitraum sind Fördergelder in Höhe von ca. 25 Mrd. \$ veranschlagt. Die Kosten für die Vermeidung einer Tonne CO₂-Emissionen lägen damit zwischen 960 und 1700 \$. Das wäre etwa das 25- bis 40fache des derzeitigen Preises pro Tonne CO₂ im europäischen Emissionshandel. Ineffizienter kann man Klimaschutz nicht betreiben.