

Biokraftstoff erhält keinen ungeteilten Beifall

Experten diskutierten auf Einladung der Agenda-Gruppe – Bioethanol ab Ende März auch an Tankstellen in Gießen

Gießen (srs). Biokraftstoffe sind im Gespräch – schon die steigenden Benzinpreise sorgen dafür, dass Bürger sich zunehmend für steuervergünstigte Treibstoffe wie Bioethanol und Pflanzenöl interessieren. Unterdessen gehören 41 der heute rund 1000 Fahrzeuge, die auf deutschen Straßen mit Bioethanol im Tank unterwegs sind,

Eingeladen in den Netanyasaal im Alten Schloss hatte die Lokale Agenda 21-Gruppe »Erneuerbare Energien/Energieeinsparung«. Die von Klaus Pradella (Hessischer Rundfunk) moderierte Diskussion eröffnete Ohm-Winter mit einer Vorstellung des Gießener Pilotprojekts. Seit November 2006 nutzen 32 RP-Mitarbeiter Bioethanol-Fahrzeuge für den Außendienst. Der Treibstoff besteht zu 85 Prozent aus Bioethanol und zu 15 Prozent aus Benzin. Bioethanol ist ein Alkohol, der aus Rohstoffen wie Getreide und Zuckerrüben gewonnen wird. Die Fahrzeuge können allerdings auch zu 100 Prozent mit Benzin betankt werden. Motivation für das Projekt sei unter anderem gewesen, Treibhausgase zu reduzieren und Kostenstabilität beim Kraftstoffverbrauch zu erreichen, berichtete Ohm-Winter. »Außerdem wollten wir regionale Wirtschaftskreisläufe mit ankurbeln.«

Inzwischen haben die Wagen insgesamt über 500 000 Kilometer zu-

zum Fuhrpark des Gießener Regierungspräsidiums. In einem Pilotprojekt testen RP-Mitarbeiter die Autos auf Verbrauch, Kostenersparnis und Fahrkomfort. Am Mittwochabend diskutierten die leitende Landwirtschaftsdirektorin des Regierungspräsidiums, Karin Ohm-Winter, vor rund 60 Zuhörern mit dem Heidelberger Ökolo-

rückgelegt. Im Fahrbetrieb habe es bisher kaum Einschränkungen gegeben, bilanzierte die Landwirtschaftsdirektorin. Zwei Fahrer hätten über schlechtes Anspringen im Winter geklagt. Das Fahrgefühl sei aufgrund der Leistungssteigerung des Motors durch eine höhere Oktanzahl von Bioethanol »spritziger«. »Einen geringeren Verbrauch würde ich mir aber schon wünschen«, stellte Ohm-Winter fest. Aufgrund der geringeren Energiedichte von Bioethanol im Vergleich zu Benzin schluckten die Testfahrzeuge 10,2 statt 8,3 Liter pro 100 Kilometer. Dennoch sei das Fahren mit Bioethanol aufgrund der Kraftstoffpreise günstiger. Ein Liter Bioethanol kostete im vergangenen Jahr konstant 0,899 Euro.

Auf kritische Fragen aus dem Publikum, warum das Regierungspräsidium gerade Bioethanol und zudem recht große Fahrzeuge gewählt habe, antwortete Ohm-Winter: »Wir wollten einen Treibstoff, der heute möglich ist.« Mittlerweile sei Etha-

anol an 15 Tankstellen in Hessen verfügbar, ab Ende März auch in Gießen bei »Esso-Roth« in der Gottlieb-Daimler-Straße und in der Europastraße. Zu den fünfjährigen, 125 PS starken Fahrzeugen der Marke »Ford« habe es zu Beginn des Projekts keine Alternative gegeben.

Nils Rettenmaier, Diplom-Geökologe vom »Institut für Energie- und Umweltforschung«, stellte Ökobilanzen mehrerer Biokraftstoffen vor. Pflanzliche Treibstoffe, resümierte er, belasteten das Klima weniger. Das bei der Verbrennung freigesetzte CO₂ werde zuvor von den pflanzlichen Rohstoffen durch Photosynthese aus der Atmosphäre entzogen. »Trotzdem kann eine objektive Entscheidung zugunsten eines Kraftstoffs nicht gefällt werden«, sagte er. Zwar würden Ressourcen fossiler Energieträger geschont und der Treibhauseffekt reduziert. Demgegenüber führe der Anbau und die Produktion von Biokraftstoffen vermehrt zu einer Versauerung und durch Pflanzen-

gen Nils Rettenmaier über die Zukunftsfähigkeit von Biokraftstoffen. Wer klare Einschätzungen erwartet hatte, wurde jedoch enttäuscht. Während Ohm-Winter eine weitgehend positive Bilanz unter das RP-Projekt zog, gleichzeitig allerdings »berechtigte Kritikpunkte« einräumte, traf ihr Gegenüber ein »geteiltes Urteil«.

schutzmittel zu einer Belastung des Bodens.

In Deutschland und in der EU existierten außerdem nur begrenzte Anbauflächen. Für das von EU-Kommission und Bundesregierung vorgegebene Ziel, den Anteil pflanzlicher Kraftstoffe von heute 6 auf 10 Prozent im Jahr 2020 zu steigern, seien 4,5 Millionen Hektar Fläche nötig. Derzeit würden auf zwei der insgesamt elf Millionen Hektar deutscher Ackerfläche Rohstoffe angebaut. Wolle man aber den Kraftstoff importieren, drohe der Verlust von Naturflächen wie Tropenwäldern in der Dritten Welt. Rettenmaier kritisierte die einseitige Fokussierung der Politik auf Biomasse als Kraftstoff und wies auf die möglicherweise effizientere Nutzung wie Strom und Wärme hin. »In der Biomasse liegt ohnehin nicht die Lösung der Energieprobleme«, schloss Rettenmaier. »Wir müssen vielmehr überlegen, wie wir von unserem hohen Verbrauch runterkommen.«

Gießener Allgemeine Zeitung, 23. 2. 2008