

Biokraftstoffe mit Vor- und Nachteilen

Diskussionsveranstaltung der Agenda-21-Gruppe

GIESSEN (as). „Biokraftstoffe sind nicht per se „bio“, wie es vielleicht der deutsche Name suggerieren möchte.“ Dies machte der Wissenschaftler Nils Rettenmaier bei seinem Vortrag im Netanyasaal deutlich. Mit dem anerkannten Instrumentarium der Ökobilanz, mit der nach einer ausgefeilten wissenschaftlichen Methodik verschiedene Stoffe untersucht werden können, stellte der Forscher des Heidelberger Instituts für Energie- und Umweltforschung fest, dass Biokraftstoffe im Vergleich zu den bekannten fossilen Energieträgern ökologische Vorteile aber auch Nachteile aufweisen.

Eingeladen hatte die Lokale Agenda 21-Gruppe „Erneuerbare Energien/Energieeinsparung“. Angesichts der Pläne von EU-Kommission und Bundesregierung, den Anteil pflanzlicher Kraftstoffe, auch „Bio“-Kraftstoffe genannt, am Kraftstoffverbrauch in Deutschland zu steigern, bot die Veranstaltung einen Rahmen, über Vor- und Nachteile zu diskutieren.

„Eine objektive Entscheidung zugunsten eines Energieträgers kann nicht gefällt werden“, machte Rettenmaier deutlich. Auf der Basis eines subjektiven Wertesystems sei dies jedoch möglich. „Wird beispielsweise der Energieeinsparung und dem Treibhauseffekt die höchste ökologische Priorität eingeräumt, schneiden alle untersuchten Biokraftstoffe besser ab als die fossilen Alternativen. Negative Folgen von Biokraftstoff können im Zusammenhang mit dem Verlust von Naturflächen

wie Tropenwäldern gesehen werden, die dem Anbau von Ölpalmen zum Opfer fallen. Auch die Versauerung und Nährstoffanreicherung von Flächen beim Anbau von Plantagenpflanzen ist ein Nachteil des Biotreibstoffs. Eine positive Ökobilanz haben Kraftstoffe aus Palmöl allerdings, wenn die Plantagen auf Brachland und degradierten Flächen entstehen“, verdeutlichte der Wissenschaftler.

Für Deutschland sieht Rettenmaier nur begrenzte Potenziale für die Biokraftstoffe als Anbaubiomasse, da hier schon Flächen- und Nutzungskonkurrenzen bestehen würden. Die größten nachhaltigen Mengenpotenziale lägen bei der Lignozellulose und damit bei den Biokraftstoffen der zweiten Generation, die überdies hohe Kohlendioxid-Einsparpotentiale aufweisen würden.

Karin Ohm-Winter vom Regierungspräsidium Gießen berichtete von den Erfahrungen ihrer Behörde mit dem Fuhrpark aus Bioethanol-Fahrzeugen. Das RP Gießen hatte dies als Pilotprojekt im Jahre 2005 unter anderem aus Klimaschutzgründen gestartet. „Auch wollten wir Energie aus einem regionalen Wirtschaftskreislauf nutzen“, sagte Ohm-Winter. 41 Bioethanol-Fahrzeuge sind seitdem für den RP im Einsatz, Verbrauchsdaten wurden seitdem akribisch gesammelt. „Die Kosten für Bioethanol pro gefahrenem Kilometer, lassen sich mit den Kosten für Diesel vergleichen“, sagte sie. In Hessen gibt es derzeit 15 Tankstellen, in Gießen sollen dieses Jahr noch zwei entstehen – im Europaviertel und im Gewerbegebiet Gießen-West.

Das wichtigste Instrument, um wirklich wirkungsvoll etwas für die Umwelt zu tun, bleibe aber die Einsparung von Energie.

Gießener Anzeigen, 27.2.2008