

## Ökologie

# Agrosprit in der Kritik

Von Karl Lindt / 1. Mai 2008

Die Euphorie über den Sprit vom Acker – Agrosprit aus Raps und „Bio“-Ethanol aus Getreide oder Zuckerrüben – kippt immer mehr. Umweltminister Gabriel (SPD) musste vor einigen Wochen seine „Biosprit-Verordnung“ zur Erhöhung des staatlich vorgegebenen Agrospritanteils, der herkömmlichen Diesel bzw. Benzin beigemischt werden muss, zurückziehen. Ausschlaggebend dafür war ausgerechnet ein Report des ADAC.

Die Euphorie über den Sprit vom Acker – Agrosprit aus Raps und „Bio“-Ethanol aus Getreide oder Zuckerrüben – kippt immer mehr. Umweltminister Gabriel (SPD) musste vor einigen Wochen seine „Biosprit-Verordnung“ zur Erhöhung des staatlich vorgegebenen Agrospritanteils, der herkömmlichen Diesel bzw. Benzin beigemischt werden muss, zurückziehen.

Ausschlaggebend dafür war ausgerechnet ein Report des ADAC. Darin wurde kritisiert, dass fast vier Millionen Benziner, knapp ein Zehntel des Pkw-Bestandes, den E10-Kraftstoff gar nicht verkraften können, der ab 2009 aus den Zapfpistolen laufen sollte.

„Biokraftstoff“-Strategie gescheitert

Noch im November 2007 hatte die Bundesregierung in Berlin ihre zwischen Umwelt-, Verkehrs- und Agrarministerium vereinbarte neue „Biokraftstoff“-Strategie verkündet, die die Quoten drastisch nach oben setzte. Bereits im Jahre 2020 sollte ein Fünftel der in Deutschland getankten Kraftstoffe vom Acker und nicht mehr aus Erdölfeldern kommen. Heute sind es in der BRD weniger als fünf Prozent. Damit hätte, nach der Vorstellung der Bundesregierung, die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Verkehrssektors in der BRD verbessert werden können, ohne dass die Notwendigkeit bestanden hätte, spritsparendere Autos zu bauen oder sogar die Autogesellschaft als solche in Frage zu stellen.

Vorausgegangen war der Initiative der Regierenden die Erkenntnis, dass die Autohersteller wie Daimler, BMW und VW ihre Selbstverpflichtung, deutlich spritsparendere Autos zu bauen, nicht eingehalten hatten. Als rettende Idee erschien es nun, den Agrospritanteil am gesamten verbrauchten Kraftstoff in Deutschland zu erhöhen und sich das aufs CO<sub>2</sub>-Konto anrechnen zu lassen. Somit hätten die Maßgaben zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes aus Brüssel erfüllt werden können.

Starke Kritik

Völlig unbeachtet blieb dabei die schon seit Jahren stärker werdende Kritik seitens verschiedener Umweltorganisationen wie z. B. Greenpeace, aber auch zahlreicher WissenschaftlerInnen, die die Klimafreundlichkeit des Agrosprits bezweifeln. Manche ExpertInnen kamen bei ihren Untersuchungen sogar zu dem Ergebnis, dass Sprit aus Soja, Raps u. ä. klimaschädlicher ist als herkömmlicher Sprit aus Erdöl.

Je nach Bodenbeschaffenheit, insbesondere bei verdichteten Böden, entstehen auf dem Acker enorme Mengen von Klima schädigenden Gasen, wie z.B. Lachgas. Dieses Gas ist rund 320 Mal so wirksam wie CO<sub>2</sub> und hat

großen Anteil am Klimawandel.

Aber nicht nur diese beim Anbau entstehenden klimaschädigenden Gase sind ein Problem. Nach einer Untersuchung von Dieselmotoren der drei Mineralölkonzerne Shell, ESSO und Aral (BP) kam Greenpeace in einer vor wenigen Wochen vorgestellten Untersuchung zu einem ernüchternden Ergebnis. Die Analysen belegten der Umweltschutzorganisation zufolge, dass der gesetzlich festgelegte „Biosprit“-Anteil im Diesel nicht nur aus heimischem Rapsöl, sondern zu fast 20 % aus Sojaöl gewonnen wird<sup>1</sup>. Sojapflanzen werden vor allem in Südamerika angebaut, wo für neue Plantagen, zum Beispiel in Argentinien, riesige Urwaldgebiete gerodet werden. Wissenschaftliche Studien haben nach Angaben von Greenpeace ergeben, dass es 319 Jahre dauern würde, bis der Einsatz von Sojadiesel die Menge an Treibhausgasen eingespart hätte, die durch eine Abholzung des Amazonasgebiets für die Sojapflanzung zuvor freigesetzt worden wäre.

Die Gründe dafür, dass der Agrosprit zu solch einem großen Teil quer über den Erdball transportiert wird, um in bundesdeutschen Tanks zu landen, sind vielfältig: Die Plantagen-ArbeiterInnen in Brasilien, Argentinien und vergleichbaren Ländern müssen zu Hungerlöhnen arbeiten, die staatlichen Arbeits- und Umweltschutzbestimmungen sind extrem niedrig und deren Einhaltung wird kaum kontrolliert.

Unsere Lösung

In Anbetracht der immensen sozialen und ökologischen Probleme, die die Treibstoffproduktion bzw. die Sicherung des Zugangs zu den Treibstoffquellen (Stichwort: Krieg um Öl) sowohl beim herkömmlichen Sprit fossiler Art als auch beim Agrosprit mit sich bringt, ist es an der Zeit, endlich die Autogesellschaft an sich in Frage zu stellen. Nur mit der Überwindung des Individualverkehrs und dem Ausbau bzw. der Verbesserung kollektiver Transportformen (z. B. kostenfreier Öffentlicher Personennahverkehr) kann den Menschen weltweit ermöglicht werden, kostengünstig, bequem und umweltfreundlich mobil zu sein.

1 „Biodiesel“ – Urwaldzerstörung aus der Zapfsäule“: [www.greenpeace.de](http://www.greenpeace.de).

Dieser Beitrag wurde publiziert am Donnerstag den 1. Mai 2008  
in der Kategorie: **Ökologie, RSB4**.