

Bioethanol und E10 als Kraftstoff

Vor allem seit der Einführung von E10 in Deutschland Anfang des Jahres 2011 wird die Nutzung von Biokraftstoffen und insbesondere Bioethanol kontrovers und oftmals auch sehr emotional diskutiert. Ein nüchterner Blick auf die Tatsachen belegt allerdings, dass Bioethanol in Deutschland eine sinnvolle Ergänzung zu den herkömmlichen Kraftstoffen darstellen kann.

Aktuelle Situation bei Bioethanol

Von der öffentlichen Diskussion in Deutschland rund um das Thema Biokraftstoffe ist hauptsächlich Bioethanol und damit E10 betroffen. Nachdem anfangs auch Bedenken hinsichtlich der technischen Verträglichkeit geäußert wurden, stehen mittlerweile fast nur noch der Welthunger und damit die Tank-statt-Teller-Problematik im Fokus. Bioethanol als wesentliche Ursache für den Hunger in der Welt zu sehen, wird der Vielschichtigkeit des Themas allerdings keineswegs gerecht. Seit der Einführung von E10 in Deutschland im Frühjahr 2011 haben sich die Rahmenbedingungen für die Nutzung von Biokraftstoffen grundsätzlich nicht geändert, es gibt keine grundlegenden neuen Fakten oder Erkenntnisse. Deshalb gilt aus Sicht des ADAC nach wie vor: Die Nutzung von Bioethanol im Kraftstoff kann eine sinnvolle Ergänzung und Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen darstellen.

E10 in Deutschland nicht Ursache des Welthungers

Selbstverständlich muss in Zusammenhang mit der Nutzung von Biokraftstoffen gewährleistet sein, dass bei der Herstellung eine Konkurrenz mit der Nahrungsmittelproduktion ausgeschlossen ist. Die Randbedingungen für die Einführung und Nutzung von E10 in Deutschland stellen dies aus ADAC Sicht sicher. Alleine die weltweit niedrigen Absatzmengen zeigen dies deutliche: Würde man – wie zeitweise gefordert – E10 in Deutschland abschaffen, so hätte dies nahezu keinen Effekt auf die Lebensmittelnachfrage und damit auf deren Weltmarktpreise. In Deutschland stehen insgesamt fast 12 Millionen Hektar Ackerland zur Verfügung – davon wurden im Jahr 2010 nur 2,1 Prozent für den Anbau von Energiepflanzen für Bioethanol genutzt. Zudem wird oft übersehen, dass bis zum Jahr 2009 in Europa sogar Subventionen durch die EU für die Stilllegung von landwirtschaftlichen Flächen gezahlt wurden, um die Überproduktion von Lebensmitteln in den Griff zu bekommen. Dies verdeutlicht: Nicht der globale Nahrungsmittelmangel, sondern vielmehr Armut und die mangelhafte Verteilung von

Nahrungsmitteln stellen hierbei das eigentliche Problem dar. Des Weiteren wird deutsches Bioethanol – für das selbstverständlich europäische Nachhaltigkeitskriterien gelten – fast ausschließlich aus heimischen Rohstoffen produziert. Ebenso dürfen weder globale ökonomische Probleme noch strukturelle Defizite in den jeweiligen Hungerregionen der Welt außer Acht gelassen werden. Der Vergleich mit anderen landwirtschaftlichen Nutzungen zeigt darüber hinaus, dass Bioethanol nur vergleichsweise geringe Flächen in Anspruch nimmt. Wesentlich ist es daher vor allem, das Bewusstsein für einen maßvollen Umgang mit Nahrungsmitteln und Energie zu schärfen.

Voraussetzungen für sinnvolle Nutzung

Grundlage für eine sinnvolle und nachhaltige Nutzung von Bioethanol als Kraftstoff ist insbesondere der Ausschluss nachteiliger Umweltwirkungen, wie etwa die Rodung von Regenwald oder aber erhöhte CO₂-Emissionen. Negative soziale Folgen wie die Vertreibung indigener Bevölkerung zu Gunsten der Produktion von Biokraftstoffen müssen vermieden werden. Nicht zuletzt muss auch der Aspekt indirekter Landnutzungsänderungen angemessen Berücksichtigung bei der Bewertung von Biokraftstoffen finden. Unter den genannten Voraussetzungen stellt die Nutzung von Biokraftstoffen im Straßenverkehr zumindest mittelfristig eine sinnvolle Ergänzung und Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen dar. Als weitere zwingende Voraussetzung für die Einführung von E10 in Deutschland hatte der ADAC den Nachweis für dessen technische Verträglichkeit durch die Fahrzeughersteller gefordert. Die Fahrzeugindustrie hat demnach für deutlich über 90 Prozent der Fahrzeuge mit Ottomotor bestätigt, dass der Kraftstoff mit bis zu zehn Prozent Bioethanolanteil bedenkenlos getankt werden kann. Weiterhin wurde der Forderung des ADAC nachgekommen, dass an allen E10-Verkaufsstellen auch das herkömmliche Super zu einem fairen Preis für jene Fahrzeuge angeboten wird, die nicht zur Bepankung mit E10 geeignet sind. Ohnehin muss der Verbraucher selbst entscheiden können, welchen Kraftstoff er tankt.