



BRAUCHEN WIR NOCH BIOSPRIT?

Bernd Ahlers

2017

ZUSAMMENFASSUNG

Der Artikel diskutiert die Rolle von Biokraftstoffen im Kontext der Elektromobilität und hinterfragt, ob Biokraftstoffe noch relevant sind, wenn die Elektromobilität zunimmt. Es wird argumentiert, dass trotz der Vorteile der Elektromobilität, Biokraftstoffe eine wichtige Rolle in der Übergangsphase spielen und zur Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen beitragen können.

Brauchen wir noch Biosprit, wenn wir auf Elektromobilität setzen?

Die Energiewende und die erneuerbare Energie sind zu einem festen Bestandteil unserer Weltanschauung geworden. Der Anteil der regenerativen Stromerzeugung hat letztes Jahr die 20-Prozent-Marke überschritten und wird weiter ausgebaut.

Die Elektromobilität genießt hierzulande eine beispiellose öffentliche Präsenz. Für Forschung, Entwicklung, Bau und Markteinführung wurden Milliarden aus Bundesmitteln zur Verfügung gestellt. Die Elektromobilität ist umweltfreundlich, hält unsere Städte sauber und wird uns in ein neues Zeitalter der Antriebstechnologie führen. Wenn wir der Werbung glauben schenken, steht der Wechsel vom umweltschädlichen Verbrennungsmotor hin zum umweltfreundlichen Elektromotor kurz bevor.

Haben wir diese Thesen je hinterfragt? Ist das E-Auto heute wirklich schon so umweltfreundlich? Werden Ölimporte bzw. unsere Abhängigkeit davon reduziert? Wenn wir die Fakten betrachten, kommen wir schnell zu einem ganz anderen Bild.

Ölpreis hat sich in 15 Jahren verzehnfacht

Bis 2020 sollen eine Millionen E-Autos und 150.000 Ladestationen, die den Steuerzahler noch einmal 2 Mrd. kosten, das Straßenbild bereichern. Aktuell sind 53 Mio. Kraftfahrzeuge, die mehr Energie (700 TWh) verbrennen als alle deutschen Kraftwerksanlagen zusammen (617 TWh) erzeugen, in Deutschland angemeldet.

Selbst im Fall, dass die gesetzten Ziele von 1 Mio. E-Autos bis 2020 und 5 Mio. 2030 erreicht werden sollten, bleiben immer noch 50 Mio. Fahrzeuge, die auf fossile Treibstoffe angewiesen sind, auf deutschen Straßen übrig. Kohlekraftwerke erzeugen immer noch den meisten Strom, weitere sind im Bau, bzw. gehen kurzfristig ans Netz. Der CO₂-Anteil im Strommix ist auf einen Zehnjahres-Höchststand gestiegen. Eine CO₂-Entlastung für Umwelt und eine Reduktion der Ölabhängigkeit wird trotz der E-Mobilität noch Jahrzehnte benötigt werden.

Die Reise des Rohölpreises ist sehr ungewiss, aber mit Sicherheit aufwärts. In den letzten 15 Jahren hat sich der Ölpreis verzehnfacht. Durch den enormen Energiehunger Chinas und Indiens sowie dem explodierenden Energieverbrauch der großen Ölförderländer ist ein Ölpreis von 200 US\$ und mehr pro Barrel mehr als wahrscheinlich. Hinzu kommt, dass die Ölversorgung Deutschlands alles andere als sicher ist. Anders als Gas und Strom wird der Rohöl- und Kraftstoffmarkt nicht von deutschen, sondern ausschließlich von ausländischen Konzernen kontrolliert.

Von all den Anschuldigungen, die Biotreibstoffen seit Jahren angelastet werden, ob als Lebensmittel-Preistreiber, als Verursacher des Hungers in der Welt, als Regenwald-Vernichter oder als Motorenkiller, hat sich bis heute nicht eine bewahrheitet. Wie kann eine aufgeklärte Gesellschaft den weltweiten Hunger beklagen und gleichzeitig über 2,3 Milliarden Tonnen Lebensmittel (1) auf den Müll werfen, eine Menge, mehr als das Fünffache, um den Hunger von 850 Millionen Menschen zu stillen. Wie können wir die Abholzung von Regenwäldern an den Pranger stellen und uns gleichzeitig im Baumarkt mit Teakholz-Möbeln eindecken? Bei den niedrigen Lebensmittelpreisen vergessen wir, dass wir die Lebensmittel zweimal bezahlen: einmal an der Kasse, ein zweites Mal mit unseren Steuern. Über 180 Milliarden US\$ überweisen OECD-Staaten Jahr für Jahr an unsere Landwirte zur Überlebenssicherung. Allein die EU-27 muss zur Sicherung der „preiswerten Nahrungsmittel“ jährlich 80 Milliarden aufbringen. Und wie viele Motoren haben durch E10 in den letzten 2 ½ Jahren ein technisches KO erlitten? Keiner!

Es wird Zeit, uns nicht nur auf ein Zeitalter „nach 2050“ zu fokussieren, sondern wir müssen uns Gedanken machen, wie wir unsere unmittelbare Zukunft der Mobilität umweltfreundlicher gestalten.

Biotreibstoffe können und müssen eine gewichtige Rolle übernehmen. Längst stehen Biotreibstoff-Verfahren zur Verfügung (2), die nicht nur kostengünstiger und umweltfreundlicher sind als fossile Kraftstoffe, sondern die auch die Lebensmittelproduktion positiv beeinflussen. Ein Bruchteil der Gelder, die wir heute für eine Mobilität nach 2050 ausgegeben, würde reichen, um eine bezahlbare und umweltfreundliche Kraftstoffversorgung inklusive der Infrastruktur zu sichern. Wir müssen uns nur vom Einfluss der Ölkonzerne auf die Politik und deren populistisch geführte „Anti-Biokraftstoff-Kampagne“ lösen.

(1) FAO, Feb. 2013

(2) Biokraftstoff der 3. Generation



VIELEN DANK FÜR IHR INTERESSE



Herzlichst, Bernd Ahlers

Weitere Informationen unter
www.biotech-energy.de