

Äthanol und Biodiesel: Schuldig durch Tanken

geschrieben von Paul Driessen | 26. Juli 2015

Der Kongress hat die Vorschriften ausgeheckt aufgrund von Befürchtungen, dass die Nachfrage nach Benzin in den USA immer und ewig steigen wird, wenn Amerikas vermeintlich begrenzte Reserven erst einmal ausgebeutet sind. Gegenwärtig wird vorgeschrieben, dass wir Benzin jedes Jahr mit 15 Milliarden Gallonen [ca. 60 Milliarden Liter] Äthanol versetzen und über eine Milliarde Gallonen Biodiesel erzeugen müssen. Sie bläuen das uns Verbrauchern ein, jedes Mal, wenn wir unseren Tank füllen.

Die Umwandlung von Mais in Äthanol erfordert riesige Landflächen, Dünger, Pestizide, Traktor- und Lastwagendiesel sowie Erdgas zur Destillation. Einige Farmer werden dadurch sehr reich, aber Preise für Viehfutter und folglich die Kosten für Schweine- und Rindfleisch, Geflügel, Eier, Fische und internationale Nahrungsmittelhilfen steigen. Biodiesel aus Ölabfällen von Restaurants mögen sinnvoll sein, aber diesen aus Palmöl oder Sojabohnen herzustellen hat ähnlich negative ökologische Auswirkungen.

Das Äthanol-Gesetz ermutigt Farmer, natürliche Habitats unterzupflügen und Felder brach liegen zu lassen, um darauf Mais anzubauen, was Millionen Tonnen Kohlendioxid freisetzt. Mit Äthanol kann man ein Drittel Kilometer weniger weit fahren als mit Benzin, so dass Kraftfahrzeugfahrer weniger weit mit einer Tankfüllung und mit den Dollars kommen. Es wird Ozon erzeugt, es werden Massen von Wasser verbraucht, und Motoren von Autos und Maschinen korrodieren, was uns Milliarden für Reparaturen abverlangt.

Die Geschichte von **Philip Joseph Rivkin** (alias **Felipe Poitan Arriaga**) enthüllt einen genauso widerlichen Aspekt des Gesetzes, der seinen Ursprung in der absurd komplexen Renewable Identification Number (RIN) hat, einem von den EPA-Bürokraten geschaffenen System. Wie Ron Arnold in unserem Buch *Cracking Big Green* erklärt, verlangt die EPA, dass jede einzelne Gallone [ca. 4 Liter] von Biotreibstoff auch seine eigene einheitliche RIN-Zahl haben muss, bestehend aus 38 Ziffern. Das sind Milliarden RINs pro Jahr!

Es ist vorgesehen, dass „trockene“ RIN-Zertifikate mit tatsächlichen „nassen“ Gallonen von Biotreibstoff assoziiert sind: Äthanol auf der Grundlage von Mais, Diesel auf der Grundlage von Biomasse oder nicht existente „fortschrittliche Zellulose-Treibstoffe“. Sind derartige Treibstoffe nicht verfügbar, können die Raffinierer RINs von anderen Gruppierungen kaufen, die in der Lage waren den Treibstoff herzustellen.

Diese „handelbaren Zertifikate“ erzeugen unwiderstehliche Gelegenheiten für „Unternehmer“ wie Rivkin, dessen Grün-Diesel-Unternehmen falsche Biodiesel-RINs an Ölonternehmen und Anteilseigner verkauft hat.

Während der Jahre 2011 und 2012 hat Rivkin derartige falsche Zertifikate im Wert von 29 Millionen Dollar verkauft, ohne auch nur eine einzige Gallone von irgendetwas herzustellen. Beamte des Geheimdienstes verhafteten ihn im vorigen Jahr in Houston, nachdem er aus Guatemala ausgewiesen worden war, wo er fälschlich behauptet hatte, Staatsbürger zu sein. Er bekannte sich schuldig und steht jetzt von 10 Jahren Gefängnis, außerdem Strafzahlungen in Höhe von Millionen Dollars und Beschlagnahme seines Lamborghini, Maserati, Canadair LTD-Flugzeug sowie einer Kunstsammlung, die in die Millionen gehend geschätzt wird.

Seine Eskapade war eine Kopie dessen, was um Rodney Hailey in Maryland aufgefliegen ist. Er mietete eine Garage, füllte sie mit Rohren, Tanks und Pumpen (von denen keine mit irgendeiner anderen verbunden war), ließ sein Clean Green Fuel-Unternehmen bei der EPA registrieren, gestaltete eine bunte Website und behauptete, dass er 20 Millionen Gallonen Biodiesel jährlich erzeugen würde aus recyceltem Speiseöl. Mittels eines Netzwerkes von Händlern hat Hailey über 32 Millionen betrügerische RINs für 9 Millionen Dollar verkauft – während er immer noch Arbeitslosengeld kassierte.

Möglicherweise waren es sein aufwändiger Lebensstil, 20 Luxuskarossen und verschwenderische Lebensweise, die die Aufmerksamkeit der Gesetzeshüter erregten. Im Jahre 2013 ist er zu 12½ Jahren Gefängnis verurteilt worden sowie zur Zahlung von über 42 Millionen Dollar als Entschädigung: seine schädigen Profite plus dem, was seine Opfer für den gesetzeskonformen Ersatz der RINs aufbringen mussten.

Die gute Nachricht lautet, dass Rivkin und Haley für ihre betrügerischen Aktionen zahlen müssen. (Wir haben keine Ahnung, wie viele andere, noch nicht entdeckte Biotreibstoff-Schurken sich noch tummeln). Die schlechte Nachricht lautet, dass das RIN-System immer noch in Kraft ist, und zwar unter einem fehlgeleiteten Bundesgesetz, von dem fast niemand außerhalb der Biotreibstoff-Industrie profitiert. Die schlechteste Nachricht lautet, dass die Kosten ihrer Betrugereien verblasen im Vergleich mit den Lügen und den Betrugereien der EPA und seiner Klimakrise nebst deren Verbündeten im Bereich saubere Energie sowie ultrasaubere Luft.

Seit das Biotreibstoff-Gesetz im Jahre 2005 eingeführt und im Jahre 2007 unter dem Renewable Fuel Standard ausgeweitet worden ist, sind Milliarden Dollar von Steuerzahlern und Autofahrern an Maisfarmer und Äthanol-Hersteller geflossen. Es hat die Verbraucher zahllose Milliarden gekostet in Gestalt geringerer Reichweite, höheren Preisen für Nahrungsmittel sowie Reparaturen ihrer Autos, Lastwagen, Boote, Motorschlitten, Motorsägen und anderer kleinerer Maschinen. Die jedes

Jahr in Biodiesel umgewandelte Menge Mais würde ausreichen, um 412 Millionen unterernährte Menschen in afrikanischen und anderen Ländern zu ernähren.

Antike Autos und andere ältere Fahrzeuge sind nicht kompatibel mit Äthanol enthaltenden Treibstoffen, vor allem E15 (15% EtOH). Dichtungen und andere Teile aus Gummi werden brüchig, was zu Treibstofflecks und sogar Maschinenschäden und Bränden führen kann. Bootsmotoren können sich überhitzen und ausfallen. Bei Flugzeugen – nun, man möchte sich nicht ausmalen, was passiert, wenn das Triebwerk in 3000 Metern Höhe ausfällt.

Viele Verbraucher – selbst Maisfarmer mit älteren Traktoren – bevorzugen reines Benzin, was aber immer schwieriger zu finden ist. Nichtsdestotrotz betrug der Anteil reinen Benzins im Jahre 2014 etwa 7% des gesamten, in den USA verkauften Benzins. Im Jahre 2012 waren es 3,4%.

Inzwischen haben sich Bedenken hinsichtlich „Peak Oil“ und „Über-Abhängigkeit“ von ausländischen Ölimporten praktisch in Luft aufgelöst. Dank Fracking und anderer fortschrittlicher Bohrtechnologien sind die USA inzwischen zum weltgrößten Erzeuger von Öl und Erdgas geworden. Angesichts des Umstandes, dass Verbraucher weniger fahren und mehr in treibstoff-effizientere Automobile investieren, schwächt sich die Nachfrage nach Benzin immer mehr ab, nachdem sie im Jahre 2007 ihren Höhepunkt erreicht hatte. Und die andere Rechtfertigung für Äthanol, nämlich der „gefährliche, vom Menschen verursachte Klimawandel“, wird immer mehr als eine weitere über-expensive ecological scare* bloßgestellt.

[*Das stand als Link genau so im Original! Scare = Angstmache]

Falls Verbraucher „alternative Treibstoffe“ wollen, ist Erdgas praktikabel, umweltfreundlich und preiswert sowie für freie Märkte geeignet. Komprimiert in Hochdruckbehältern (was bereits gemacht wird), kann es Autos, Lastwagen, Taxis und Busse antreiben. Konvertiert zu Methan würde unser reichlich vorhandenes Erdgas es der Stadt Detroit ermöglichen, leichte, leistungsfähige Maschinen mit geringer Verschmutzung und hohen Oktanwerten zu bauen, die viel länger mit einer Treibstoffladung auskommen als mit Äthanol versetzten Treibstoffen. Schon jetzt fahrende Autos können zu „Flex-Fuel“-Fahrzeugen für weniger als 100 Dollar umgerüstet werden – und die Erzeugung des Erdgases sowie dessen Umwandlung zu Methan erfordert nur minimalen Landverbrauch, keine Preissprünge für Nahrungsmittel, und es treten keine Schäden an Maschinen auf.

Biotreibstoffe sind schuldig durch Tanken (guilty as charged). Sie machen mit Autofahrern, Steuerzahlern und Verbrauchern das, was Kriege und Aufruhr mit den Städten machen. Die Rechtfertigung gesetzlicher Vorschriften mit der Aussage, dass sie Arbeitsplätze für ein paar

Maisfarmer, Biotreibstoff-Produzenten und Maschinen-Reparaturfirmen schaffen, ist gleichbedeutend mit der Behauptung, dass Mobs und Kriege die Beschäftigung von Versicherern, Feuerwehrleuten, Zimmermännern und Glasern befeuern. Die perverse Logik ignoriert auch die verloren gegangenen Arbeitsplätze und Firmen sowie die weitaus besseren Gelegenheiten, für die man unsere Steuermilliarden hätte ausgeben können.

Politiker, Bürokraten und Öko-Aktivisten kümmern sich eindeutig nicht um die Kohle-Bergarbeiter und die Gemeinden, die sie zerstört haben. Warum sollen Biotreibstoff-Hersteller sakrosankter und geschützter sein – auf der Grundlage falscher Behauptungen, denen zufolge diese Treibstoffe Emissionsreduktionen sicherstellen sowie eine „heimische“ Energieversorgung und Klimastabilität?

Die Vorschriften im Rahmen der Renewable Fuel Standards und der Biotreibstoff-Vorschriften schaden mehr als das sie nutzen. Sie haben ihre Unbrauchbarkeit an den Tag gelegt und sollten einfach nicht mehr „gedeckelt“, sondern vollständig beseitigt werden.

Amerikaner sollten nicht länger gezwungen werden, kumpelhaft Biotreibstoff-Unternehmen aufzupäppeln und für teure Reparaturen zu bezahlen, zu denen es durch die überholten Erlasse des Kongresses und der EPA kommt.

Link:

<http://www.cfact.org/2015/07/18/ethanol-and-biodiesel-guilty-as-charged/>

Übersetzt von Chris Frey EIKE