

Klimapolitik: Verheerende Biodieselförderung durch die EU

geschrieben von Admin | 1. September 2021

Seit 2010 verlangt die Europäische Union, dass dem Treibstoff bis zu zehn Prozent Biodiesel beigemischt werden. Die Folgen sind fatal: Der CO₂Ausstoss hat sich deutlich erhöht. Und eine Fläche Regenwald so gross wie die Schweiz ist der Förderung zum Opfer gefallen.

von Alex Reichmuth

Gut gemeint ist selten gut gemacht. 2010 meinte es die EU besonders gut und wollte etwas gegen den Klimawandel tun. Sie beschloss in einer Richtlinie, dass dem Treibstoff, sukzessive mehr Biodiesel beigemischt werden muss. Ab 2020 müssten es mindestens zehn Prozent sein, so die Vorgabe.

Biodiesel ist Treibstoff, der aus Pflanzen gewonnen wird. Zu den Rohstoffen zählen unter anderem Palmöl, Sojaöl und Rapsöl. Theoretisch ist Biodiesel klimaneutral, denn beim Wachstum der Rohstoff-Pflanzen wird gleich viel Kohlendioxid gebunden, wie bei der Verbrennung freigesetzt wird. In der EU glaubte man, dass durch die Biodiesel-Beimischung weniger Treibstoff aus fossilen Quellen verwendet werden muss und der CO₂-Ausstoss dadurch sinkt.

Vier Millionen Hektar gerodeter Wald

Doch eine Studie der europäischen Umweltorganisation Transport and Environment (T&E) zeigt nun, dass die Biodiesel-Vorgabe der EU in Wahrheit nicht nur zu mehr Kohlendioxid in der Atmosphäre geführt hat, sondern auch zu immensen Umweltschäden. Denn für die Herstellung des entsprechenden Biodiesels, so hat T&E errechnet, wurde eine Waldfläche von vier Millionen Hektar gerodet. Das ist eine Fläche fast so gross wie die Schweiz.

Vor allem in Südostasien und Südamerika musste Regenwald weichen, um Platz für den Anbau von Ölpalmen und Sojapflanzen zu schaffen.

Wegen der EU-Richtlinie wurden seit 2010 insgesamt 39 Millionen Tonnen Biodiesel in Autos und Lastwagen verbrannt. Vor allem in Südostasien und Südamerika musste Regenwald weichen, um Platz für den Anbau von Ölpalmen und Sojapflanzen zu schaffen: 1,1 Millionen Hektar in Asien und 2,9 Millionen Hektar in Südamerika. Besonders stossend: Die wegen der EU-Vorgabe zerstörten Waldflächen machten zehn Prozent der verbliebenen Schutzgebiete von Orang-Utans aus.

Biodiesel ist nur theoretisch klimaneutral

Zudem war der CO₂-Ausstoss des eingesetzten Biodiesels bis zu dreimal höher, als wenn weiterhin fossiler Diesel eingesetzt worden wäre. Denn Biodiesel aus Soja, Raps und Palmöl ist in der Praxis alles andere als klimaneutral. Viel CO₂ entsteht insbesondere beim Anbau, bei der Raffinerie und beim Transport der entsprechenden Rohstoffe. Zudem werden durch die Rodung von Wald grosse Mengen an CO₂ freigesetzt, das zuvor als Kohlenstoff in den Bäumen und im Boden gespeichert. Laura Buffet, verantwortlich für den Energiebereich von T&E, zeigte sich entsetzt über das Resultat der Studie.

«Zehn Jahre dieser 'grünen Kraftstoffregularien', und was haben wir davon? Hemmungslose Waldabholzung, vernichtete Lebensräume und schlimmere Emissionen als bei fossilem Diesel. Eine Politik, die den Planeten retten wollte, zerstört ihn.»

Dass Biokraftstoffe unter Umständen die Umwelt schädigen, ist nicht neu und eigentlich schon seit einigen Jahren bekannt. Vor allem, wenn Rohstoffpflanzen speziell für die Treibstoffgewinnung angepflanzt werden, besteht die Gefahr, dass sich der CO₂-Ausstoss erhöht und Regenwald zurückgedrängt wird.

Palmöl ist besonders umweltschädlich

Besonders die Erzeugung von Palmöl gilt als Bedrohung für den tropischen Wald. So wurde vor der Abstimmung über das Freihandelsabkommen der Schweiz mit Indonesien im letzten März heftig darüber gestritten, ob das Abkommen den Import von umweltschädlichem Palmöl begünstigt. Schon 2013 hat der «Tages-Anzeiger» auf die Gefahren der Verwendung von Palmöl für die Biodieselproduktion hingewiesen (siehe hier). «Steigt der Verbrauch wie bisher, wird die weitere Abholzung von Regenwäldern in Kauf genommen», konnte man lesen.

Im Prinzip hat die EU die Nachteile von Palmöl erkannt. Seit 2019 gilt dieser Rohstoff für Biodiesel nicht mehr als nachhaltig.

Die EU ist weltweit der zweitgrösste Importeur von Palmöl. Mehr als die Hälfte des von der Union verbrauchten Palmöls wird für die Herstellung von Biodiesel verwendet. Im Prinzip hat die EU die Nachteile von Palmöl erkannt. Seit 2019 gilt dieser Rohstoff für Biodiesel in der Union nicht mehr als nachhaltig. Der Anteil von Palmöl in Treibstoffen soll aber erst ab 2023 reduziert werden. 2030 soll es dann ganz verschwunden sein.

Forderung nach einem Stopp von Biodiesel

Für Laura Buffet von T&E geht das viel zu langsam. Zudem besteht die Gefahr, dass Palmöl lediglich durch andere Rohstoffe ersetzt wird, die

nicht viel besser sind. «Während Palmöl möglicherweise die schlimmste Form ist, werden die Produzenten, das hat die Geschichte gezeigt, einfach zu anderen billigen Produktionsformen übergehen», so Buffet. In der Realität würde Palmöl durch Soja oder andere pflanzliche Öle ersetzt. «Das würde die Probleme nur verschieben.»

In der Tat zeigt die Studie von T&E, dass die Verwendung von Soja für Biodiesel, der in der Europäischen Union verwendet wird, im letzten Jahr um 17 Prozent zugenommen hat. Transport and Environment fordert darum, dass die EU nicht nur Biodiesel aus Palmöl, sondern auch solchen aus Sojaöl sofort stoppt.

Im Übrigen müsse die Union so rasch als möglich grundsätzlich aus Biotreibstoffen aussteigen. Denn falls die Förderung beibehalten werde, würden bis 2030 zusätzliche 173 Millionen Tonnen Kohlendioxid freigesetzt – was dem Ausstoss von 95 Millionen Autos entspreche.

Die Schweiz kennt keine staatliche Förderung von Biodiesel, der aus Palm-, Sojaöl oder aus anderen landwirtschaftlichen Rohstoffen hergestellt wird, die nur zum Zweck der Verbrennung angebaut wurden.

Im Gegensatz zur EU kennt die Schweiz keine staatliche Förderung von Biodiesel, der aus Palm-, Sojaöl oder aus anderen landwirtschaftlichen Rohstoffen hergestellt wird, die nur zum Zweck der Verbrennung angebaut wurden. Wie der Bund schreibt, kommen heute ausschliesslich Biotreibstoffe in den Genuss einer Steuererleichterung, «die nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelerzeugung stehen und die aus Abfällen und Rückständen hergestellt wurden.»

Ist Elektromobilität besser für die Umwelt?

Zurück zur EU: An die Stelle der Verwendung von umweltschädlichem Biodiesel müsse der elektrische Antrieb von Fahrzeugen treten, verlangt Laura Buffet. Mit dieser Forderung liegt T&E voll im Trend. Zahlreiche EU-Staaten versuchen bereits, den strombetriebenen Fahrzeugen mit Subventionen den Weg zu ebnen. So haben Ökonomen der Deutschen Bank errechnet, dass Steuerersparnisse und Zuschüsse in Deutschland rund 20'000 Euro pro E-Auto betragen.*

Die Herstellung des Stroms, den E-Mobile verwenden, wird aber zumindest teilweise durch Kohle oder Gas erzeugt. Zudem entsteht bei der Produktion solcher Fahrzeuge, insbesondere wegen den sehr CO₂-intensiven Batterien, viel Klimagas. Auch enthalten Batterien jede Menge an toxischen Substanzen, die eine Gefahr für Mensch und Natur sein können. Es ist zu hoffen, dass es nicht auch bei die Elektromobilität bald ein böses Erwachen gibt, was die Umweltwirkung angeht – so, wie jetzt bei der Biodiesel-Förderung.

(Hier ein Video zum Thema Biodiesel-Förderung/Urwaldabholzung)

Der Beitrag erschien zuerst im Nebelspalter hier