

Temperatur steigt - Armut auch

Eine lösungsorientierte Auseinandersetzung mit „Agro-Treibstoffen“.
Von Michael Schwingshackl

Teil 1: Warum wir eine Agro-Treibstoff-Debatte in Österreich brauchen

In einer Welt mit begrenzter Biokapazität gilt: Kaufkraft saugt Biomasse ab. **Wir haben immer mehr Kaufkraft für unseren Tank zur Verfügung als die hungernden Kinder neben den Feldern.** Die Kauflust für Nahrungsmittel ist zumindest durch unsere Magengröße doch irgendwann begrenzt - die Kauflust für Energie ist aber nach oben offen! Absolut unersättlich!

Deswegen sind Biomasse-Energie-Importe noch gefährlicher als Nahrungs- oder Futtermittel-Importe! Bei einer Milliarde kritisch unterernährten Menschen erübrigt sich jede Debatte über Kriterien für die Nutzung von importierten Agro-Treibstoffen in Österreich (oder der EU).

Ohne eine Reduktion von Nahrungs- und Futtermittelimporten auf ein global verträgliches Maß ist auch die Verwendung von heimischer Biomasse für die Verwendung von Agro-Treibstoffen (irrtümlich oft als „Biotreibstoffe“ bezeichnet) besonders problematisch. Die globale Biomasseproduktion lässt sich unter den momentanen Rahmenbedingungen der industrialisierten Landwirtschaft nur erhöhen mittels:

- Intensivierung, die in der Regel mit höheren Kosten und Belastungen verbunden ist und verstärkt auf Monokulturen, Kunstdünger, erhöhten Maschineneinsatz und Pestizide setzt;
- Aufgabe von Brachen und Marginalflächen, welche gleichzeitig die Inseln der Biodiversität weiter bedrohen;
- „Neugewinnung“ von Ackerland auf Kosten von Urwald-Zerstörung und die entstehende Klimabelastung durch „first-plough“ (erstes Umpflügen)!

Auch kann davon ausgegangen werden, dass die drei obigen Faktoren - mit all ihren negativen Folgen - gerade reichen werden, um die steigenden Ernährungsanforderungen und den (leider) steigenden globalen Pro-Kopf-Fleisch-Konsum zu decken. Der **Import von Biomasse aus Hungerkontinenten in Länder mit Fettleibigkeitsproblemen** wird dadurch jedenfalls obszön! Holzimport aus Kontinenten schwindender Urwaldzonen hin zu den Energieverschwendern ist zusätzlich brutal!

Unsere Möglichkeiten: weniger direkt und indirekt konsumieren, sich an den sonnigen Alternativen erfreuen und unser Unbehagen zu Biomasseimporten kundtun.



Sinnvolle Anwendungen von Biomasse erkennen:

Biomasse aus Österreich:

- Nach Einstellung aller Futtermittel-Importe und Betrachtung aller Nahrungsversorgungs- und Naturschutz-Notwendigkeiten in Österreich können sich Verwendungsmöglichkeiten für die Energielieferung aus landwirtschaftlichen Flächen ergeben. Aber die Nutzung von österreichischen Brachen ist dadurch bis auf weiteres ausgeschlossen. Weiters sollte die landwirtschaftliche Bewirtschaftungsart ausschließlich biologisch gestaltet werden. Funktioniert nur, wenn auf jedem Hof auch ein Bio-Kontrolleur lebt!
- Anwendungen, bei denen „Bio“-Treibstoffe wegen ihrer Eigenschaften (biologische Abbaubarkeit) vorteilhaft sind, wie etwa Landwirtschafts-Maschinen in Wasserschutzgebieten und Forstmaschinen. Diese Ausnahme kann nur bei fehlender technologischer Alternative wie z.B. unmöglichem Einsatz von elektrifizierten Antrieben oder fehlender alternativer Bewirtschaftungsform erfolgen. Die benötigten Mengen sollen aus lokalen Biomasse-Resten generiert werden.

Biomasse nicht aus Österreich:

In den Ländern ohne Energie- und Ernährungssicherheit kann ein nennenswerter Vorteil von Biomasse in ihrer lokalen Verfügbarkeit liegen (auch in Österreich!). Erst bei Ernährungs- und Energie-Souveränität in der Region – dann in dem Land, und schließlich auf dem Kontinent – kann über Export überhaupt nachgedacht werden! Ansonsten ist Kaufkraft zu mächtig und für soziale Kriterien systematisch blind. Lokale Energieversorgung durch Biomasse erhöht somit bestenfalls die Resilienz (Systemstabilität), aber nicht die Flächeneffizienz. In einer boden-begrenzten Welt kann dies ausschließlich mit einem sozialen Aufholbedarf argumentiert werden.

Laut EU-Vorgabe in der EU-Biokraftstoffrichtlinie 2003/30/EG vom 23.4.2009 soll der Anteil an erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch der Kraftfahrzeuge bis zum 31.12.2010 mindestens 5,75 % (Volumenprozent) betragen; bis 2020 soll er auf 10 % steigen (EU-Richtlinie 2009/28/EG). Biokraftstoffe der zweiten Generation und Elektroautos werden doppelt bzw. 2,5-fach angerechnet.

Die Situation wird sich also weiter verschärfen. Besonders fragwürdig ist, dass mit Biomasse zweiter Generation¹, deren Potential absolut betrachtet geringer ist als das der ersten Generation, sogar ein Bonus generierbar ist. Die Natur lässt sich jedenfalls nicht durch eine EU-Richtlinie überlisten!

Weiters werden die Rufe nach Zertifizierung der Agro-Treibstoffe laut. Aber es hilft wenig, denn: „Die Begrenztheit des Planeten können wir auch für den Tank nicht wegzertifizieren“. Bis auf weiteres gilt: **Teller vor Trog vor Tank!** Und wir als KonsumentInnen sind die einzigen, die zu 100 % auf Futtermittelimporte verzichten können, zu 100 % auf Fleisch und zu 100 % auf das Auto. Beim Auto würden bis 2020 schon 10 % genügen, dann müssten wir absolut betrachtet für das EU-Ziel keine Biomasse beimischen. Das ist möglich!

Teil 2: Warum wir keine deutschen Autos mehr kaufen

Eine Tankfüllung „Agro-Treibstoff“ entspricht dem Grundbedarf für ein Jahr Ernährung!!!

Genauer: Für den Energieinhalt von einem Liter Benzin braucht man mindestens 3 Kilogramm Weizen. Daraus ergeben sich bei einem 70 Liter Tank über 200 kg Weizen, was aufs Jahr verteilt etwa 2300 kcal pro Tag sind. Davon kann man ein Jahr leben oder 1000 km mit dem Auto fahren. Nur uns stellt sich diese Entscheidung, nur für das hungern-de Kind ist die Entscheidung eindeutig.

(1) Biomasse 1. Generation: für die Herstellung wird nur ein begrenzter Anteil einer Pflanze verwendet (etwa: Bioethanol, Biodiesel). Biomasse 2. Generation: nahezu die vollständige Pflanze oder bisher unerschlossene Reststoffe werden verwendet (derzeit noch keine großtechnische Umsetzung). Quelle: Wikipedia.



*DI Michael Schwingshackl,
Wirtschaftsingenieur – Ver-
kehrstechnik, freier Mitar-
beiter der Plattform Foot-
print und der Initiative Zivil-
gesellschaft.*

*Referent zum Ökologischen
Fußabdruck und
zukunfts-fähiger Mobilität.
Freier Publizist und Gründer
von www.findthebase.org*

Der Blick auf Deutschland zeigt, dass es bei der E10-Debatte auch um Kinder geht, die leiden; aber um des Deutschen liebstes Kind: das Auto. Die Unverträglichkeit mit dem Verbrennungsmotor heizt die Diskussionen an, wer denkt da noch an die Kinder, deren Nahrung in Motoren verheizt? Gleichzeitig will kein Österreicher, Deutscher oder US-Amerikaner für die Verknappung im Lebensmittelbereich und ihre Auswirkungen wie bei der „Tortilla-Krise“ Anfang 2007 in Mexiko verantwortlich sein.

Jede Beimischung, die größer ist als eine sinnvolle Reststoffverwertung, ist derzeit schmerzhaft für Mensch und Natur. Wenn wir davon ausgehen, dass es nicht schlau ist, gezielt Reststoffe zu produzieren, wird hier das Potential für Österreich auf unter 2 % berechnet. Spätestens jetzt merken wir, Agro-Treibstoffe sind kein Versprechen an die Bauern, sondern an die Importeure.

Bei der E5-, D7- oder bald E10-Debatte in Österreich sollte es sich nicht, wie in Deutschland vorrangig, um die Verträglichkeit der Agro-Treibstoffe mit dem Verbrennungsmotor handeln, sondern um jene Menschen, denen wir Biomasse durch unsere Kaufkraft abziehen, und das soll zur Kaufverweigerung an den Tankstellen führen. Es geht um **Hunger, den wir mitezugen, und Natur, die wir mitezstören**, um nochmals zu unterstreichen, was die Gewinner von „Agro-Treibstoffen“ lieber verschweigen. Es braucht eine ethisch basierte Debatte mit der konsequent gelebten Forderung: „Teller vor Trog vor Tank“.

Ethik als die „praktische Philosophie“ könnte uns zur direkten Umsetzung in unserem Alltag verhelfen. Wir gehen nicht den Umweg über eine engstirnig wirtschaftliche Argumentation, sondern den direkten Weg: Agro-Treibstoffe sind prinzipiell machbar, aber primär eine ethische Entscheidung. Es ist ohne Zweifel unmoralisch, dass Weizen zu Kraftstoff verarbeitet wird, während Menschen in Ländern unweit unserer Heimat hungern. Auf friedliche Biomasse im Tank haben auch wir ÖsterreicherInnen, unter der-



Den Youtube-Kurzfilm (1,5 Minuten) "Peter and Jane: A short film about biofuels" findet ihr auf <http://tinyurl.com/solfilm-biofuels>. Auf Facebook findet ihr "stopbadbiofuels"! (Danke für den Tipp, Hemma Burger-Scheidlin / Umweltdachverband!)

zeitigen Voraussetzungen, auf einem Planeten mit etwa 1 Milliarde permanent kritisch unterernährter Menschen, noch lange keine Aussicht.

Aber worin besteht unsere Chance? Was können wir tun? Denn zugemischt wird, wenn die großen Proteste ausbleiben, ob wir wollen oder nicht. Unser Ziel kann es sein, durch persönliche Veränderung eine Verbesserung zu bewirken. Das Beimischungsziel bezieht sich auf die Gesamtmenge Treibstoff in Österreich - in Prozent wohl gemerkt; von Treibstoffsparen ist keine Rede. Verringern wir unseren (!) Treibstoffverbrauch insgesamt, z.B. um 10 % im Jahr, dann verringern wir insgesamt auch die geplante Beimischungsmenge. Eine Analogie kann in der Atomstrom-Debatte gefunden werden. Wer keinen Atomstrom haben will, der sollte bereit sein, den Anteil einzusparen. Das hilft indirekt sogar den Entscheidungsträgern in ihren Argumenten gegen die Atomkraft oder gegen Agro-Treibstoffe. Die 10 % wirklich einzusparen, ist die einzige Chance, die gesamte Einsparung in eine CO₂-Minderung umzusetzen.

Wer nicht das Angebot und die Möglichkeit hat, umzusteigen, hat entweder ein Fitness- oder ein Zersiedelungs-Problem. Für beide Aspekte könnte das Elektrofahrrad (Pedelec) eine Abhilfe für große Jahresabschnitte bieten.

Mit Bio hat ein „Biokraftstoff“ bekanntlich nichts zu tun. Darum wird er in der Debatte bestenfalls als Agro-Treibstoff bezeichnet. Man braucht kein Umweltexperte zu sein, um einen der Hauptkritikpunkte zu erkennen, nämlich den Mangel an ökologischem Nutzen generell.

Wenn wir schon Beimischung haben wollen, sollten wir es zumindest schaffen, eine echte CO₂-Einsparung nachzuweisen und unser Land im Sinne der ökologisch nachhaltigen Landnutzung bearbeiten. Kein einziger (mir bekannter) Tropfen Agro-Treibstoff ist derzeit CO₂-neutral. Immer muss dazu CO₂

aus fossiler Energie investiert werden. (Analogie: Stromerzeugung!)

Dann noch die Biokraftstoffe mit Null (!) zu bewerten, ist nicht nur unwissenschaftlich und falsch, sondern spielt den Autokonzernen in die Hand, welche ein gutes Stück an echter CO₂-Einsparung nicht selbst erledigen müssen. Notwendige und mögliche Schritte hin zu verbrauchsarmen Pkw können damit ausbleiben. Auf Kosten der Allgemeinheit darf weiterhin abgeschöpft werden. Hungernde würden es wohl eher als Verbrechen an die Menschheit bezeichnen.

Wie wir einen besseren Klimaeffekt als mit der Beimischung erreichen können, ist kein Geheimnis. Die Schrauben, an denen wir technisch drehen müssten, sind: Temporeduktion, Downsizing der Motoren, geringeres Fahrzeuggewicht, Elektrifizierung der Antriebe bei gleichzeitigem Ausbau der erneuerbaren Energien etc.

Allen voran die persönliche Verhaltensänderung und ein anderes - Mensch und Natur schützendes - Mobilitätsverständnis. Mit Schutz ist nicht die Reduktion der Schläge auf Mensch und Natur gemeint, sondern Schutz wie „Beschützen“! Eine aktive Handlung, die sich nicht an einem miesen Realzustand orientiert, sondern an einem „Ideal“. Ist das Auto ideal?

In Deutschland wird rein rechnerisch die Beimischung von „Agro-Treibstoffen“ einer tatsächlichen Einsparung mittels Tempolimit vorgezogen, welches ein Einsparpotential mit Spontanheilungscharakter besitzt. Solange die Deutschen kein Tempolimit haben und dadurch von Straßen bis hin zur letzten Schraube am Fahrzeug alles auf viel zu hohe Geschwindigkeiten auslegen müssen, will ich (wollen wir) aus diesem Land kein Auto mehr haben. Das Fahren mit geringeren Geschwindigkeiten liegt mit einer tödlichen Beimischung im Tank auf der Waage. Deswegen: **Bis zum Tempolimit kein Auto mehr aus Deutschland!** Das werde ich bei jedem Autohändler und Produzenten kommunizieren!

Auch jede/r von uns könnte langsamer fahren. So viel sollten uns Solidarität und Ökologie wert sein!

Option 1: Ich brauche weiterhin ein Auto regelmäßig → Ich kaufe bis auf weiteres keine deutschen Autos mehr.

Option 2: Ich brauche es selten → Ich will Leihautos komfortabel zur Verfügung - aber bis auf weiteres keine deutschen Autos.

Option 3: Ich brauche das Auto gar nicht → Zumindest beim Autohändler, den ich beim Wirten treffe → „Ich kaufe keine deutschen Autos mehr“ ;-)