



Mit Alk im Auto volle Kraft voraus

Das Land NRW fördert den kommunalen Einsatz von Autos, die mit Ethanol oder Pflanzenöl fahren. Köln ist interessiert, doch der massenhafte Rapsanbau ist umstritten

KÖLN taz ■ "Wir wollen den Alkohol nicht am Steuer, sondern im Tank." Auf diese Formel brachte Umweltministerin Bärbel Höhn am Freitag in Köln ihr neues Förderprogramm für Biotreibstoffe. Geht es nach der Ministerin, gehen die nordrhein-westfälischen Kommunen mit gutem Beispiel voran und stellen ihre Fuhrparks auf Autos um, die mit Pflanzenöl oder Bioethanol betrieben werden. Um das zu unterstützen, stellt die Landesregierung zwei Millionen Euro zur Verfügung - maximal 100.000 je Kommune.

Der anwesende Kölns OB Fritz Schramma zeigte sich überaus interessiert an Höhns Programm: "Wenn sich das wirtschaftlich darstellen lässt, werden wir sukzessive umstellen". Die Stadt verhandele bereits mit dem Automobilhersteller Ford darüber, Autos mit der so genannten Flexible-Fuel-Vehicle-Technologie (FFV) einzusetzen. Ford vermarktet FFV-Fahrzeuge, die sowohl Bioethanol als auch Benzin tanken können, bereits in Schweden. Ab Mitte des Jahres soll das Modell auch in Deutschland angeboten werden. Auch der Oberbergische Kreis, Aachen, Münster und der Kreis Steinfurt haben bereits Interesse bekundet.

Bioethanol ist ein Alkohol, der aus nachwachsenden pflanzlichen Rohstoffen wie Holz, Zuckerrüben oder Getreide gewonnen wird. Pflanzenöl als Treibstoff wird in Deutschland überwiegend aus Raps hergestellt. Reines Rapsöl ist zu dickflüssig, um in normalen Autos verwendet zu werden. Im Gegensatz zu Ethanol-betriebenen Fahrzeugen ist allerdings ein Umbau möglich, der etwa 2.500 Euro kostet. Reines Rapsöl und Bioethanol sind bis 2009 von der Mineralölsteuer befreit, sie sind daher günstiger als Benzin oder Diesel. Die Kosten pro Liter liegen zwischen 65 und 70 Cent.

Umweltministerin Höhn verspricht sich von Biokraftstoffen Unabhängigkeit von Mineralöl und dem steigenden Ölpreis. "Wir wollen unseren eigenen Treibstoff hier in NRW produzieren," so Höhn. Außerdem sollen die Biotreibstoffe für einen verringerten Ausstoß von CO₂ im Straßenverkehr sorgen. Sowohl reines Rapsöl als auch Bioethanol verhalten sich im Gegensatz zu fossilen Brennstoffen wie Erdöl CO₂-neutral. Bei der Verbrennung wird nur so viel CO₂ freigesetzt, wie die Pflanze beim Wachstum aufgenommen hat.

Zudem sollen Anbau und Verarbeitung von Raps, Zuckerrüben und Getreide zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Nach einer von Höhn zitierten Studie könnten Biotreibstoffe bis zum Jahr 2020 bis zu 25 Prozent des deutschen Verbrauchs decken, und gleichzeitig 175.000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Die Verwendung von Pflanzenöl und Bioethanol sind keine neuen Technologien. In Deutschland führten sie jedoch bisher ein Nischendasein, erklärt Verkehrsexperte Dietmar Oeliger vom Naturschutzbund (NABU). Eine großflächigere Nutzung werde durch kaum vorhandene Produktionskapazitäten und vor allem durch eine fehlende Tankstelleninfrastruktur verhindert, so Oeliger.

Doch während Umweltministerin Höhn in dem Einsatz von Bioethanol und Rapsöl "nur Vorteile" sieht, beurteilen Umweltschützer besonders den überwiegenden Einsatz von Raps zur Pflanzenölproduktion kritisch. "Grundsätzlich befürworten wir jede Initiative in dieser Richtung", sagt Oeliger, aber "wir fordern einen naturverträglichen Anbau und das ist bei Raps sehr schwierig." Der Naturschützer kritisiert, dass Raps überwiegend in Monokulturen angebaut werde, die den Boden zerstören. "Raps ist sehr empfindlich und braucht daher viele Pestizide und Düngemittel beim Anbau", erläutert NABU-Agrarexperte Florian Schöne."

Patrick Hagen

taz Köln Nr. 7590 vom 14.2.2005, Seite 1, 120 TAZ-Bericht Patrick Hagen

taz muss sein: Was ist Ihnen die Internetausgabe der taz wert? Sie helfen uns, wenn Sie diesen Betrag überweisen auf: taz-Verlag Berlin, Postbank Berlin (BLZ 100 100 10), Konto-Nr. 39316-106

© Contrapress media GmbH

Vervielfältigung nur mit Genehmigung des taz-Verlags

[zurück](#)