



Populäre Irrtümer als Erfolgsquellen – Teil 2 der Serie: „Biokraftstoffe verursachen Hunger“

Oder: Warum Biokraftstoffe eine Chance für Wohlstand in der EU und in Entwicklungsländern sind!



Herr Wussow, was sind populäre Irrtümer?

Kai Wussow: Wenn die Öffentlichkeit oder die relevanten Experten einer Branche eine bestimmte Aussage für richtig halten, diese aber falsch ist, dann ist das ein populärer Irrtum. Dieser Irrtum verstellt in der Regel den Blick auf relevante Tatsachen, die Grundlage für Geschäftserfolg sind oder sogar neue Geschäftsansätze möglich machen. In einigen unserer Innovationsprojekte sind populäre Irrtümer der Rohstoff für neue Ansätze und Erfolg.

Und so ein Beispiel sind Biokraftstoffe, die ja im Wettbewerb mit landwirtschaftlicher Nutzfläche und dem Regenwald stehen?

K.W.: Auch heute noch ist in der Presse immer wieder zu lesen, dass dieser Zusammenhang Biokraftstoffe nicht wünschenswert macht. Das Argument ist sehr eingängig und es findet oben-drein eine starke natürliche Lobby in der Ölindustrie und auch in Teilen der Landwirtschaft. In solchen Situationen ist die komplexere Realität nur noch sehr schwer in das öffentliche Bewusstsein zu heben.

Warum sind Biokraftstoffe denn wünschenswert?

K.W.: Es ist allgemein bekannt, dass Biokraftstoffe aus Pflanzen gewonnen werden, die landwirtschaftlich angebaut werden. Die Ölfelder für die neuen Biokraftstoffe sind insofern tatsächlich grün. Die gute Idee ist, unsere Milliardenausgaben für Rohöl zu sparen und dafür Landwirte in der EU und weltweit zu Ölbaronen zu machen (EU: 170 Mrd. EUR), anstatt die wenigen heutigen Ölstaaten mit all ihren Risiken weiter zu mästen. Biokraftstoffe können in unseren vorhandenen Fahrzeugen, den Tankstellennetzen und der gesamten Lieferkette nach nur sehr geringen Anpassungen eingesetzt werden. Technisch gesehen können sie also überraschend schnell und sehr kostengünstig eingeführt werden.

Es muss nicht jeder erst ein neues Auto kaufen. Die vorhandenen Investitionen in unsere Tankstellen- und Logistiknetze werden nicht entwertet. Es müssen z.B. auch keine milliardenschweren Batterieladennetze geschaffen werden. Nur bei den Raffinerien sieht es anders aus: Biobenzin entsteht vereinfacht gesagt in großen Schnapsbrennereien, Biodiesel wird aus Ölpflanzen raffiniert. Die Bedeutung der Petrochemie würde in der Folge sinken.

All das ist z.B. in Brasilien bereits seit langem erprobt und ist insgesamt sehr klimafreundlich, ja es gibt sogar Ansätze, die eine Minderung von CO₂ in der Atmosphäre durch Biokraftstoffe möglich machen.

Sind denn Biokraftstoffe nicht zu teuer?

K.W.: Auch auf der Kostenseite ist das Ganze sehr vielversprechend. Der Preis für Biokraftstoff kann in verschiedenen Szenarien schon heute deutlich unter den Erzeugerpreisen für fossile Kraftstoffe liegen und wird mit weiteren technologischen Verbesserungen noch erheblich sinken können.

Biokraftstoffe punkten also bei den drei Kernzielen der Energiepolitik: Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umwelt- und Klimaschutz.

Worin besteht nun der Konflikt zwischen Kraftstoffen und Landwirtschaft?

K.W.: Da mit Biokraftstoffen vergleichsweise sogar sehr viel Geld verdient werden kann, gibt es natürlich den Effekt, dass Landwirte Biokraftstoffe anstelle von Nahrungsmitteln anbauen oder aber wertvolle Naturflächen zur Kraftstoffherzeugung missbrauchen. Die Folge soll ein geringeres Angebot von Nahrung und dadurch steigende Lebensmittelpreise sein. Biokraftstoffe sind also schuld an Hunger und abgeholzten Regenwäldern. Da gibt es konkrete Beispiele.

Das klingt doch sehr plausibel, insbesondere wenn man ganze Länder auf Biokraftstoff umstellt?

K.W.: Um auf den Kern des Problems zu kommen sind einige Fragen zu beantworten:

- *Wie viel Hektar Land werden benötigt, um zum Beispiel die USA oder Europa weitgehend mit Biokraftstoffen zu versorgen?* Es gibt Einschätzungen, dass mit erreichbarer Technologie und Feldfrüchten 12% der Anbaufläche der USA ausreichen würden, um sich selbst zu versorgen. Bezieht man Importe mit in die Kalkulation ein, ist es also sehr plausibel, Biokraftstoffe als wesentliche Energiequelle einzusetzen. Der hohe Anteil Diesel in Deutschland ist da übrigens etwas hinderlich für die Selbstversorgung. Die heimischen Ölpflanzen haben einen vergleichsweise niedrigen Ertrag pro Hektar.
- *Welche Art Land sollte man hierfür verwenden und wo?* Als Land können je nach Klimazone und Pflanzenangebot Brachflächen und Wechselfrucht verwendet werden. Es gibt auch Ansätze, Zweitfrüchte und Reste in den Plantagen der dritten Welt zu verwenden. In einigen Jahren könnte jede Form der Cellulose in Benzin gewandelt werden.
- *Wer sind die Gewinner und Verlierer, Befürworter und Gegner?* Gewinner sind die Landwirte der EU und die Landwirte der Entwicklungs- und Schwellenländer. Verlierer sind die ölproduzierenden Länder und die Ölindustrie. Das sind vier Gruppen mit traditionell hohem Konfliktpotenzial.
- *Wie organisiert man die Einführung – durch Markt- oder politische Instrumente?* In Studien wurde in der jüngsten Vergangenheit nachgewiesen, dass die bisherigen Effekte der Biokraftstoffe auf die Lebensmittelversorgung überbewertet wurden. Aber ist das relevant? Denn zu Recht wird von Ökonomen darauf hingewiesen, dass steigende Lebensmittelpreise der Landwirtschaft in Entwicklungsländern sogar sehr helfen würden. Landwirtschaft würde sich dann nämlich wieder lohnen! Die Agrarexporte aus den nach außen abgeschotteten, hochsubventionierten EU-Agrarmärkten (55,1 Mrd. EUR in 2007) sind heute wesentliche Preisverderber in vielen Ländern.



Andere Industrienationen sind da auch beteiligt. Die Industrienationen würden am meisten Entwicklungshilfe leisten, würden sie sich für Lieferungen aus den armen Ländern öffnen und keine subventionierten Waren aus ihren Überschüssen mehr exportieren. Es drängt sich die Einsicht auf, dass die Agrarmärkte keine Märkte mit freiem Wettbewerb im ökonomischen Sinne sind. Ein neues Produkt wie Biokraftstoff mit einem Riesenspotenzial unreglementiert auf diese Situation loszulassen kann nicht gut gehen. Kernproblem ist es also, ein neues Regime für die Agrarmärkte zu finden – ein bisher endloses Unterfangen, ohne begeisterte Befürworter und mit starker Gegenlobby. Umzuverteilen sind 55,1 Mrd. Agrarsubvention plus 170 Mrd. EUR Ausgaben für Rohölimporte plus Raffinerieleistung und downstream.

Der wahre Hinderungsgrund ist also die Politik?

KW: Ja, es hat vor einigen Jahren auch in Deutschland große Ambitionen für Biokraftstoffe gegeben, mit wenig Erfolg. Letztlich müsste die gesamte innereuropäische Agrarpolitik und wesentliche Regeln des Außenhandels überarbeitet werden, um Platz zu schaffen für Biokraftstoffe. Die EU hat nun die bisher geringen Erfolge der Biokraftstoffe zur Kenntnis genommen und das Ziel ausgegeben, 10% des Kraftstoffverbrauches bis 2020 auf Biokraftstoffe umzustellen.

Vier fünftel des Volumens wird innerhalb der EU produziert werden. Das scheint realistisch, aber ist doch ehrlicherweise business as usual. Und die Ölstaaten freuen sich. Aber das wird sicher nicht das letzte Wort in dieser Sache sein.

Inwieweit benötigen wir andere Energiequellen überhaupt?

KW: Es gibt drei wesentliche Treiber, die das Ende der fossilen Energien wie eben Kraftstoffe für den Transport nun endgültig eingeläutet haben: Natürlich ist das der *Klimawandel*, der zu einem wesentlichen Anteil durch Kraftstoffe in Verbrennungsmotoren verursacht wird. Dann ist es die *Versorgungssicherheit*, denn leider liegen die Vorkommen von Öl und Gas fast Ausnahmslos in politisch unsicheren Gebieten. Ganz wesentlich ist aber, dass wir demnächst gar keine Wahl mehr haben. Die *Schere zwischen Ölförderung und der steigenden Nachfrage* nach Öl geht immer weiter auseinander. Das liegt daran, dass die meisten weltweiten Ölvorkommen ihren Höhepunkt überschritten haben, das Angebot also auch mit Anstrengungen nicht mehr deutlich zunehmen kann und gleichzeitig das erfreuliche Wachstum vieler Schwellen- und Entwicklungsländer die Nachfrage treibt. Das heißt, es wird immer einen Ölmarkt geben, aber er wird unwirtschaftlich für den Massentransport. Wir müssen ab sofort Alternativen aufbauen und zwar in erheblichem Maße.

Sind Biokraftstoffe also die notwendige Lösung?

KW: Sie sind eine sehr gute Option, um unsere Energieprobleme zu lösen, vor allem relativ schnell und kostengünstig. Langfristig werden sie vermutlich gegenüber Lösungen auf Basis von Elektromotoren verlieren. Wenn man die Wertkette eines Elektromobiles mit der eines Bio-Kraftfahrzeuges konsequent vergleicht, verliert das Bio-Kraftfahrzeug vor allem auch wegen des geringeren Wirkungsgrades des Verbrennungsmotors. Es reicht eben nicht, nur die Kosten der Herstellung der verschiedenen Kraftstoffe zu vergleichen. Das Elektromobil wiederum verliert Boden durch die erheblichen Investitionen in saubere Kraftwerke, Batteriestationen und den neuen Fuhrpark. Ökonomie und Politik lassen also vermuten, dass kurz- bis mittelfristig Biokraftstoffe einen Marktanteil erwerben sollten. Langfristig kann Elektromobilität gewinnen.

Was heißt das heute für Unternehmen im Automobilssektor?

KW: Eines ist klar, der Markt ändert sich grundlegend, stark beschleunigt durch die Erschütterungen der Finanzkrise. Chancen für Newcomer waren noch nie so groß, bei Fahrzeugen aber auch im Kraftstoffmarkt. Die Henry Fords, Rudolf Diesels und Nikolaus Ottos der nächsten Generation arbeiten schon.

Bilder: pixelio.de, sxc.hu

Das vorliegende Dokument stellt eine Quintessenz der TellSell-Consulting-Expertise im Bereich Biokraftstoffe dar. Detaillierte Informationen können wir Ihnen gerne im Rahmen eines persönlichen Gesprächs zur Verfügung stellen.

Ihr Ansprechpartner Kai Wussow

Impressum:

TellSell Consulting GmbH

Schumannstraße 59, 60325 Frankfurt am Main
Telefon +49 69 238520-0, Fax +49 69 238520-25
spotlight@tellsell.de, www.tellsell.de/spotlight

Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Frank Baumgärtner

Redaktion:

Linda Randt