

Die Zeit – Politik : Kein Brot für Öl

Die Zeit, Hamburg, Germany
Die Zeit, Hamburg, Germany

DIE ZEIT

Kein Brot für Öl

Mit Biosprit das Klima schützen? Der Mais für eine Tankfüllung reicht aus, um einen Menschen ein Jahr lang satt zu machen.

Von Frank Drieschner

Den politischen Führern der Schwellenländer, den Hus, Raos, Calderóns und Lulas, mag manches vorzuwerfen sein, Dummheit gehört nicht dazu. Darum dürften die Präsidenten und Premierminister Chinas, Indiens, Mexikos und Brasiliens der Rede Angela Merkels vor der UN-Klimaschutzkonferenz Anfang der Woche nicht in allen Punkten zugestimmt haben. Die deutsche Kanzlerin sprach von der globalen Herausforderung der Erderwärmung, von der gemeinsamen Aufgabe des Klimaschutzes und davon, dass der technologisch überlegene Westen seine Fehler korrigieren und der Welt fortan mit gutem Beispiel vorangehen müsse. Gewisse Zweifel aufseiten der Zuhörer wären da verständlich.

In New York, wo die Vereinten Nationen zu Hause sind, drängeln sich die Autos so dicht, dass die bessere Gesellschaft sich inzwischen gern privater Helikopter bedient. Im Land der Bundeskanzlerin geht der Trend in der Automode zum Geländewagen; der oberste Vertreter der Motorbranche, übrigens ein früherer Verkehrs- und Technologieminister, hat sparsame Fahrzeuge soeben als »Müsliautos« bezeichnet. Zwar werden Lula und Hu dieses Wort in keinem Lexikon finden, dennoch dürften sie begreifen, dass damit jene Fahrzeuge gemeint sind, die der Westen ihren Landsleuten zugedacht hat.

Einem kleinen Land wie Deutschland sollte seine Glaubwürdigkeit in Fragen des Klimaschutzes schon im eigenen Interesse wichtig sein. Bislang ist das erfolgreichste Exportprodukt der Industriegesellschaften ein Lebensstil, zu dem das eigene Auto, das Haus im Speckgürtel der Großstadt, die Flugreise ins Ausland und vier Sonntagsbraten pro Woche gehören. Wenn China, Indien, Mexiko und Brasilien diesem Ideal weiterhin nacheifern, dann werden die Windräder und Solarzellen, auf die Deutschlands Ökotechniker so stolz sind, in einer globalen CO₂-Wolke verschwinden. Aber wie wollen die Industrieländer die Welt zu Sparsamkeit und Schonung natürlicher Ressourcen anleiten, wenn sie es selbst nicht schaffen, die Leitkultur der Verschwendung aufzugeben?

Ein besonders fragwürdiges Beispiel westlicher Umweltschutzbemühungen ist die Biobeimischung in Diesel und Benzin. Bis 2020 soll ihr Anteil auf 17 Prozent anwachsen, eine Absicht, auf die sich die Deutschen viel zugutehalten. Seltsamerweise kümmert es noch nicht einmal die Grünen, dass die Experten im Umfeld des Bundesumweltministeriums von diesen Beimischungen abraten. Biomasse ist ein knappes Gut; für sie gilt, wie für Öl und Gas, das Gebot der Effizienz. Im Treibstoff sind die wertvollen Essenzen aus Mais, Raps und Sojabohnen vergeudet; viel wirkungsvoller wäre es, die Anbauflächen aufzuforsten, um Holz zum Heizen zu gewinnen.

Was aus europäischer Sicht wie ein Streit um ein technisches Detail wirkt, hat für die armen Länder eine existenzielle Dimension. Der Mais, der für die Herstellung einer einzigen Tankfüllung Bioäthanol benötigt wird, reicht aus, einen Erwachsenen ein ganzes Jahr lang satt zu machen. Aber deutsche Autofahrer zahlen besser als mexikanische Landarbeiter, weshalb der Preis für Mais binnen eines Jahres um 50 Prozent gestiegen ist und wachsende Getreidemengen nun im Straßenverkehr verbrannt werden. Brot zu Benzin, damit der Westen nicht auf Müsliautos angewiesen ist – eine brutale Weise, Prioritäten zu setzen.

Kaum besser ist, was in Indonesien geschieht. Dort fällt der Regenwald dem Wachstum der Palmölplantagen zum Opfer, die den hiesigen Durst nach Ökosprit stillen sollen. Produktion und Export des Pflanzenöls schaden dem Klima weit mehr, als die Verbrennung einer entsprechenden Menge fossilen Treibstoffs es täte. Sollte es in der Klimapolitik nicht darum gehen, die Erderwärmung zu verlangsamen und ihre Folgen zu

mildern? Fast scheint es stattdessen, als könne dem Westen die globale Umweltzerstörung nicht schnell genug gehen. Für das Ziel, die eigene Verschwendung als ökologischen Fortschritt zu tarnen, ist den reichen Ländern offenbar kein fremdes Opfer zu groß.

Es gibt weitere Beispiele angeblicher Ökoprojekte, die vor allem dem Weiter-so zu dienen scheinen. Da ist die, gelinde gesagt, optimistische Idee, irgendwann vielleicht einmal CO₂ aus Kohlekraftwerken im Erdinneren versenken zu können, die zur Begründung neuer Kraftwerksbauten herangezogen wird. Da sind die zinsverbilligten Staatskredite für angeblich klimafreundliche Neubauten in Deutschland, die bloß minimal die großzügigen Normen des Baurechts unterbieten. Und da sind die Ökomobile vom Schlag eines Porsche Cayenne, der dank seines hypermodernen Hybridantriebs schon im Jahr 2009 imstande sein soll, sich auf hundert Kilometern mit nur noch neun Liter Benzin zu begnügen. Beobachter aus den ärmeren Teilen der Erde könnten sich darüber wundern, dass so wenig Energie in die Weiterentwicklung der 0,9-Liter-Autos fließt, die es ja längst gibt. Es dürfte ihnen schwerfallen, sich mit der Auskunft zu begnügen, westliche Autofahrer hegten gegen Sparmobile nun einmal eine unüberwindliche Abneigung.

Europäer und Amerikaner vergessen gern, wem die Welt den Klimawandel zu verdanken hat. Inder, Afrikaner und Asiaten, die unter den Folgen weit mehr zu leiden haben, werden das nicht so schnell aus den Augen verlieren. Wenn die westlichen Länder ihnen zumuten, auch noch die Ursachen der Erderwärmung allein zu bekämpfen, dann zwingen sie die Opfer ihrer Gleichgültigkeit zu einer unerfreulichen Schlussfolgerung: dass es nämlich Europa und die USA sind, die sie bekämpfen müssen.

Diesen Artikel finden Sie als Audiodatei im Premiumbereich unter www.zeit.de/audio

DIE ZEIT, 27.09.2007 Nr. 40

40/2007