

«Lifere statt Lafere» bei CO₂-Reduktion

Mit zwei Neuerungen will die Flamol Mineralöl AG ihre Marktführerschaft auf dem Gebiet der Biotreibstoffe behaupten. Als erste grossräumig tätige Tankstellenbetreiberin wird die Berner Firma mit Emmentaler Wurzeln ab Mitte Mai ihrem handelsüblichen Dieseltreibstoff 5% Biodiesel (Rapsmethylester, im Sommer auch aus gebrauchten Speiseölen) und dem Benzin 5% Bioethanol zumischen. Zu einer Preiserhöhung soll die Massnahme nicht führen, hingegen zu einer Reduktion des CO₂-Ausstosses. Im Rahmen einer Medieninformation orientierte die Flamol AG am 3. Mai in Ostermundigen ihre Tankstellenpartner über die Details.

Im Einsatz von Biodiesel verfügt die Firma schon über viel Erfahrung. Vor mehr als fünf

Jahren begann die Flamol AG, ihre umfangreiche Fahrzeugflotte mit Rapsdiesel aus Schweizer Produktion zu betreiben. Aufgrund der guten Erfahrungen konnten sich schon bald darauf auch die Kunden des heute 31 Tankstellen um-



fassenden Flamol-Netzes mit Biodiesel eindecken. Jetzt setzt man auf einen 5%-Mischtreibstoff, weil damit im Gegensatz zum reinen Biotreibstoff alle handelsüblichen Motoren ohne technische Änderungen betrie-

ben werden können. Der Biodiesel soll zunächst aus der Veresterung in Etoy und zu einem kleinen Teil aus der Verwertung von alten Speiseölen stammen. Das Ethanol wird im Rahmen eines Pilotprojekts der Alcosuisse, einem Profitcenter der Eidgenössischen Alkoholverwaltung, in der Zellulosefabrik Attisholz hergestellt. Mit der derzeitigen, bereits von der Mineralölsteuer befreiten Kapazität von 1,3 Mio Liter pro Jahr können über 25 Mio Liter normierter Mischtreibstoff hergestellt werden. Mittelfristig plant die Alcosuisse, in einem neu erstellten Werk Überschüsse aus dem Getreide- und Kartoffelbau sowie andere Abfallprodukte zur Ethanolproduktion zu verwenden. Diese Rohstoffe sollen für eine Produktion von etwa 47 Mio Liter Bioethanol ausreichen. *bu*



An den 31 Tankstellen der Flamol AG wird ab Mitte Mai dem Diesel und dem Benzin 5% Biotreibstoff beigemischt.



Produktion wird unbedeutend bleiben

Ist es nicht wunderbar, wenn man mit Treibstoffen vom Feld guten Gewissens Auto fahren kann? Doch fragt sich der schlaue Bauer: «Was bringt mir die ganze Geschichte?» Sicher ist der Verkauf von Biodiesel angesichts der steigenden Erdölpreise und der in Aussicht gestellten Steuerbefreiung eine Möglichkeit.



Beim Bioethanol stellt sich aber die Frage der Wirtschaftlichkeit. Werden auch importierte Biotreibstoffe von der Steuer befreit, wird das Schweizer Produkt wesentlich teurer als das eingeführte, auch noch dann, wenn als Rohstoff Gratisüberschüsse aus der Nahrungsmittelproduktion eingesetzt werden. Hier muss die Frage gestellt werden, ob der Bau einer zentralen Grossanlage sinnvoll ist. Sie würde zur Folge haben, dass Kartoffeln, Molke und andere Rohstoffe mit hohem Wassergehalt in der Schweiz herumtransportiert würden. Ein Teil der gewonnenen Energie geht dabei verloren. So oder so wird der Beitrag der Schweizer Äcker an die Treibstoffproduktion gering bleiben. Auf der Ackerfläche der Schweiz könnte nur ein kleiner Bruchteil des Bedarfs produziert werden.

Ruedi Burkhalter

«Die Ziele der CO₂-Reduktion verlangen Lösungen jetzt und mit heutigen Mitteln»



«Bezüglich Biotreibstoffen ist die Schweiz ein Entwicklungsland. In Frankreich sind Mischtreibstoffe schon lange flächendeckend verfügbar. In

Deutschland gilt dasselbe für den reinen Biodiesel. Sowohl die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen, als auch die Ziele der CO₂-Reduktion verlangen jetzt Lösungen mit den heutigen Mitteln. Es bringt nichts, auf den grossen Wurf beim Wasserstoff oder bei den Brennstoffzellen zu warten. Wir erachten die Zeit als gegeben, unter dem Motto «Lifere statt Laferer» mit der konsequenten Beimischung von 5% Biotreibstoff sowohl beim Diesel als

auch beim Benzin gewissermassen Normalität beim Schulterschluss mit Alternativtreibstoffen einzuläuten. Ich gebe zu, dass wir natürlich auch dem Werbeeffect, den das Ganze hat, nicht negativ gegenüberstehen. Die Firma Flamol hat aber schon früher gezeigt, dass sie es mit Umweltschutz ernst meint, als sie als Pionierin bei der Einführung von schwefelfreiem Diesel bedeutende Mehrkosten auf sich nahm.»
Toni Lenz,
Geschäftsleitung Flamol AG

«Mit heutiger Überschussproduktion ein Fünftel des Treibstoffbedarfs als Mischtreibstoff möglich»



«Die Beimischung von 5% Bioethanol zum Benzin reduziert den CO₂-Ausstoss um 4,5% und kann einen sinnvollen und bedeutenden Beitrag zur Errei-

chung der Klimaziele leisten. Aus der Verwertung der heute anfallenden Überschussproduktion bei Kartoffeln, Getreide, Zuckerrüben und Molke könnte rund ein Fünftel des Schweizer Benzinverbrauchs als Mischtreibstoff hergestellt werden. Das geplante Werk könnte dank der verschiedenen verwendeten Rohstoffe über das ganze Jahr verteilt eine gleichmässige Auslastung erreichen. Alcosuisse hat von der Vereinigung Schweizer Automobilimporteure eine Garantie erhalten, dass sämtliche in die

Schweiz importierten Automarken zur Verwendung von mit Ethanol gemischtem Benzin geeignet sind. Wird die Steuerbefreiung ab 2007 angenommen, sollten auch Importe von Bioethanol von der Steuer befreit werden, um den Markt flächendeckend zu versorgen. Trotzdem sind wir überzeugt, dass ein Teil des Bedarfs an Ethanol in der Schweiz produziert werden muss.»
Pierre Schaller,
Direktor Alcosuisse