

EU-Umweltpolitiker: Vom Feld gleich in den Tank ist schwierig

Moderation: Bettina Klein

Nach dem Scheitern der umstrittenen Biosprit-Verordnung sieht der CDU-Politiker Karl Heinz Florenz, Berichterstatter des Europaparlamentes für Klimafragen, große Herausforderungen für Forschung und Technologie. Wolle man die angestrebten CO2-Einsparungen realisieren, seien "unvorstellbare Anstrengungen" notwendig. Der Automobilindustrie warf Florenz vor, sich viel zu spät bewegt zu haben.

Klein: Es war gedacht als ein Teil der deutschen Klimapolitik, doch nun wurde zurückgerudert. Für die deutschen Autofahrer bleibt es bei der Beimischung von fünf Prozent Biosprit zum Benzin. Bundesumweltminister Gabriel hat heute Vormittag seine Pläne wie schon seit gestern erwartet offiziell zurückgezogen, den Anteil nämlich von jetzt fünf auf zehn Prozent zu erhöhen. Um das anzukündigen hat er die versammelte Journalistenschar in der Hauptstadt in die Bundespressekonferenz geladen.

Am Telefon begrüße ich jetzt den CDU-Politiker Karl Heinz Florenz, Berichterstatter des Europaparlamentes für Klimafragen. Ich grüße Sie Herr Florenz!

Florenz: Guten Tag Frau Klein.

Klein: Klimapolitische Luftnummer des Umweltministers, so die Kritik etwa der CSU aus Bayern. Ist das auch Ihre Position auf europäischer Ebene?

Florenz: Wenn man täglich an dem Thema arbeitet, dann weiß man, dass das Lösen von Klimafragen allerhärteste Arbeit ist. Wenn wir die dreimal 20 Prozent CO2-Absenkung, die wir voriges Jahr auf dem Frühjahrsgipfel mit 27 Ländern und den Staats- und Regierungschefs beschlossen haben, erreichen wollen, dann sind dafür unvorstellbare Anstrengungen nötig. Dass dann die eine oder andere Entscheidung noch mal nachkorrigiert werden muss, das halte ich nicht für dramatisch. Richtig ist, dass wir an dem Thema arbeiten müssen. Ich sage mal vom Feld gleich in den Tank, dieser Weg war immer schwierig.

Klein: Das heißt Sie haben ein gewisses Verständnis für die Rolle vor und jetzt rückwärts des deutschen Umweltministers?

Florenz: Ich hätte lieber gehabt, wenn es dann mit dem E10 und der prozentualen Beimischungspflicht geklappt hätte, denn nur mit diesen Zahlen kriegen wir unsere Gesamtziele erreicht. Die Kollegen von der Opposition sollen mir doch mal erklären, wie sie denn dann zu den Gesamtzielen kommen wollen, nämlich die dreimal 20 Prozent, wo wir doch allenthalben von den Grünen hören, dass diese Zahlen gar nicht hoch genug sind.

Zu dem Ziel zu kommen ist schon sehr schwierig. Da hat die Politik ein Päckchen zu tragen, da hat aber auch die Industrie ein Päckchen zu tragen. Ich unterstelle da sogar auch der Mineralölwirtschaft, dass sie ein gewisses Interesse daran hat, dass möglichst viele Autos diesen Treibstoff nicht fahren können. Da können sie nämlich ihre Marktanteile halten.

Klein: Das heißt Sie bezweifeln die Zahlen, die die Automobilindustrie jetzt rausgegeben hat?

Florenz: Die Automobilindustrie ist ja auch immer nur so weit in der Lage abzuschätzen, die Ätzmöglichkeit zum Beispiel oder die Frage wie wirkt dieser Treibstoff an den Leitungen. Das weiß man ja auch alles so genau nicht. Wenn man die Zahlen dann mal auf die sichere Seite noch etwas höher schraubt, dann muss der Minister so handeln. Dass er jetzt so gehandelt hat, ist glaube ich richtig.

Mir ist bei diesem ganzen Zahlenspiel und der Art und Weise, wie sich das entwickelt hat, sehr unwohl und ich kann nur hoffen, dass wir dort mit ganz viel Forschung und Technologie möglichst bald doch zu diesen zehn Prozent kommen.

Klein: Aber mit Verlaub, natürlich wird auch ein Minister für ein gewisses Unwohlsein und für harte Arbeit bezahlt. Wenn man sich überlegt: jetzt erscheint als Buhmann einmal mehr die Industrie - in diesem Falle die Autoindustrie -, die die Zahl der ausländischen Modelle mit mehr als drei Millionen hierzulande angegeben hat, die zum Tanken des teureren Super Plus gezwungen gewesen wären. Hätte die Politik das nicht früher ermitteln müssen, wie viele Autofahrer davon betroffen sind, wenn sie das in ihre Überlegungen einbeziehen will?

Florenz: Ich bin da durchaus erst mal mit dieser Kritik einverstanden und ich bin der letzte, der den Minister verteidigen muss. Nur die Automobilindustrie weiß seit langem, dass diese zehn Prozent im Spiel sind, und sie sind immer äußerst zögerlich mit diesen Zahlen rausgekommen und es sind natürlich dann auch ihre europäischen und ausländischen Kollegen relativ lange hingehalten worden. Aber die Biogas- und Biotreibstoff-Debatte ist ja nicht erst ein halbes Jahr alt. Die Automobilindustrie hätte das viel eher liefern können.

Klein: Ist das aber vielleicht, Herr Florenz, auch wieder mal eine gelungene Möglichkeit, ein umstrittenes Projekt unter einer Art vorgeschobenem Grund jetzt zu stoppen? Denn aus klimapolitischer Sicht ist der Einsatz des Biosprits ja äußerst umstritten, was den Sinn und den Erfolg angeht.

Florenz: Ich bin nie ein leidenschaftlicher Anhänger dieses Biosprits gewesen. Ich habe das ja gerade angedeutet. Vom Acker gleich in den Tank, auch über eine Raffinerie, das ist der wenig effizienteste Weg. Das kann man viel besser über Wärme und über Elektrizität machen. Aber die europäische Automobilindustrie und die Regierungen haben beschlossen, im Transportbereich so und so viel an Effizienz und Absenkung zu erreichen. Und das hat die Automobilindustrie (genau die!) gesagt ist nur dann mit einem Einsatz von zehn Prozent Biomasse möglich, denn diese Biomasse ist wenn Sie so wollen CO₂-freier. Dass sie das nicht ist, hat die Wissenschaft jetzt auch schon deutlicher gemacht. Aber die Automobilindustrie hat das ja ausdrücklich unterstützt, um eben zu den 120 Gramm pro Kilometer bei den Autos im Schnitt zu kommen.

Klein: Keine Option. Das schreibt der wissenschaftliche Beirat für Agrarpolitik zum Thema Biokraftstoffe. "Kostspielig und nutzlos!" Gemessen an der Anbaufläche wird zu wenig CO₂ eingespart, denn besonders die Rodung von Wäldern etwa in Entwicklungs- und Schwellenländern, die für den Anbau dieser Pflanzen nötig wäre, ist den Klimaschützern ein Dorn im Auge. Die Politik hatte das aber offensichtlich in dem Maße nicht im Blick oder?

Florenz: Die Kritik ist nicht grundsätzlich vom Tisch zu schieben und das will ich auch gar nicht. Deswegen müssen wir da äußerst konzentriert arbeiten. Aber eines müssen die Herren auch bitte berücksichtigen: Der Raps, der heute weitgehend in Öl umgewandelt wird, ist der gleiche Raps, der bei Ihnen auf dem Salatdressing zu finden ist. Dass diese Art von Öl nun mal nicht gerade einen Acht-Zylinder-Motor antreibt, das kann doch jeder verstehen. Geben sie den Züchtern durchaus mal Zeit; dann wird die Welt schon anders aussehen. Dann kommen ganz andere Effizienzen. Aber dennoch bleibt es immer ein schwieriger Sektor.

Man kann solche Energien viel besser in die Produktion von Wärme oder Energie einsetzen und nicht zum Betreiben von fahrbaren Motoren (man kann ja auch stationäre nehmen). Der generelle Zweifel ist berechtigt, aber wenn die Automobilindustrie - und da kann ich sie gar nicht entlasten - die 120 Gramm in 2012 oder 2015 erreichen will, dann brauchen sie eine Art von natürlichem Brennstoff, der weniger CO2 freisetzt. An der Herausforderung kommen wir nicht vorbei und ich glaube am Ende geht es nur über Forschung, Bildung, Wissenschaft, Innovation und Mut.

Klein: Der Europaparlamentarier Karl Heinz Florenz zur heutigen Entscheidung des Bundesumweltministers. Danke Ihnen für das Gespräch, Herr Florenz!