

**Mit Soja statt Erdöl fahren
- hilft nicht dem Klima,
aber den Bauern.**



Hoffnungsschimmer fairer Diesel

Biotreibstoffe sind höchst umstritten. Eine Schweizer Firma unterstützt brasilianische Kleinbauern, wirklich ökologischen Treibstoff herzustellen.

»Wo «Bio» draufsteht, ist oft nicht Bio drin: Bei Treibstoffen steht Bio einzig dafür, dass sie aus Biomasse hergestellt sind. Für Jean Ziegler, UNO-Sonderberichterstatter für das Recht auf Nahrung, ist dies noch das kleinste Übel. Kürzlich brandmarkte er Biodiesel als «Verbrechen gegen die Menschheit». Dies, weil die Produktion von

Biokraftstoffen die Preise von Grundnahrungsmitteln, Land und Wasser nach oben treibe – auf Kosten der Ärmsten. Ins gleiche Rohr bläst Peter Brabeck, CEO von Nestlé: Er bezeichnet Biokraftstoffe als «ökologischen Wahnsinn», da um einen Liter Ethanol herzustellen 4560 Liter Wasser verbraucht würden. Trotz der vielen Vorbehal-

te boomen Biokraftstoffe weltweit, vorab in Nord- und Südamerika. In den USA subventioniert die Regierung die Produktion von Biotreibstoffen mit über 2.5 Milliarden Dollar jährlich – mittlerweile landet bereits ein Viertel der US-Maisernte in den Bioethanol-

Fortsetzung auf Seite 13



Fairtrade-Diesel verringert die Last der Armut.

Bilder zvg

Fortsetzung von Seite 11

fabriken. Gleichzeitig hat sich der Abnahmepreis für Mais innert Jahresfrist fast verdoppelt.

Biotreibstoffe sollen vorab die Abhängigkeit der Länder vom Erdöl verringern, doch laut einer aufsehenerregenden Studie der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt (Empa) ist die Ökobilanz der alternativen Kraftstoffe teilweise nur minim besser als jene von Benzin. Schlussendlich entscheiden die Herstellungsart und Rohstoffe, ob Bioenergie tatsächlich umweltfreundlicher als Benzin oder Diesel ist. Dies besagt die Studie. Negativ ins Gewicht fallen bei Biotreibstoffen vor allem die Umweltbelastungen durch den landwirtschaftlichen Anbau der Rohstoffe. In tropischen Ländern verursacht die Brandrodung von Regenwaldflächen grosse Mengen an CO₂ und führt somit zu einer erhöhten Luftverschmutzung.

Die Pioniere von Iguacu | Die brasilianischen Kleinbauernfamilien aus der Region Capanema/Iguacu im Südwesten Brasiliens roden keine Baumriesen, um zusätzliches Land zu gewinnen. Das Schweizer Fairtrade-Unternehmen «Gebana» garantiert, dass rund 350 Landwirtschaftsbetriebe ihre Produkte nach streng ökologischen

Kriterien anbauen. Im Gegenzug erhalten die Bauern für ihre Produkte einen Abnahmepreis, welcher 20–70% über dem Marktpreis liegt. Für Soja-Reststoffe, welche bei der Verarbeitung der Pflanze übrig bleiben, suchte Gebana einen Verwendungszweck und fand ihn mit dem ersten, biologisch erzeugten und fair gehandelten Treibstoff weltweit, welcher einen grossen Hoffnungsschimmer für die Bauern darstellt. «Wenn die Menschen nicht nur Bio&Fair essen, sondern auch Bio&Fair tanken, ist die Wirkung für die Bauernfamilien und Natur riesig», meint Gebana-Geschäftsleiter Adrian Wiedmer.

Der «Bio&Fair»-Treibstoff verursacht 70% weniger Treibhausgase als etwa Benzin. Dies zeigt eine vom Staatssekretariat für Wirtschaft finanzierte Studie. Abnehmer sind durchaus vorhanden: In der Schweiz tanken 4000 Autos und 300 Lastwagen Biotreibstoffe. Autofahrer können den Gebana-Diesel analog dem «Solarstrom-Prinzip» virtuell auf gebana.com kaufen. Die erworbene Menge wird anschliessend von einem grossen Schweizer Mineralölkonzern ins Netz eingespiesen; die Konsumenten können wie gewohnt tanken. Bio&Fair zu fahren hat allerdings seinen Preis: Ein Liter Fairtrade-Diesel kostet 60 Rappen mehr als herkömmliche Treibstoffe. < Adrian Müller

«Es isst auch nicht jeder Kaviar»

» Für den Konsumenten eröffnen sich fast wöchentlich neue Möglichkeiten, sein schlechtes Gewissen gegenüber der Umwelt zu beruhigen. Ist der Bio&Fair-Treibstoff nicht einfach eine weitere Feigenblattaktion, diesmal mit dem Etikett «Fairtrade»?

Adrian Wiedmer*: Wir begrüessen alle Massnahmen, welche den CO₂-Ausstoss verringern. Gebana setzt aber auf ganz konkrete Projekte, wie etwa den Biodiesel. Gebana ermöglicht den Kleinbauern ein besseres Leben und fördert gleichzeitig umweltschonende Techniken. Die Bauern verrichten viel Arbeit von Hand und nicht mit subventionierten Traktoren. In Brasilien sind zudem bis zu drei Ernten pro Jahr möglich. Dadurch ist es sogar ökologischer, biologischen Anbau in Brasilien als in der Schweiz zu betreiben.

Die Treibstoffkosten steigen unaufhaltsam. Ist bei einem Zuschlag von 60 Rappen/Liter der Gebana-Diesel nicht von vornherein zum Scheitern verurteilt?

Unser Biotreibstoff ist ein absolutes Luxusprodukt, das sind wir uns durchaus bewusst. Aber schliesslich isst auch nicht jeder Kaviar. Der Treibstoff ist dafür von A–Z ökologisch und bringt den Kleinbauern zusätzliches Einkommen. Etliche Personen und Firmen tanken bereits Bio&Fair und unterstützen so Bauern und Umwelt. Seit der Lancierung des Produkts im August 2007 verkauften wir den Jahresverbrauch von 150 Autos. Unser Ziel ist, pro Jahr 1200 Autos mit Gebana-Biodiesel zu versorgen.

Gebana ist ein Gemischtwarenladen: Sie bieten von Datteln aus Tunesien bis zu Seidenschlafsäcken aus Vietnam eine Vielzahl von Fairtrade-Produkten an. Wie kommen sie dazu, ausgerechnet Treibstoff zu verkaufen?

Die Idee entstand aus einem Bedürfnis seitens der Produzenten, einen Verwendungszweck für das «Rest»-Soja zu finden. Da Bio-Soja-Öl auf dem Markt nicht gefragt ist, kamen wir auf die Idee, anstatt Öl Treibstoff zu produzieren. Die Vision ist, dass der Markt den Bauern einen gerechten Preis für ihre ökologisch angebauten Produkte gibt. In der Schweiz erfolgt der Ausgleich mittels Direktzahlungen, wir wollen in Brasilien den Markt spielen lassen. << Interview: am



* Adrian Wiedmer (36) ist Geschäftsleiter von Gebana. Zurzeit arbeitet er vorwiegend an der Front in Brasilien.