



Die Scheichs aus dem Mittleren Westen

Der hohe Erdölpreis macht es möglich: In den USA erwacht die Alternative Bioethanol aus dem Dornröschenschlaf. Hemmschuh ist die fehlende Infrastruktur. Ein Besuch bei den Ethanol-Pionieren im Mittleren Westen.

Garry Duffy steht auf seinem Acker und schmunzelt in die heisse Nachmittagssonne. Er ein Ölscheich? Der Farmer mit der Jeans über den staubigen Arbeitsschuhen lacht kurz auf. Duffy zeigt seine kräftigen Hände. Sehen so die Hände von Ölprinzen aus? «Das Gerede von den neuen Scheichs aus dem Mittleren Westen, das schreiben sie jetzt in den Zeitungen, weil es tolle Schlagzeilen macht», winkt Duffy ab. Nein, der hagere Farmer hat weder im Lotto gewonnen, noch sprudelt jetzt der Reichtum einfach aus dem Boden. Goldgelbe Felder!

Neue Hoffnung aber gibt es für Landwirte wie Duffy schon. Sie keimt hinten auf dem Feld und sieht aus wie junger Mais. Den baut man hier in den strukturschwachen Agrarstaaten der Great Plains seit Menschengedenken an. Zuletzt deckten die Erträge kaum noch die Kosten. Nun aber gibt es neue, zahlungskräftige Abnehmer: Überall im Getreidegürtel der USA schiessen Ethanol-Fabriken aus dem Boden, auch hier in South Dakota. Was er von der neuen Industrie halten soll, weiss Farmer Duffy noch nicht, doch es bessert das Einkommen auf. Und vielleicht wird er seinen Enkeln mal erzählen können, er sei dabei gewesen, als sie anfangen, Benzin auf den Feldern zu ernten.

Die Geschichte der Ethanol-Pioniere aus der Prärie hat viele traurige Kapitel, doch sie neigt sich Richtung Happy End. Lange hat es gedauert. Alles fing an, als Henry Ford das erste Massenauto der Welt erfand. Bald ein Jahrhundert ist das her. Ford suchte damals einen geeigneten, in grossen Mengen verfügbaren Kraftstoff für das legendäre «Model T». Sein Blick fiel auf die goldgelben Felder des



Mittleren Westens und das Ethanol, das sich aus dem Getreide gewinnen liess. Dann aber trat die Petroleumindustrie ihren Siegeszug an. Seither ist Öl der Schmierstoff der automobilen Gesellschaft. Die Alternative Bioethanol fiel nicht nur in den USA in einen Dornröschenschlaf.

«Treibstoff-Revolution»

Als Visionäre in den 90er Jahren einen neuen Anlauf wagten, wurden sie erneut belächelt. Der Versuch, aus Getreide konkurrenzfähiges Benzin herzustellen, galt in den USA lange als Subventionstrick der Agrarlobby. Öl war billig, Biokraftstoff doppelt so teuer wie herkömmliches Benzin. Lange war nicht mal klar, ob aus Getreidestärke gewonnener Sprit überhaupt mehr Energie freisetzt, als für die komplizierte Herstellung aufgewendet werden muss.

Inzwischen ist nicht nur die Technologie ausgereifter. Dank hoher Ölpreise und steuerlicher Förderung erlebt die US-Bioethanol-Industrie einen regelrechten Boom: Die junge Branche ist plötzlich hoch profitabel, binnen drei Jahren hat sich die Produktion verdoppelt. Noch dieses Jahr wollen die USA Brasilien als weltweit führenden Hersteller biogener Kraftstoffe ablösen (vgl. Kasten). Selbst das lange skeptische Finanzmagazin «Fortune» ruft euphorisch die «Treibstoff-Revolution» aus.

Biobenzin für Patrioten

Auch politisch gibt es überraschenden Rückenwind. Seit Präsident George W. Bush das Ziel proklamiert hat, von Ölimporten aus den arabischen Wüsten unabhängig zu werden, gilt Biobenzin in den USA als Treibstoff für echte Patrioten. Hatte früher die Farmerlobby in Washington einsam für Beihilfen gekämpft, will dem alternativen Kraftstoff heute eine illustre Allianz aus Liberalen und Konservativen, Umweltschützern und Autoindustriellen, Provinzfürsten und Aussenpolitikern auf die Beine helfen.



Entsprechend ehrgeizig sind die Ziele: Bis 2030 soll in den USA jeder dritte an den Tankstellen gezapfte Liter aus Biomasse gewonnen werden

Im Städtchen Huron am Oberlauf des Missouri hat die Zukunft schon begonnen. Nicht nur Farmer Duffy sieht sie auf seiner Scholle wachsen, auch Richard McGillvrey kann sie an seiner Tankstelle ahnen. Hier warten seit zwei Jahren neben den grünen Zapfsäulen mit Normalbenzin auch zwei orangefarbene Pumpen auf Kundschaft. «E-85» heisst das Gemisch, das zu 85 Prozent Bioethanol enthält. «Das Zeug erhöht die Motorleistung, aber man schafft weniger Kilometer» erklärt McGillvrey, der mit seinem Yukon-Geländewagen selbst E-85 tankt.

Dabei treibt auch ihn nicht ökologischer Eifer um, sondern nüchternes Kalkül. Die Gallone E-85 kostet bei ihm heute 1,74 Dollar.

Normalbenzin ist mehr als ein Dollar teurer. Schon ab einem Unterschied von 50 Cent aber wird die schlechtere Fahrleistung ausgeglichen. «Im Moment gibt es einfach kein billigeres Benzin», rechnet McGillvrey vor, «jeden Monat steigt unser Absatz um 20 Prozent. In den letzten Monaten ist das wirklich explodiert.»

Selbstbewusste Branche

Den Optimismus teilt man auf der anderen Strassenseite, wo hinter staubigen Bahngleisen gehämmert und geschraubt wird und metallisch glänzende Tanks in den blauen Himmel wachsen. Am Stadtrand von Huron erweitert der Bioethanol-Hersteller Heartland Grain Fuels für 12 Millionen Dollar gerade ein Werk, das erst Ende der 90er Jahre errichtet wurde. Nun soll die Jahreskapazität auf 30 Millionen Gallonen fast verdreifacht werden. «Der Trend geht zu grösseren Fabriken», sagt Generaldirektor Bill Paulsen, «das zeigt, wie selbstbewusst die Branche inzwischen ist.»



Als der Agraringenieur Paulsen vor zehn Jahren bei Heartland Grain Fuels anheuerte, war selbst seine Frau skeptisch. «Heute ist Ethanol allein in South Dakota eine Zwei-Milliarden-Dollar-Industrie», sagt Paulsen, «das bedeutet eine Menge Geld und viele Jobs in einem Staat mit 700 000 Einwohnern.» Wie das Werk in Huron gehören die meisten Ethanol-Fabriken zudem örtlichen Kleinanlegern und Farmervereinigungen, die nun doppelt profitieren. Sie kassieren satte Dividenden und haben sich einen neuen Absatzmarkt für ihr Getreide vor der Haustür geschaffen. Die Ernte muss nicht mehr wie bisher über tausende Kilometer an die Küsten geschafft werden. «Der kürzere Transportweg», sagt Farmer Duffy, «bedeutet höhere Erlöse.»

Schattenseiten

Grösstes Hemmnis für das Wachstum der Bioethanol-Branche ist derzeit die fehlende Infrastruktur. Nicht mal ein halbes Prozent der etwa 180 000 Tankstellen in den USA bietet E-85 an. Viele US-Bürger haben von dem Alternativ-Kraftstoff noch nie etwas gehört. Nur rund fünf Millionen Autos sind mit den rund 300 Dollar teuren Flex-Fuel-Aggregaten ausgerüstet, die es erlauben, wahlweise Normalbenzin oder Biotreibstoff zu tanken.

Doch vor allem im Mittleren Westen, wo die junge Industrie konzentriert ist, entsteht allmählich ein immer dichteres Tankstellennetz. Auch die Autohersteller haben den Markt entdeckt. «In South Dakota reissen die Leute den Händlern Flex-Fuel-Autos aus den Händen», hat Heartland Grain Fuels-Chef Paulsen beobachtet. Nachdem sie den Hybrid-Boom verschlafen haben, wollen gerade die angeschlagenen US-Autoriesen diesmal ganz vorn marschieren.



Risiken freilich bleiben. «Die Zukunft der Bioethanol-Branche bleibt an den Ölpreis gekoppelt», weiss Paulsen. Sollte der fallen und E-85 nicht mehr billiger sein, glaubt auch McGillvrey, würden viele seiner Kunden wieder Normalbenzin zapfen. Doch an eine Sache glauben die Ethanol-Pioniere im Mittleren Westen der Vereinigten Staaten fest. Das Zeitalter des Öls wird irgendwann zu Ende gehen, und wenn sie auch nicht die neuen Ölscheichs werden, dann werden sie doch beim künftigen Energiemix ein Wörtchen mitreden.

«Die Zukunft der Bioethanol-Branche bleibt an den Ölpreis gekoppelt.»

Die Schweiz sei bei der Produktion von Bioethanol im internationalen Vergleich noch klar im Rückstand, sagt Pierre Schaller, Direktor von Alco-Suisse, eines Profitcenters des Bundes.

Die Rahmenbedingungen müssten noch verbessert werden. Dies soll mit der Revision des Mineralölsteuergesetzes geschehen, welches derzeit in Vorbereitung ist. Das Gesetz dürfte nicht vor Ende 2007 in Kraft treten. Vorbildlich sei die Schweiz aber im Verkauf von Treibstoff mit einem fünfprozentigen Anteil von Bioethanol, das heute bereits 140 Tankstellen anbieten. Und schon bald werde in Winterthur die erste Tankstelle E85 (Treibstoff mit 85 Prozent Anteil Ethanol) verkaufen. 2005 produzierte Brasilien fast die Hälfte des weltweit hergestellten Bioethanol auf der Basis von Zuckerrohr. Damit werden 40 Prozent des brasilianischen Treibstoffbedarfs gedeckt. Die USA waren mit 44 Prozent zweitgrösster Hersteller. Hier beträgt der Marktanteil jedoch erst drei Prozent. Bis 2012 soll die Produktion verdoppelt werden. Auch die EU will bis 2010 in allen Mitgliedsländern den Anteil regenerativer Kraftstoffe auf 5,75 Prozent erhöhen. Ethisch nicht unumstritten ist die Verwendung von Nahrungsmitteln wie Mais zur Gewinnung von Bioethanol. Der kann ebenso wie Biodiesel auch aus Gräsern und anderer Biomasse gewonnen werden.ki/or

«Heute ist Ethanol allein in South Dakota eine Zwei-Milliarden-Dollar-Industrie.»