

Greenpeace-Stellungnahme zur Anhörung im Umweltausschuss des Deutschen Bundestags: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen

Der Klimawandel und der Verlust von Artenreichtum ist von Politik und Gesellschaft als zentrale ökologische Herausforderung erkannt worden. Ein konsequentes Handeln ist notwendig, um die Erwärmung tatsächlich unter den kritischen 2 Grad zu halten und den Biodiversitätsverlust signifikant zu reduzieren. Tatsächlich sind die klimapolitischen Maßnahmen der Bundesregierung zu wenig, zu zögerlich und wie im Falle der sogenannten Biokraftstoffe (hier als Agrotreibstoffe bezeichnet) auch kontraproduktiv. Rund 20 Prozent aller globalen Treibhausgasemissionen stammen aus der Zerstörung und Degradierung von Wäldern, denn der in Pflanzen und Böden gespeicherte Kohlenstoff gelangt als klimaschädliches CO₂ in die Atmosphäre. Grund für Waldzerstörung ist zum Teil die Gewinnung von Edelhölzern und Holz für Zellstoff und Papier, doch in vielen ökologisch sensiblen Regionen ist die anschließende Umwandlung der Flächen in landwirtschaftliche Nutzflächen hauptverantwortlich für die Zerstörung. Alle Untersuchungen zeigen: Agrotreibstoffe, die auf Flächen angebaut wurden, für die Wälder, artenreiches Grasland oder Feuchtgebiete vernichtet worden sind, haben eine deutlich schlechtere Klimabilanz als fossile Brennstoffe. Erst nach 423 Jahren würde Palmöldiesel aus ehemaligen Torfgebieten tatsächliche Einsparungen im Vergleich mit fossilem Diesel bringen (Fargione). Für Sojadiesel, der auf dem Gebiet des argentinischen Gran Chaco angebaut wird, sind es 176 Jahre (Greenpeace-Berechnung nach Fargione).

In den vergangenen Jahren konnten Greenpeace, andere Organisationen sowie zahlreiche Wissenschaftler dieses Problem in der Öffentlichkeit bekannt machen. Drei wissenschaftliche Beiräte der Bundesregierung (Wissenschaftlicher Beirat Agrarpolitik, SRU, WBGU) warnten vor den hohen (CO₂ Vermeidungs-) Kosten und den negativen Folgen der weiteren Förderung von Agrotreibstoffen und empfahlen der Bundesregierung die Rücknahme der Quote. Es gibt andere deutlich effizientere und billigere Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgase und des Energieverbrauchs. Die Bundesregierung hält jedoch entgegen dieser Empfehlungen an der Quote fest. Die einzige Konsequenz der Bundesregierung aus der breiten gesellschaftlichen Kritik an Agrosprit ist, dass die Erhöhung der Quote langsamer stattfinden soll als ursprünglich geplant und die Forderung, dass Biokraftstoffe nachhaltig erzeugt sein müssen. Es wird empfohlen, weltweite Brachflächen für den Anbau zu nutzen sowie auch stärker auf heimische Produkte zu setzen. Diese Vorgaben sind jedoch aus den folgenden Gründen keine Lösung:

1. These: durch gute Nachhaltigkeitskriterien und Zertifizierung schützen Biokraftstoffe das Klima

Die Einführung von Nachhaltigkeitskriterien zur Anrechnung der Agrotreibstoffe klingt vernünftig, würde aber nur Auswirkungen haben, wenn alle land- und forstwirtschaftlichen Produkte betroffen wären. Denn was bringt es, wenn wir zukünftig nachhaltiges Palmöl im Tank haben, dafür aber das Palmöl in Lebensmitteln oder Kosmetika aus Urwaldzerstörung kommt? Erschwerend kommt hinzu: die Nachhaltigkeitskriterien der EU-Verordnung sind mangelhaft. So wird für die ersten Jahre nur eine Treibhausgaseinsparung von 35 Prozent vorgeschrieben, soziale Kriterien sind komplett ausgenommen und es gibt keine Auflagen zum Schutz von Böden, Wasser und Luft. Indirekte Landnutzungsänderungen werden völlig ignoriert. Das wird im Ergebnis dazu führen, dass zum Beispiel „nachhaltige“ Produkte aus Zuckerrohr oder Soja aus Brasilien von Plantagen außerhalb des Amazonas in Deutschland eingesetzt und auf die Quote angerechnet werden können. Der expandierende Anbau von Soja und Zuckerrohr verdrängt aber dann die Rinderhaltung nach Norden in den Amazonas hinein. Folglich werden Agrospritimporte indirekt die

Regenwaldzerstörung dort beschleunigen. Trotzdem kann der Rohstoff hier als nachhaltig gehandelt werden.

In der Praxis gibt es Probleme mit der Überwachung und Kontrolle der Nachhaltigkeitskriterien und Mengenflüsse: Der RSPO (Round Table on Sustainable Palm Oil) behauptet schon jetzt, nachhaltiges Palmöl zu produzieren. Allerdings hat bereits die erste Lieferung den eigenen RSPO Ansprüchen nicht genügt und sich als Marketinginstrument der Palmölindustrie erwiesen. Denn unsere Recherchen haben ergeben, dass die Firma United Plantations weder die eigenen RSPO-Kriterien einhält, noch indonesisches Recht respektiert. So gab es Landkonflikte auf den Plantagen, die Umwandlung von über zwei Meter dicken Torfböden in Plantagen, Rodungen in Orang-Utan-Gebieten und innerhalb geschützter Seengebiete.

Der Agrospritmarkt ist potentiell ein riesiger Mengennachfrager. Eine nachhaltige Nutzung ist bei weltweit begrenzter landwirtschaftlicher Fläche nicht möglich. Der rasant steigende Bedarf an Pflanzenölen weltweit wird nicht nachhaltig zu befriedigen sein, ohne dafür kohlenstoffreiche und biodiversitätsreiche Gebieten zu opfern.

Fazit: Die Umsetzung der EU-Nachhaltigkeitsverordnung für Biokraftstoffe und flüssige Biomasse wird die jetzige Entwicklung nicht stoppen. Wertvolle Wälder werden weiterhin vernichtet, „Biokraftstoffe“ tragen direkt und indirekt zum Klimawandel und Biodiversitätsverlust bei. Man kann nicht gleichzeitig Nachhaltigkeit fordern und die Nachfrage stetig erhöhen.

2. These: Weltweit gibt es genügend Brachflächen für den Anbau von Biokraftstoffen

Die Entwicklung der Lebensmittelvorräte befinden sich auf einem immer schmaleren Grad. Praktisch sind Brachflächen kaum vorhanden. Stilllegungsaufgaben für Ackerland in Europa und Nordamerika sind längst zurückgenommen worden, und die Ackerflächen wieder in Nutzung genommen. Auch in anderen Ländern werden noch bestehende Agrarpotentiale aktiviert. Dennoch kann die gestiegene Nachfrage nach Lebensmitteln kaum gedeckt werden.

Die Knappheit der Ressource Boden führt bereits zu Spekulationen auf dem Bodenmarkt, wo Aktienunternehmen und Fonds in das Geschäft mit Ackerboden derzeit in großem Maßstab einsteigen. Aber auch von staatlicher Seite (China, Südkorea) werden Flächen im internationalen Maßstab gekauft, um die Ernährung der eigenen Bevölkerung zu sichern.

Die Ertragspotentiale degradiertes, devastierter, marginaler oder unproduktiver Flächen werden völlig überschätzt. Vor allem der knapper werdende Faktor Wasser führt im Gegenteil jetzt schon dazu, dass ehemals fruchtbare Regionen kaum noch genug Wasser erhalten und es immer häufiger zu Missernten kommt. Aktuell gilt dies nicht nur für große Regionen in Chinas, sondern auch für Argentinien und Australien.

Der Klimawandel wird diese Bedrohung in vielen Ländern Afrikas und Asiens, aber auch in südlichen Ländern der EU, verstärken. Angesichts dessen wird eine sichere Nahrungsmittelversorgung immer schwieriger.

Zudem gilt: Was für internationale Bioenergie-Unternehmen oft als Brachfläche oder nutzloses Land erscheint, wird in der Regel von der einheimischen Bevölkerung in Jahrhunderte langer Tradition in extensiver Viehwirtschaft oder zum Sammeln von Brennmaterial genutzt. Eine Studie von Goeren Berndes, der 17 Machbarkeitsstudien zur Bioenergie analysiert hat, kommt zu dem Ergebnis: „Land, was als degradiert eingeschätzt wird, ist oft die Grundlage der Subsistenzwirtschaft ländlicher Bevölkerung.“ Die indonesische Regierung bezeichnet zum

Beispiel Feuchtgebiete und Torfwälder als marginal, ohne dabei deren außerordentliche Bedeutung als Kohlenstoffspeicher zu respektieren. Einige Befürworter meinen, diese ländliche Bevölkerung könne vom Biospritboom profitieren. Die Erfahrung auf Ölpalm- und Zuckerrohrplantagen zeigt jedoch, dass die Arbeiter dort oft unter menschenunwürdigen Verhältnissen arbeiten und leben, nicht vom Gewinn profitieren und ihnen die Möglichkeit der Subsistenzwirtschaft genommen wird. Monokulturen, Pestizide und Düngemittel führen zu ökologischen Schäden wie dem Rückgang der Artenvielfalt und zur Wasserverunreinigung.

Zudem haben Agrosprit-Unternehmen auch ein wesentlich höheres Interesse, ihre Plantagen auf fruchtbaren Böden anzulegen, statt niedrigere Erträge auf kargen und devastierten Böden in Kauf zu nehmen. Alle bekannten Energiepflanzen erzielen einen höheren Ertrag pro Hektar auf fruchtbaren Böden und bei Düngung und Bewässerung. Warum sollte ein Unternehmen auf diese Option verzichten?

Fazit: Fruchtbare Brachflächen sind längst wieder in Nutzung. Die Möglichkeiten, auf marginale oder degradierte Flächen in großem Maßstab Agrospritpflanzen anzubauen sind ein Mythos. Keinesfalls werden sie in der Menge zur Verfügung stehen, die wir für den Anbau unseres Agrosprits brauchen. Vorteile des Anbaus von Agrotreibstoffen für den Export liegen einzig bei den Unternehmen und gehen zu Lasten der lokalen Bevölkerung und der Umwelt.

3. These: Biokraftstoffe fördern die einheimische Landwirtschaft

Tatsächlich profitieren Teile der heimischen Landwirtschaft (vor allem flächenstarke Ackerbaubetriebe) von der Möglichkeit, Pflanzen zur Erzeugung von Biogas oder Agrosprit anzubauen. Entsprechend stark ist die Fläche für den Anbau von Mais (für Biogasanlagen) und Raps (für die Dieselerzeugung) in den vergangenen Jahren gestiegen. Die hohen Pachtpreise zeigen die starke Nachfrage, aber auch die Probleme, die durch diesen zusätzlichen Markt entstanden sind.

Die unproblematische Ausdehnung des Anbaus von Energiepflanzen in Deutschland ist vorbei, die Entwicklung weitgehend ausgereizt. Sämtliche Ackerflächen werden mit teilweise sehr hoher (Düngungs-) Intensität angebaut. Der Anreiz, Energiepflanzen anzubauen führt inzwischen zu der fatalen Entwicklung, dass immer mehr Grünland auch auf moorigen und anmoorigen Standorten bis zur maximal erlaubten Grenze (5% laut Cross Compliance) zu Ackerland umgebrochen wird, mit entsprechender CO₂-Emission und Biodiversitätsverlusten.

Der in Deutschland erzeugte Raps

Anbaufläche in Deutschland 2009: ca. 1,5 Mio ha

Ertrag: 35 dt/ha

ergibt 5,1 Mio t Raps/Jahr

ergibt 2,1 Mio t Rapsöl

davon für Lebensmittel in Deutschland: 0,5 Mio t

Es bleiben ca. 1,6 Mio t Rapsöl für die Beimischung (reicht für maximal 5,3%ige Beimischung)

ohne B100 und Pflanzenöl. Der Rest müssen dann Importe sein (entweder Raps aus

Kanada/Ukraine oder Soja/Palmöl. Allerdings benötigen jetzt auch die anderen EU Länder immer

mehr Rapsöl, Raps wird aber in der EU vorwiegend in Deutschland, Frankreich und Polen

angebaut.

Greenpeace-Dieseltests haben gezeigt, dass heute schon durchschnittlich 22 Prozent Sojadiesel im Beimischungsanteil zu finden ist. Einzelne Proben enthielten überhaupt keinen Rapsdiesel, sondern ausschließlich Soja- und Palmdiesel. Die Begründung dafür ist einfach: Einheimische Rohstoffe sind knapp und teurer. Rapsöl ist fast doppelt so teuer wie Palmöl.

Einheimische Rohstoffe sind nur begrenzt verfügbar. Die Fläche für Rapsanbau kann nicht wesentlich ausgedehnt werden. Es muss eine 3jährige Fruchtfolge eingehalten werden und Winterraps kann durch seine Frostempfindlichkeit nicht in allen Regionen Deutschlands angebaut werden (Sommerraps hingegen hat deutlich weniger Ertrag, so dass sein Anbau wirtschaftlich uninteressant ist). Wenn aber zukünftig mehr Flächen bei uns für Energiepflanzen genutzt würden, müssten Lebensmittel oder noch mehr Tierfutter importiert werden. Bereits heute importiert Deutschland 6,8 Mio. Tonnen Tierfutter, vor allem Sojaschrot (Stand 2005/2006). Das entspricht einem Flächenbedarf von rund 2,6 Mio. ha Flächen in Argentinien und Brasilien, die einstmals Wälder waren und heute Sojaplantagen sind.

Mit dem Argument „Förderung der einheimischen Landwirtschaft“ wird das Thema Agrosprit gern lokal diskutiert und dadurch viel Sympathie bei Politikern erreicht. Beim Thema Bioenergie kann man jedoch lokal nicht von global trennen. Ölpflanzen können sich gegenseitig substituieren, weltweit angebaut werden und sowohl für Lebensmittel, als Tierfutter als auch zur Energiegewinnung eingesetzt werden. Im Fokus sollte daher immer stehen, welche globalen Auswirkungen nationale Regelungen haben. Während es durchaus sinnvoll ist, dass zum Beispiel die Rapsbauern ihre Traktor mit Rapsöl tanken, ist es klimapolitisch unverantwortlich, den Einsatz von Biodiesel für den gesamten Transportsektor vorzuschreiben, weil es durch die damit vorgeschriebenen Mengen zur Flächenkonkurrenz kommen muss.

Fazit:

Einheimische Rohstoffe sind zu teuer und nicht in ausreichender Menge verfügbar, um den Anstieg der Quote damit zu rechtfertigen. Jedes weitere Prozent Quotenerhöhung ist ein weiteres Prozent Import von Palmöl, Sojaöl oder Zuckerrohr-Ethanol mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Klima, die Biodiversität und die einheimische Bevölkerung. Eine nachhaltige Ausdehnung des Bioenergiepflanzenanbaus wäre nur möglich, wenn zugleich die Erzeugung von Fleisch bzw. Tierfutter in Deutschland bzw. Europa deutlich reduziert würde. Mittelfristig ist das eine klimapolitisch interessante, aber doch eher unrealistische Option.

Noch macht der Anbau von Agrotreibstoffen nur einen kleinen Prozentsatz aus. Aber das deutsche und europäische Modell macht Schule. Nicht nur bei uns steigen die Quoten; verpflichtende Beimischungsziele gibt es bereits in China, Argentinien, Indien, Indonesien, Malaysia, Australien und den USA. Der Anteil von Agrospritpflanzen an der Pflanzenproduktion wird also rasant anwachsen. Potentielle Produktionsländer wie Indonesien und Argentinien stellen sich bereits heute auf den wachsenden Bedarf in Europa ein. Die indonesische Regierung plant, weitere mindestens 10 Mio. ha Ölpalmlantagen anzulegen (zurzeit 6 Mio. ha). In Argentinien sind 9,5 Mio. ha Sojafelder zusätzlich zu den 16 Mio. ha existierenden Sojaplantagen geplant. Während im Jahr 2007 400.000 Tonnen Sojadiesel hergestellt wurde, entstehen jetzt neue Anlagen mit einer Gesamtkapazität von 4 Mio. Tonnen Sojadiesel für den Export. In der argentinischen Zeitung La Nación findet man Inserate, die Flächen des artenreichen Gran Chaco zum Anbau von Agrospritpflanzen anbieten. Diese Goldgräberstimmung hat die deutsche Regierung und die EU mit den gesetzlich vorgeschriebenen Beimischungsquoten gefördert.

Biomasse ist ein wichtiger Bestandteil der Erneuerbaren Energien. Allerdings wird der Anteil, den Biomasse leisten kann, oft überschätzt. Greenpeace-Berechnungen decken sich mit den Ergebnissen der jüngsten WBGU-Studie: Biomasse wird ca. 10 Prozent des Energiebedarfs decken können. Zu größten Teilen wird diese Biomasse aus Reststoffen und Abfällen stammen. In Zukunft werden wir die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche unseres Planeten für die Ernährung der Weltbevölkerung benötigen. Das hauptsächliche Potential der Erneuerbaren Energien liegt bei Wind, Wasser, Sonne und Geothermie. Diese Energieformen sind nicht oder deutlich weniger an Flächen gebunden. Wenn dennoch Energiepflanzen angebaut werden, sollten diese so effizient wie möglich genutzt werden. Die Effizienz von Energiepflanzen ist ca. 3 mal höher beim Einsatz für Kraft-Wärmekopplung als im Transportsektor.

Die Biokraftstoffquote dient der Aufrechterhaltung einer Dinosaurier- Technologie: Das Verbrennen von flüssigen Treibstoffen in ineffizienten Motoren. So werden Innovationen nicht genügend vorangetrieben. Die Zukunft der Mobilität liegt in kleineren, leichteren, deutlich verbrauchsärmeren Autos, Elektroantrieben mit erneuerbaren Energien und alternativen Verkehrskonzepten.

Resümee:

Die Bundesregierung sollte ihre eigenen wissenschaftlichen Berater sowie Studien, Fallbeispiele und Erfahrungen von NGOs aus dem Umwelt- und Sozialbereich, sowie UN-Gremien wie die FAO ernst nehmen und deren Empfehlungen umsetzen, statt lediglich den Forderungen der Lobbyverbände zu folgen.

Greenpeace fordert die Abschaffung der Biokraftstoffquote. Dies kann schrittweise erfolgen, indem die Quote auf jetzigem Niveau sofort eingefroren und dann schrittweise zurückgenommen wird. Agrotreibstoffe sind weder nachhaltig, noch tragen sie zum Klimaschutz bei. Die Quote in ihrer jetzigen Höhe und Entwicklung fördert auch nicht die heimische Landwirtschaft. Durch die Quote wird es langfristig zu immer stärkerer Flächenkonkurrenz kommen und damit zu einem Anstieg der Lebensmittelpreise. Einheimische Bevölkerung in den Anbauländern wird unter dem Agrospritboom tendenziell eher leiden als davon profitieren. Gewinner in Sachen Agrostreibstoff werden Konzerne sein, die in großem Maßstab intensive Monokulturen betreiben in Gegenden mit geringen Lohnkosten, bad governance, Korruption und wenig Transparenz.

Das Klimaziel der Bundesregierung ist durch geeignetere Maßnahmen wie zum Beispiel Gebäudedämmung, Einführung eines Tempolimits und der Reduktion des CO₂-Ausstoßes bei Autos zu erreichen.

Kontakt:

Greenpeace e.V.
Corinna Hölzel – Campaignerin Biodiversität
Große Elbstraße 39
22767 Hamburg
Corinna.Hoelzel@greenpeace.de

Sojaanteil an der Agrosprit-Beimischung zum Dieselkraftstoff

GREENPEACE



Agrosprit-Anteil am Diesel:
ca. **5 %**
im Durchschnitt

Davon SME:
ca. **22 %**
im Durchschnitt

■ RME – Rapsmethylester
■ SME – Sojamethylester

Quelle: Greenpeace Untersuchung, Oktober 2008