

Agro-Kraftstoffe Einschätzung und Positionen aus Verbrauchersicht

Mai 2008

Herausforderung Klimaschutz

Laut UN-Weltklimarat wird der Klimawandel durch menschliches Handeln verursacht¹. Die Staatengemeinschaft ist dringend aufgefordert, Maßnahmen zu ergreifen. Um dem Klimawandel wirksam zu begegnen, sind stärker als bisher neue Wege in der Effizienzsteigerung und in der Energieversorgung einzuschlagen. Die Maßnahmenkombination aus einem zügig auszubauenden Einsatz erneuerbarer Energien, der Senkung des Energieverbrauches und der Erhöhung der Energieeffizienz stellt dabei zukunftsfähige Lösungswege in Aussicht.

Insbesondere der Verkehrssektor wurde bislang zu stark von Konzepten zur CO₂-Minderung ausgenommen. Folge ist, dass Deutschland in diesem Bereich zwischen 1990 und 2007 sogar einen Anstieg der CO₂-Emissionen um 5 % verzeichnen musste².

Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätspolitik ist ein rasches Handeln gefragt. Und zwar durch eine Politik, die den Mobilitäts- und Energiebedarf der Verbraucherinnen und Verbraucher zu finanzierbaren Preisen auf Grundlage klimaschonender und ökologisch sinnvoller Maßnahmen sicherstellt.

Sowohl die EU als auch Deutschland haben jüngst ihre Pakete zum Klimaschutz vorgelegt. Dabei erhoffen sie sich bei der Reduktion von Klimagasen im Verkehrssektor einen Beitrag der so genannten Biotreibstoffe. Deutschland strebt an, den Anteil der alternativen Treibstoffe am Gesamttreibstoffverbrauch auf 20 Vol.% bis 2020 zu erhöhen³.

Experten weisen darauf hin, dass das Vorgehen der EU und von Deutschland nicht ausgereift ist. Ein umfassendes Klimapakete ist zwar notwendig, bei dessen Überprüfung muss aber die Vorteilhaftigkeit einzelner Maßnahmen erkennbar sein. Genau diese Vorteilhaftigkeit der Biokraftstoffstrategie wird aber mittlerweile von Wissenschaft⁴ sowie Umwelt⁵- und Verbraucherverbänden⁶ und auch EU-intern⁷ ernsthaft in Frage gestellt.

Das ursprünglich von vielen Experten begrüßte Ziel der Bundesregierung, mit den Agro-Kraftstoffen der 1. Generation klima- und umweltfreundliche Wege der Energieversorgung einzuschlagen, ist in weite Ferne gerückt. Gründe hierfür sind die „Biokraftstoff“-Quote, fehlende umsichtige Anbaustrategien aber auch die neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen zu Klimagasemissionen durch den Anbau von Nutzpflanzen. Wir sind daher der Ansicht, dass die Biokraftstoffstrategie der Bundesregierung auf den Prüfstand gehört. Die Verbraucherzentrale NRW unterstützt den vzbv in seinen Forderungen im Bereich „Klimaschutz in Landwirtschaft und Ernährung“⁸ und stellt für die Nutzung von alternativen Kraftstoffen folgendes fest:

¹ 4. Sachstandsbericht des IPCC (2007) über Klimaänderungen; 2007

² VCD, Klimawandel und Verkehr; 2007

³ BMU/BMELV, VDA, MWV, DBV, IG, VDB; Roadmap Biokraftstoffe; 2007

⁴ Wissenschaftlicher Beirat Agrarpolitik beim Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; 2007

⁵ NABU; Mehr Effizienz statt mehr Biomasse; Januar 2008

⁶ vzbv; Bioenergie: vzbv warnt vor neuen Abhängigkeiten; 17.1.2007

⁷ Biofuels in the European Context; JRC Workingpaper; 19.12.2007

⁸ Zwölf-Punkte-Programm des vzbv zum Klimaschutz im Bereich Landwirtschaft; 2008

Bio-Treibstoffe haben mit „Bio“ nichts zu tun

Der Begriff „Bio“ ist im Bereich der Lebensmittelproduktion mit strengen gesetzlichen Kriterien für Anbau und Verarbeitung hinterlegt. Um Verwechslungen mit diesen zu vermeiden, sollten „Bio“-Treibstoffe besser als Agro-Treibstoffe bezeichnet werden oder zumindest Begriffe wie „Rapsdiesel“ oder „Palmöldiesel“ benutzt werden. Wir erwarten vom Gesetzgeber unverzüglich entsprechende Regelungen verbindlich vorzuschreiben, um Verbrauchertäuschung mit dem Begriff „Bio“ Einhalt zu gebieten.

Nahrungsversorgung hat oberste Priorität

Dem Anbau von Nahrungs- und Futtermitteln muss erste Priorität vor dem Anbau nachwachsender Rohstoffe (NaWaRo) eingeräumt werden. Da Agro-Treibstoffe aus NaWaRo hergestellt werden, gilt dieser Nachrang auch für sie.

Schon jetzt ist offensichtlich, dass die Konkurrenz um die begrenzt zur Verfügung stehende landwirtschaftliche Nutzfläche zunimmt. Indiz hierfür sind deutlich steigende Preise für Lebens- und Futtermittel. In den vergangenen Jahren haben mehrere Faktoren wie weltweit schlechtere Ernten zu einer Verknappung vieler Agrarrohstoffe auf den Weltmärkten geführt.

Förderungen im Bereich der Biomassenutzung, ob stofflich oder energetisch, dürfen zukünftig keinen spürbaren Einfluss auf die Lebensmittelmärkte haben. Fehlentwicklungen sind beispielsweise bei der so genannten Tortillakrise in Mexiko klar zum Vorschein gekommen.

Trinkwasserversorgung geht vor

Die Trinkwasserversorgung der wachsenden Bevölkerung der Erde geht vor, denn für das Trinkwasser gibt es keine Alternativen. Nach dem Sprecher des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) Kaveh Zahedi⁹ kann der Bedarf für die Herstellung eines einzigen Liter Kraftstoffes, durch den Anbau von Agro-Pflanzen, bei 1000 Liter Wasser liegen. Solch ein hoher Wasserverbrauch steht in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen.

Biodiversität erhalten

Stilllegungsflächen und Grünlandflächen haben unter dem Aspekt des Umwelt- und Naturschutzes einen hohen Stellenwert. Ihre Artenvielfalt darf durch den Anbau nachwachsender Rohstoffe nicht gefährdet werden. Insbesondere durch die Produktion von Agro-Kraftstoffen werden diese schutzwürdigen Flächen aber gefährdet.

Auch der Anbau von Biomasse in Europa führt vielerorts zu einer Verengung der Fruchtfolge und gebietsweise sogar zu Monokulturen. Monokulturen¹⁰ weisen eine geringe Tier- und Pflanzenvielfalt auf und laugen Böden aus. Sie sind häufig anfälliger gegen Schadorganismen, was wiederum zum erhöhten Einsatz von Pflanzenschutzmitteln und damit zur Belastung des Bodens und des Wassers führt. Entstehen also für die Produktion von Agro-Kraftstoffen Monokulturen auf ursprünglich artenreichen Flächen, dann sind die Umweltfolgen besonders gravierend.

Ressourcenschutz auch bei Biomassenutzung

Der Einsatz von Biomasse in Klimaschutzstrategien muss möglichst effizient erfolgen und die jeweiligen Vermeidungskosten und Minderungspotenziale der verschiedenen Bioenergielinien berücksichtigen¹¹. Agro-Treibstoffe der so genannten 1. Generation sehen wir an hinterer Stelle.

⁹ EU-Parlament - Aktuelles; Water, climat chance and sustainable development; 30.01.2008

¹⁰ Bundesamt für Naturschutz (BfN); Naturschutz und Landwirtschaft im Dialog - Skript 211; 2007

¹¹ SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen; Klimaschutz durch Biomasse; 2007

Aussagen über die sich in der Entwicklungsphase befindenden Agro-Kraftstoffe der 2. Generation sind bislang nur eingeschränkt möglich, positivere Bilanzen werden aber erwartet.

Werden die CO₂-Vermeidungskosten herangezogen, dann liegen sie bei heimisch produzierten Agro-Treibstoffen bei etwa 150-300 € / t CO_{2äq}. Billigere Energienutzungsformen gibt es, wie z. B. die kombinierte Strom- und Wärmeerzeugung auf Basis von Holzhackschnitzeln, hier liegen die CO₂-Vermeidungskosten bei unter 50 € / t CO_{2äq}. Die CO₂ Äquivalent-Vermeidungsleistung von „Bio“diesel und „Bio“ethanol beläuft sich auf lediglich 3 t CO_{2 äq}/ ha. Mit anderen Bioenergielinien (z. B. Holzhackschnitzel-Blockheizkraftwerken auf Basis von Kurzumtriebsplantagen) ließen sich mehr als 12 t CO_{2 äq}/ha erreichen¹².

Darüber hinaus wird beim Anbau von Agro-Kraftstoffen je nach Intensität der Düngung und Bodenbearbeitung mittlerweile sogar mit einem Anstieg von Klimagasen gerechnet.

Keine Verdrängung der Selbstversorgung in Drittländern

In großem Tempo werden unter dem Deckmantel des Klimaschutzes die noch verbliebenen natürlichen tropischen Lebensräume in Nutzflächen umgewandelt, um den enormen Flächenbedarf für Agro-Kraftstoffe zu schaffen. Aus ökonomischen Interessen heraus kommt es zu einer massiven Vertreibung von Kleinbauern. Felder von Kleinbauern werden aufgekauft oder Bauern enteignet, um große zusammenhängende Plantagen zu schaffen. Die ländliche Bevölkerung verliert ihre Lebensbasis. Teilweise weichen die Betroffenen auf qualitativ schlechtere Böden aus. Um den gleichen Ertrag zu erzielen, sind die Kleinbauern gezwungen, eine entsprechend größere Fläche zu roden und zu kultivieren.¹³

Strenge Nachhaltigkeitskriterien weltweit durchsetzen

Die von der Bundesregierung vorgelegte Nachhaltigkeitsverordnung¹⁴ für importierte Ware reicht nicht aus. Wir fordern weltweit geltende Kriterien, damit keine Parallelmärkte für zertifizierte und nicht zertifizierte Agro-Kraftstoffe entstehen.

Beispielsweise ist die geplante Regelung, wonach kein Anbau in Gebieten erfolgen darf, die seit 2007 unter Schutz stehen, nicht ausreichend, wenn die für Agro-Kraftstoffe bereits gerodeten Flächen wieder in eine Waldnutzung überführt werden sollen. Hier müsste im Sinne des Urwaldschutzes ein früheres Datum gewählt werden.

Wir verlangen, den Anbau auf besonders schutzwürdigen Flächen zu untersagen. Importverbote für ganze Länder sind wichtig, wenn diese sich weigern, einen Anbau auf Moor- oder Urwaldflächen komplett zu untersagen.

Wir brauchen darüber hinaus auch Nachhaltigkeitskriterien für den Anbau innerhalb der EU. Schon jetzt wird an vielen Stellen deutlich, dass die Ausweitung der Anbauflächen von Mais und Raps in vielen Regionen kaum mehr mit ausgewogenen Fruchtfolgestrategien einhergehen kann oder sogar Grünlandflächen und Uferrandstreifen umgebrochen werden.

Kein Raubbau für den Import von Agro-Treibstoffen

Werden für die Produktion von Agro-Treibstoffen Regenwälder abgeholzt oder abgebrannt, dann ist die Klimabilanz katastrophal.

¹² Wissenschaftlicher Beirat Agrarpolitik beim Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; 2007

¹³ Universität Hohenheim; Resolution führender Tropenforscher: „Agro-Kraftstoffboom gefährdet lebenswichtige Ressourcen“; 22.2.2008

¹⁴ BMU; Verordnung über Anforderungen an eine nachhaltige Erzeugung von zu Biokraftstoffen verwendete Biomasse – Biomasse-Nachhaltigkeitsverordnung – BioNachV); 2007

Für Agro-Kraftstoffe, insbesondere „Bio“diesel aus Südostasien, ist seit längerem dieser Raubbau zu beobachten. Die damit verbundene Vernichtung der Biodiversität ist schwerwiegend und irreversibel. Was die globale Klimaerwärmung anbelangt, so werden 8 % der CO₂-Freisetzung alleine der Abholzung der Urwälder in Südostasien zugeschrieben¹⁵.

Wir fordern die Unternehmen der Kraftstoffwirtschaft auf, Agro-Treibstoffe aus ihrem Vertrieb zu nehmen, wenn diese aus Ländern stammen, in denen offensichtlich ein Raubbau nicht unterbunden wird.

„Biokraftstoff“-Quote abschaffen

Die Einführung der „Biokraftstoff“-Quote hat zu starken Marktverschiebungen geführt. Wurde bis Mitte 2006 noch der Großteil der Agro-Kraftstoffe aus heimischem Anbau und in Reinform angeboten, so ist mittlerweile eine Verschiebung hin zur Beimischung und dem Import von Agro-Kraftstoffen zu beobachten.

Für importierte Agro-Treibstoffe gelten bislang keine Regeln, die den Regenwald schützen oder die sozialen Belange der Menschen vor Ort aufnehmen. Eine Vorteilhaftigkeit der auf dem Markt befindlichen Agro-Kraftstoffe kann nach Abwägung aller Faktoren nicht gesehen werden.

Eine staatliche Förderung im Bereich der Agro-Kraftstoffe darf es bis auf weiteres nur noch für Forschungszwecke – insbesondere die Praxis-Entwicklung von Treibstoffen der 2. Generation - geben. Der Beimischungszwang muss zurückgenommen werden.

Verantwortlicher Umgang mit Mobilität

Wir sind weit entfernt, dass wir unsere Klimaprobleme durch den Einsatz von alternativen Kraftstoffen lösen. Die größtmöglichen Klima- und Umweltschutzpotenziale der privaten Haushalte sind im Bereich Mobilität u. a. ein verantwortungsvoller Umgang mit den eigenen Mobilitätsbedürfnissen (Umweltverbund: Bahn, Bus, mit Rad und zu Fuß, Carsharing) und im Einsatz besonders Sprit- / CO₂-sparender Autotypen für unvermeidbaren Individualverkehr.

Für ein klimafreundliches Verbraucherverhalten müssen allerdings auch entsprechende Angebote (Mobilitätsdienstleistungen, Autos und deren Antriebe) deutlich ausgebaut und nachhaltig ausgerichtet sein. Die Verbraucherinnen und Verbraucher erwarten sowohl von der Energie- wie von der Automobilwirtschaft zukunftsfähigere Produkte und Dienstleistungen zu bezahlbaren Preisen. Wir erwarten, dass die Politik hierzu die erfolgreichen Zielvorgaben und Rahmenbedingungen setzt und für deren Durchsetzung sorgt.

¹⁵ Deutsche Bundesstiftung Umwelt, Prof. Dr. Werner Wahmhoff; Folienvortrag Bio-raffiniert 22./23. November 2007 in Oberhausen