

WAS SIND AGRARKRAFTSTOFFE?

Agrarkraftstoffe werden nicht aus Erdöl, sondern aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen. Man unterscheidet Argrethanol und Argridiesel. Ethanol ist ein Benzinersatz, der aus stärke- oder zuckerhaltigen Pflanzen wie Mais, Weizen oder Zuckerrohr gewonnen wird. Argridiesel wird aus ölhaltigen Pflanzen wie Ölpalmen, Raps oder Soja hergestellt.

HEISST DAS NICHT EIGENTLICH BIOKRAFTSTOFFE?

Die Bezeichnung Biokraftstoffe ist irreführend, denn die meisten Menschen verbinden mit dem Begriff „Bio“ etwas Positives, Gesundes und Umweltfreundliches. Doch beim Anbau der Energiepflanzen handelt es sich keinesfalls um eine nachhaltige und ökologische Produktion. Die neuen Kraftstoffe gehen zu Lasten vieler Menschen im Süden und der Umwelt. Deshalb sprechen INKOTA und andere Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen von Agrarkraftstoffen.

BRAUCHEN WIR AGRARKRAFTSTOFFE NICHT, UM DEN KLIMAWANDEL AUFZUHALTEN?

Oft werden uns Agrarkraftstoffe als das Wundermittel gegen den Klimawandel präsentiert. Allerdings ist die Klimabilanz der Agrarkraftstoffe lange nicht so positiv, wie es uns die Befürworter glauben machen wollen. Das Londoner Institute for European Environmental Policy (IEEP) untersuchte Auswirkungen der Agrarkraftstoffpläne der EU-Mitgliedsstaaten. Das Institut kommt zu dem Schluss, dass die CO₂-Bilanz der Agrarkraftstoffe negativ wird, wenn der gesamte Herstellungsprozess der Kraftstoffe berücksichtigt wird – also auch der Einsatz von Maschinen



und die Nutzung von Kunstdünger

und Pestiziden beim Anbau der Energiepflanzen sowie deren Transport. So entsteht beispielsweise beim Düngen das klimaschädigende Lachgas, das 300 Mal gefährlicher ist als das Treibhausgas CO₂. Wird schließlich – wie für Palmölplantagen in Indonesien – ein Teil der Anbaufläche durch Abholzung oder Brandrodung von Regenwald und die Trockenlegung von Torfmooren gewonnen, wird die Klimabilanz über Jahre oder Jahrzehnte negativ. Denn es werden nicht nur einzigartige Ökosysteme, sondern auch wichtige CO₂-Senken zerstört.

WARUM MACHEN AGRARKRAFTSTOFFE HUNGER?

Der Anbau der Energiepflanzen, die zur Gewinnung von Agrarkraftstoffen gebraucht werden, steht in direkter Konkurrenz

zur Nahrungs- und Futtermittelproduktion. Je mehr landwirtschaftliche Anbaufläche für die Produktion von Agrarkraftstoffen verwendet wird, desto weniger bleibt für die Nahrungsmittelproduktion. Seit die Mitgliedsstaaten der EU sowie die USA sich für eine Ausweitung der Nutzung von Agrarkraftstoffen ausgesprochen haben, orientieren sich die Weltmarktpreise für Zucker und Mais am Ölpreis. Für die Menschen in vielen Entwicklungsländern sind die Nahrungsmittelpreise dadurch explodiert. Seit dem Jahr 2007 hat sich der Preis für Mais am Weltmarkt zeitweise mehr als verdoppelt. Für viele Menschen werden selbst Grundnahrungsmittel unbezahlbar. Die Anzahl der Hungernden hat in den letzten Jahren einen traurigen Höchststand von fast 1 Milliarde Menschen erreicht. Durch den Agrarkraftstoffboom wird sich dieser Trend fortsetzen.

WENN AGRARKRAFTSTOFFE SO VIELE NACHTEILE HABEN, WER HAT DANN EIN INTERESSE AN IHRER NUTZUNG?

Mit dem Boom der Agrarkraftstoffe sind die großen Mineralöl-, Automobil- und Saatgutkonzerne mit ins Geschäft eingestiegen. Die Mineralölindustrie sieht in den Agrarkraftstoffen ein zweites Standbein neben den fossilen Kraftstoffen und Saatgutkonzerne wittern den großen Durchbruch der Grünen Gentechnik mit Hilfe der nachwachsenden Rohstoffe. Die Automobilhersteller freuen sich, dass sie weiterhin große und schnelle Autos mit einem hohen Spritverbrauch verkaufen können.

GIBT ES AGRARKRAFTSTOFFE AUCH AN UNSE-REN TANKSTELLEN?

Im Jahr 2009 wurden dem Benzin an Deutschlands Tankstellen insgesamt rund 900 Millionen Liter Ethanol beigemischt. Das entspricht knapp 4 Prozent der Gesamtmenge des verkauften Benzins. Seit 2011 müssen alle Tankstellen Benzin anbieten, das zu 10 Prozent aus Argrethanol besteht, das sogenannte E10. Der Anteil der Agrarkraftstoffe beim Diesel beträgt bereits 7,4 Prozent. Die Europäische Union schreibt in einer Richtlinie vor, dass der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch im Verkehrssektor bis 2020 auf 10 Prozent steigen soll – dies schließt Elektromobilität mit ein. Im deutschen Biokraftstoffquotengesetz ist vorgesehen den Anteil von Agrarkraftstoffen bis zum Jahr 2015 auf 8 Prozent zu steigern.

WO WERDEN DIE PFLANZEN FÜR DIE AGRARKRAFTSTOFFE ANGEBAUT?

Klar ist, dass das angestrebte Ziel der EU nur durch massive Rohstoffimporte aus Entwicklungs- und Schwellenländern zu erreichen sind. Das IEEP berechnete, dass 50 Prozent des Argrethanol und 41 Prozent des Argridiesels, der 2020 in der EU benötigt wird, importiert werden müssen. Schon jetzt kommt ein großer Teil der beigemischten Agrarkraftstoffe aus Asien oder Lateinamerika. Laut Greenpeace wurden im Jahr 2008 in neun von 47 Argridiesel-Proben Palmöl-Diesel in An-

teilen von fünf bis 25 Prozent nachgewiesen. Für den Export von Palmöl zur Produktion von Agrardiesel werden in Indonesien nicht nur Millionen Hektar Urwald gerodet, sondern auch Menschen von ihrem Land vertrieben. Auch in anderen Ländern werden auf Ackerflächen zunehmend Energiepflanzen für den europäischen Markt angebaut. Allein auf dem afrikanischen Kontinent bauten zumeist europäische Konzerne in den letzten zehn Jahren auf über 18 Millionen Hektar Energiepflanzen zur Herstellung von Ethanol bzw. Agrardiesel an.

SCHAFFT DIE PRODUKTION VON AGRARKRAFTSTOFFEN NICHT ARBEITSPLÄTZE IN DER LANDWIRTSCHAFT UND LINDERT DAMIT DIE ARMUT?

Nein, im Gegenteil – der rasant wachsende Flächenbedarf für den Anbau nachwachsender Rohstoffe führt in vielen Ländern zu sozialen Konflikten aufgrund der Vertreibung von Kleinbauern und Bäuerinnen oder der Umwandlung von Flächen, die bisher indigenen Gemeinschaften oder Landlosen als Existenzgrundlage dienen. Die Zerstörung kleinbäuerlicher Strukturen vernichtet dabei wesentlich mehr Arbeitsplätze in den Entwicklungsländern als die neue Agrarkraftstoffproduktion schaffen kann. Durch intensiv bewirtschaftete großflächige Monokulturen und stark mechanisierte Plantagenwirtschaften werden Millionen Menschen arbeitslos. Kleinbauern und Bäuerinnen werden zunehmend vom Markt verdrängt, da sie mit den großen Plantagen nicht konkurrieren können. Bauernorganisationen kritisieren außerdem die oft menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen auf den neuen Plantagen.

KANN DIE REGIERUNG MIT NACHHALTIGKEITSKRITERIEN DIE EINHALTUNG VON UMWELT- UND SOZIALSTANDARDS SICHERSTELLEN?

Seit Juli 2010 dürfen die Mineralölkonzerne Agrarkraftstoffe nur noch auf die Quote anrechnen, wenn diese nachhaltig produziert wurden. „Nachhaltige“ Agrarkraftstoffe müssen im Vergleich zu fossilen Energieträgern mindestens 35 Prozent weniger Treibhausgase freisetzen, und die erforderliche Biomasse darf nicht auf Flächen mit hohem Naturschutzwert, wie etwa Regenwäldern oder Feuchtgebieten, angebaut worden sein. Die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung (Biokraft-NachV) regelt diese Nachhaltigkeitsanforderungen. Die Kriterien berücksichtigen jedoch weder soziale und menschenrechtliche Kriterien noch indirekte Effekte wie Landnutzungsveränderungen. Organisationen aus den Produktionsländern bezweifeln zudem, ob es überhaupt möglich ist, ein wirksames internationales Zertifizierungssystem zu etablieren.

DÜRFEN WIR JETZT NICHT MEHR AUTO FAHREN?

Generell gilt, dass der Kraftstoffverbrauch stark reduziert werden muss. Dazu kann jede/r Einzelne einen Beitrag leisten (siehe unten). Zudem muss in Zukunft in energieeffizientere Fahrzeuge investiert werden. Benzinsparende Autos und Elek-

troautos können dabei einen ersten Schritt darstellen. Gefördert werden müssen zudem dringend der öffentliche Personennahverkehr sowie die Verkehrsvermeidung.

WAS MACHT INKOTA?

INKOTA unterstützt Basisorganisationen in Lateinamerika und Afrika, die sich in ihren Ländern für die Verwirklichung des Menschenrechts auf Nahrung einsetzen. Viele unserer Projektpartner haben die Ausweitung der Agrarkraftstoffnutzung als ernsthafte Bedrohung für das Menschenrecht auf Nahrung erkannt. Deshalb richtet INKOTA einen dringenden Appell an die bundesdeutsche und europäische Politik, den Agrarkraftstoffwahnsinn zu stoppen und alle Beimischungsquoten zurückzunehmen. Unter dem Motto „Biosprit macht Hunger“ überreichte INKOTA im Jahr 2008 20.000 Unterschriften an den damaligen Bundesumweltminister Sigmar Gabriel. Gemeinsam mit UnterstützerInnen aus ganz Deutschland konnte INKOTA damit ein deutliches Zeichen gegen die Verwendung von Nahrungsmitteln für die Kraftstoffproduktion setzen.

UND WAS HAT DAS MIT MIR ZU TUN?

Jede/r Einzelne von uns sollte zunächst das eigene Mobilitätsverhalten überdenken. Ist es notwendig die Brötchen mit dem Auto zu holen? Ist es notwendig, mit dem Flugzeug in den Urlaub zu fliegen? Auch der Transport von Tomaten, die im Winter aus südlichen Ländern nach Deutschland geliefert werden, ist mit einem enormen Kraftstoffverbrauch verbunden. Lässt sich im Winter nicht auf den Tomatensalat verzichten? Neben dem eigenen Konsumverhalten können wir auch politischen Druck ausüben, damit es nicht zu einer weiteren Ausweitung des Agrarkraftstoffverbrauchs kommt. Als Autofahrer können Sie an den Tankstellen ein politisches Zeichen setzen, indem Sie den E10-Kraftstoff boykottieren. Und unter www.inkota.de/agrosprit können Sie eine Protestmail an die Bundesregierung schreiben und eine Rücknahme der Beimischungsquoten fordern.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Literaturhinweise

Kaphengst; Bahn: Land Grabbing – Der globale Wettlauf um Agrarland; VSA-Verlag 2012

Internet-Links

www.inkota.de/agrosprit

www.umweltinstitut.org

INKOTA-Materialien

INKOTA-Brief 144 (2008): Landwirtschaft Global

INKOTA-Brief 152 (2010): Die neue Landnahme

INKOTA-Infoblätter zu den Themen Menschenrecht auf Nahrung, Ernährungssouveränität, Grüne Gentechnik, Biopiraterie, Biologische Vielfalt, Klimawandel, Weltagrарbericht, Landgrabbing und Überfischung
Arbeitsheft Hunger, Globalisierung und Landwirtschaft mit vielen Workshopmodulen.