

Was sind Agrokraftstoffe?

Agrokraftstoffe werden nicht aus Erdöl, sondern aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen. Man unterscheidet Bioethanol und Biodiesel. Ethanol ist ein Benzinersatz, der aus stärke- oder zuckerhaltigen Pflanzen wie Mais, Weizen oder Zuckerrüben gewonnen wird. Biodiesel 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. Biokraftstoffe gehen zu Lasten von vielen Menschen im Süden und der Umwelt. Deshalb sprechen INKOTA und viele andere Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen von Agrokraftstoffen.

Brauchen wir Agrokraftstoffe nicht, um den Klimawandel aufzuhalten?

Oft werden uns Agrokraftstoffe als das neue Wundermittel gegen den Klimawandel präsentiert. Allerdings ist die Klimabilanz der Agrokraftstoffe lange nicht so positiv, wie es uns die Befürworter glauben machen wollen. Aktuelle Studien kommen zu dem Ergebnis, dass das Einsparpotenzial von Agrokraftstoffen gegenüber Erdöl lediglich bei 10 bis 30 Prozent liegt. Dabei verschlechtert nicht nur die energieintensive Produktion der dafür benötigten synthetischen Düngemittel und Pestizide die Klimabilanz. Beim Düngen entsteht außerdem 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 Agrokraftstoffe Hunger?

Der Anbau der Energiepflanzen, die zur Gewinnung von Agrokraftstoffen gebraucht werden, steht in direkter Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelproduktion. Je mehr landwirtschaftliche Anbaufläche für die Produktion von Agrokraftstoffen verwendet wird, desto weniger bleibt für die Nahrungsmittelproduktion. Diese Entwicklung trägt mit dazu bei, dass Nahrungsmittelpreise steigen. Je nach Land sind 30 bis 70 Prozent der Preissteigerungen bei Nahrungsmitteln seit 2005 auf die Herstellung von Bioethanol oder Biodiesel zurückzuführen. Für viele Menschen in den ärmeren Ländern werden dadurch selbst Grundnahrungsmittel unbezahlbar. Schon jetzt leiden 960 Millionen Menschen an Hunger. Internationale Hilfsorganisationen warnen davor, dass es zu einer Explosion der Nahrungsmittelpreise kommen wird.



Wenn Agrokraftstoffe so viele Nachteile haben, wer hat denn dann ein Interesse an der Nutzung von Agrokraftstoffen?

Mit dem Boom der Agrokraftstoffe sind die großen Mineralöl-, Automobil-, Saatgut-, und Gentechnikkonzerne mit ins Geschäft eingestiegen. Die großen Konzerne übernehmen die Erforschung, Produktion, Verarbeitung und den Transport unserer Nahrung und Kraftstoffe. Die Mineralölindustrie sieht in den Agrokraftstoffen ein zweites Standbein neben den fossilen Kraftstoffen und Saatgutkonzerne profitieren von den steigenden Lebensmittelpreisen. Gentechnikkonzerne wittern den großen Durchbruch ihrer Technik mit Hilfe der nachwachsenden Rohstoffe.

Gibt es Agrokraftstoffe auch an unseren Tankstellen?

Schon heute sind dem an allen Tankstellen erhältlichen Benzin und Diesel Agrokraftstoffe beigemischt. In Deutschland beträgt der Anteil derzeit ca. 3 Prozent. Im Sommer 2007 hatte die Bundesregierung angekündigt den Beimischungsanteil der Agrokraftstoffe bis zum Jahr 2020 auf 20 Prozent zu erweitern. Auf massiven Druck von entwicklungs- und umweltpolitischen Organisationen beschloss der Bundestag im April 2009 eine Gesetzesänderung zur Verringerung der Beimischungsquoten von Biokraftstoffen. Vorgesehen ist, die gesetzliche Quote für Biokraftstoffe für das Jahr 2009 von 6,25 Prozent auf 5,25 Prozent abzusenken. Für die Jahre 2010 bis 2014 wird die Quote auf einer Höhe von 6,25 Prozent eingefroren. Da der Bundesrat gegen die Verringerung der Förderung von Biokraftstoffen gestimmt hat, befindet sich das Gesetz derzeit im Vermittlungsausschuss (Stand Juni 2009).

Wo werden denn die Pflanzen für die Agrokraftstoffe angebaut?

Klar ist, dass auch die angestrebten Beimischungsziele von 6,25 Prozent nur durch massive Importe aus Entwicklungs- und Schwellenländern zu erreichen sind. Schon jetzt kommt ein großer Teil der beigemischten Agrokraftstoffe aus Asien oder Lateinamerika. Schätzungen zufolge müssten in der EU über zwei Drittel der landwirtschaftlichen Flächen für den Anbau von Kraftstoffpflanzen verwendet werden, um den Eigenbedarf zu decken – in Deutschland würden selbst alle Flächen nicht dafür ausreichen. So trägt die erhöhte Nachfrage hierzulande dazu bei, dass viele Länder des Südens auf die Anpflanzung und den Export von Agrokraftstoffen setzen.

Schafft die Produktion von Agrokraftstoffen nicht Arbeitsplätze in der Landwirtschaft und lindert damit die Armut in den Entwicklungsländern?

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 Agrospritproduktion schaffen kann. Durch intensiv bewirtschaftete großflächige Monokulturen und stark mechanisierte Plantagenwirtschaften werden Millionen Menschen arbeitslos. Kleinbauern werden zunehmend vom Markt verdrängt, da sie mit den großen Plantagen nicht mehr konkurrieren können. Bauernorganisationen kritisieren außerdem die oft menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen auf den neuen Plantagen.

Aber die Bundesregierung möchte doch zukünftig darauf achten, dass bei der Gewinnung von Agrokraftstoffen Umwelt- und Sozialstandards eingehalten werden, oder?

Die Europäische Kommission sieht in ihrer Gesetzgebung zu Erneuerbaren Energien Nachhaltigkeitskriterien für Agrokraftstoffe vor. Diese sollen in ein freiwilliges Zertifizierungssystem münden und müssen bis 2010 von den EU-Mitgliedsstaaten übernommen werden. Viele Nichtregierungsorganisationen kritisieren jedoch, dass die geplanten Kriterien weder soziale und menschenrechtliche Kriterien noch indirekte Effekte wie Landnutzungsveränderungen berücksichtigen. Umweltkriterien wurden bisher nur vage formuliert und laden dazu ein, umgangen zu werden. Experten bezweifeln zudem, ob es überhaupt möglich ist, ein wirksames internationales Zertifizierungssystem zu etablieren.

Und welche Alternativen gibt es? Dürfen wir jetzt nicht mehr Auto fahren?

Zunächst einmal steht fest, dass Agrokraftstoffe keine Alternative zu den fossilen Kraftstoffen darstellen. Die negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur sind schlichtweg zu groß. Zudem lässt sich mit Agrokraftstoffen der steigende Energiebedarf nicht abdecken. Vielmehr muss in Zukunft in energieeffizientere Fahrzeuge investiert werden. Benzinsparende Autos können dabei einen ersten Schritt darstellen. Gefördert werden müssen 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 Agrokraftstoffnutzung als ernsthafte Bedrohung für das Menschenrecht auf Nahrung erkannt. Deshalb richtet INKOTA einen dringenden Appell an die bundesdeutsche und europäische Politik, den Agrospritwahnsinn zu stoppen. Unter dem Motto „Biosprit macht Hunger“ überreichte INKOTA 20.000 Unterschriften an Bundesumweltminister Sigmar Gabriel. Gemeinsam mit UnterstützerInnen aus ganz Deutschland konnte INKOTA damit ein deutliches Zeichen gegen die Verwendung von Nahrungsmitteln für die Kraftstoffproduktion setzen. Die Protestaktion hatte Erfolg. Der öffentliche Druck von INKOTA und anderen Organisationen hat mit dazu beigetragen, dass die Quoten zur Beimischung von Agrokraftstoffen stark verringert worden sind. Besuchen Sie unsere Webseite, um über weitere Protestaktionen zum Thema Agrokraftstoffe zu erfahren.

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, anstatt den Zug zu nehmen? 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 Agrokraftstoffverbrauchs kommt. Beteiligen Sie sich an unseren Protestpostkartenaktionen. Auf unserer Webseite können Sie sich auch online beteiligen und erhalten weitere Informationen zum Thema.

Weiterführende Informationen

Literaturhinweise

Caritas International (Hrsg.): Volle Tanks – leere Teller – Der Preis für Agrokraftstoffe: Hunger, Vertreibung, Umweltzerstörung. Lambertus 2007.

Internet-Links

www.umweltinstitut.org
www.regenwald.org
www.biofuelwatch.org

INKOTA-Materialien

INKOTA-Brief 144: Landwirtschaft Global
 INKOTA-Brief 145: Fairer Handel Heute
 INKOTA-Brief 148: Jahrhundertkrise Klimawandel
 INKOTA-Infoblatt 1: Menschenrecht auf Nahrung
 INKOTA-Infoblatt 2: Ernährungssouveränität
 INKOTA-Infoblatt 4: Grüne Gentechnik
 INKOTA-Infoblatt 5: Biopiraterie
 INKOTA-Infoblatt 6: Biologische Vielfalt
 Informationsblatt zu den INKOTA Auslandsprojekten der ländlichen Entwicklung
 Protestpostkarte gegen Agrosprit und Vertreibungen in Kolumbien „Geben Sie uns das Land zurück, Herr Präsident!“

INKOTA-netzwerk e.V. Greifswalder Str. 33a, 10405 Berlin, Telefon 030-4289111,
 E-Mail: inkota@inkota.de, www.inkota.de

Spendenkonto KD-Bank, Nr.: 1555 0000 10, BLZ: 350 601 90

INKOTA
 netzwerk e.V. 

Gefördert durch den Evangelischen Entwicklungsdienst, aus Mitteln des BMZ durch die Inwent gGmbH und die Stiftung Nord-Süd-Brücken, durch die Landesstelle für Entwicklungszusammenarbeit des Berliner Senats sowie dem Katholischen Fonds.