

# **Keine Agroenergien aus Raubbau oder Vertreibung**

Biomasse nachhaltig erzeugen und nutzen



# Keine Agroenergien aus Raubbau oder Vertreibung

## Zusammenfassung

Für die Nutzung von Agroenergie steht in Deutschland und Europa lediglich eine begrenzte Anbaufläche zur Verfügung. Nur ein Bruchteil der von der Bundesregierung und der EU angestrebten Agrosprit-Quoten könnte über die nutzbaren Flächen erfüllt werden. Die überhöhten Ziele überfordern die Ökosysteme und haben keinen Nutzen für den Klimaschutz. Sie werden nur erreicht werden können, wenn auf strukturarme großflächige Monokulturen und den massiven Import von Agrarkraftstoffen aus tropischen Ländern gesetzt wird. Dabei werden Umwelt- und Sozialstandards außer Acht gelassen. In den Ländern des Südens sind Regenwaldabholzung oder Vertreibung von Kleinbäuerinnen und Kleinbauern die Regel. Ein internationales Zertifizierungssystem für nachhaltig angebaute Energiepflanzen ist kurzfristig nicht kontrollierbar und wird kaum wirksam greifen. Zudem sind die Auswirkungen des Agrarkraftstoffbooms auf die Lebensmittelpreise besorgniserregend.

Der massive Einsatz von biogenen Kraftstoffen ist auch in Deutschland eine Sackgasse, sofern eine Wende in der Verkehrspolitik ausbleibt. Statt auf den Ausbau klimaschädlicher Auto- und Schwerlastverkehre zu setzen, müssen ein nutzerfreundlicher öffentlicher Nahverkehr und eine attraktive Bahn geschaffen werden. Aus Gründen der Klima- und Energieeffizienz sollte künftig verstärkt auf Biogas gesetzt werden. Dieses kann sowohl für die gekoppelte Erzeugung von Strom und Wärme als auch in Fahrzeugen eingesetzt und ins Erdgasnetz eingespeist werden. Die Produktion von Pflanzenölen und Biodiesel macht meist nur in regionalen Kreisläufen für den Eigenbedarf in der Land- und Forstwirtschaft oder in geschlossenen Flottensystemen, beispielsweise bei Busunternehmen Sinn.

Um eine umweltverträgliche Erzeugung und Nutzung von Agroenergie zu ermöglichen, müssen die Ziele der Biokraftstoffstrategien Deutschlands und der EU auf ein Niveau abgesenkt werden, welches den nachhaltigen Potentialen der deutschen und der europäischen Agrarflächen entspricht. Parallel sind wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um den Import von Agrarkraftstoffen aus großflächigem Anbau, Raubbau oder Vertreibung zu unterbinden. DIE LINKE schließt sich dem von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen im Sommer 2007 geforderten Importmoratorium an.

## DIE LINKE fordert:

- ◀ **die Überprüfung der nationalen und europäischen Ziele für biogene Kraftstoffe.**
- ◀ **die Nutzung von Agroenergien flexibel an nachhaltigem Potential auszurichten.**
- ◀ **ein Importverbot für Agroenergien aus großflächigem Anbau, Raubbau und Vertreibung .**
- ◀ **kein Strom aus Palmöl.**
- ◀ **eine klimaschutzorientierte Agroenergie-Förderung in Deutschland.**
- ◀ **die Berücksichtigung des Naturschutzes im Regelwerk für Agroenergien in Deutschland.**

# Keine Agroenergien aus Raubbau oder Vertreibung

## Mit Agrosprit auf dem Holzweg

Die Erzeugung und Nutzung von Agroenergie aus nachwachsenden Rohstoffen kann einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Gleichzeitig kann Agroenergie landwirtschaftliche Betriebe stärken, zusätzliche Arbeitsplätze schaffen und regionale Wirtschaftskreisläufe befördern. Voraussetzung hierfür ist ihr maßvoller Ausbau, eine ökologisch anspruchsvolle Bewirtschaftung zur ihrer Erzeugung und ihr zielgerichteter Einsatz im Sinne eines anspruchsvollen Klimaschutzes. Die aktuelle Entwicklung zeigt jedoch in eine andere Richtung. Agroenergie soll zunehmend dafür herhalten, den hohen Spritverbrauch und damit einhergehenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Kraftfahrzeugsektor abzufedern. Mit hohen Anteilen Rapsdiesel oder Getreidebenzin im Tank will sich die Automobilindustrie vor echtem Klimaschutz drücken. Dabei entsteht insbesondere in den Ländern des Südens eine gefährliche Sogwirkung hin zu agrarindustriellen Strukturen mit erheblichen sozialen und ökologischen Folgen.

Die Bundesregierung plant in ihrem „Integrierten Energie- und Klimaprogramm“ den massiven Ausbau von aus Biomasse hergestellten Treibstoffen. Bundesumweltminister Sigmar Gabriel setzt im Agrokraftstoffbereich gar auf eine „industrielle Revolution“. Auch die Europäische Union, die USA und weitere Staaten wollen deutlich mehr Sprit vom Acker tanken. Hinzu kommt weltweit ein erhöhter Einsatz von Pflanzenölen zum Betrieb von Heizkraftwerken. In Deutschland wird die Entwicklung gezielt in Richtung Kraftfahrzeugsektor durch eine zwangsweise, jährlich steigende Beimischung von Biodiesel und Bioethanol zum mineralischen Kraftstoff vorangetrieben. Gleichzeitig werden reine biogene Kraftstoffe stufenweise höher besteuert, was die so genannten B100-Kraftstoffe weitgehend unrentabel macht. Die Marktmacht liegt damit in den Händen der großen Mineralölkonzerne, welche die Zwangsbeimischung umzusetzen haben. Bis zum Jahr 2020 soll der Agrosprit-Anteil hierzulande 17 Prozent ausmachen, EU-weit 10 Prozent. Klein- und mittelständische Betriebe können dem Preisdiktat der Ölmultis nicht folgen. Dezentrale Agrokraftstoffproduktions- und -handelsstrukturen brechen zusammen und der Druck hin zu agrarindustriellen Anbauformen in großflächigen Monokulturen und zu Importen wächst.

Zunehmend regt sich Widerstand gegen diese Entwicklung. Alarmierende Nachrichten kommen insbesondere aus tropischen Ländern wie Brasilien, Indonesien oder Kolumbien, die aufgrund der hohen Nachfrage in den Industriestaaten den Export biogener Kraftstoffe stark ausweiten. Die Folgen sind oft die Abholzung von Regenwäldern, Vertreibung von Kleinbäuerinnen und Kleinbauern und indigenen Völkern, strukturarme intensiv bewirtschaftete Monokulturen, Wassermangel sowie der Anstieg der Nahrungsmittelpreise infolge des Agrarkraftstoffbooms. Auch hierzulande werden zunehmend die Umweltvorteile von biogenen Treibstoffen in Frage gestellt. Bei ihrer Nutzung erzeugen sie zwar weniger Klimagase als fossiler Sprit. Der Anbau und die Verarbeitung verursachen aber erhebliche Umweltbelastungen, so dass die ökologische Gesamtbilanz sogar schlechter ausfallen kann als bei herkömmlichem Benzin oder Diesel, z.B. wenn für den Herstellungsprozess von Bioethanol aus Getreide Braunkohle eingesetzt wird.

## Ohne Verkehrswende kein Klimaschutz durch Agroenergien

Biogene Treibstoffe werden das Klimaproblem des Verkehrs nicht lösen können, solange in Deutschland und auch anderen Industriestaaten keine grundlegende Wende in der Verkehrspolitik eingeleitet wird. Das heißt: weg vom ressourcen- und energieaufwändigen Auto- und Schwerlastverkehr, hin zu einem nutzerfreundlichen öffentlichen Nahverkehr und einer attraktiven Bahn, die auch den ländlichen Raum flächendeckend bedient. Zudem muss sich unsere Wirtschafts- und Lebensweise dahin entwickeln, dass Verkehr wo möglich vermieden wird. Nur im Bündel dieser Maßnahmen lassen sich Klimaschutz und Mobilität in Übereinstimmung bringen. Hier vorrangig auf neue, vermeintlich saubere Treibstoffe zu setzen, ist ein gefährlicher Irrweg. Energie vom Acker kann zwar einen Beitrag leisten, macht aber nur dann Sinn, wenn sich aus der Nutzung echte Umweltvorteile ergeben, Klimaschutz und Beschäftigung sinnvoll miteinander verbunden und regionale Wirtschaftskreisläufe gefördert werden.

Nach dem im August 2007 von der Merkel-Regierung beschlossenen Energie- und Klimaprogramm soll ein erheblicher Anteil der CO<sub>2</sub>-Einsparung im Verkehrssektor durch den Einsatz von biogenen Treibstoffen erfolgen. Den Anteil solcher Treibstoffe am Gesamtkraftstoffverbrauch will die Koalition bis 2020 auf 20 Volumenprozent (17 Prozent energetisch) erhöhen. Das soll den Klimagasausstoß beim gegenwärtigen Kraftstoffverbrauch um zehn Prozent senken.

Dem gegenüber hatte der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) bereits im Juli 2007 in seinem Gutachten „Klimaschutz durch Biomasse“ darauf hingewiesen, dass hierzulande auf verfügbaren Flächen und unter nachhaltigen Bedingungen nur ein Agrosprit-Anteil von höchstens 6,75 Prozent erreichbar sei. Und das auch nur dann, wenn jegliche erzeugte Biomasse und alle biogenen Reststoffe zur Kraftstoffherzeugung verwandt würden.

Die Bundesregierung ignoriert dies. Sie setzt somit lieber auf problematische Importe von Agrokraftstoffen, als sich mit Automobil- und Mineralölkonzernen anzulegen. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass sie im Klimaschutzpaket auf jegliche Instrumente zur Verkehrsvermeidung verzichtet. Auch auf der Hand liegende Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung werden nicht ergriffen. So wird es beispielsweise weiterhin kein Tempolimit geben; die Anreize zum Bau übermotorisierter Fahrzeuge bleiben erhalten. Die KFZ-Steuer wird zwar zukünftig am CO<sub>2</sub>-Ausstoß bemessen, aber nur geringe Anreize bieten, um übermotorisierte und spritschluckende Wagen unattraktiv zu machen. Auch das steuerliche Dienstwagenprivileg bleibt vorerst unangetastet. So kann beispielsweise die Anschaffung eines Porsche Cayenne Turbo als Dienstwagen, der mehr als 22 Liter je 100 Kilometer verbraucht, über die Zeit der Abschreibung bis zu 53.000 Euro Steuern sparen.

Unter dem Strich hat die Bundesregierung dem ungebremsten Anstieg des Aufkommens beim Auto- und Schwerlastverkehr nichts entgegen zu setzen.

### **Nachhaltigkeit zwingende Voraussetzung für die Agroenergienutzung**

DIE LINKE im Bundestag hat mehrfach deutlich gemacht, dass die Nachhaltigkeitsbilanz der verschiedenen Agrokraftstoffe deutlich stärker berücksichtigt werden muss. Damit ist mehr gemeint als die eigentliche Energie- oder Klimabilanz: Aufgrund der begrenzten Anbauflächen müssen vorrangig jene Verfahren gefördert werden, die über den gesamten Produktionsprozess ein Zugewinn an stofflicher und energetischer Verwertung bei geringstem Einsatz von Düngemitteln und Pestiziden ermöglichen. Ferner müssen die Auswirkung des Anbaus auf die Artenvielfalt sowie die Stärkung des ländlichen Raums mehr Beachtung finden.

Unter diesem Blickwinkel muss künftig der Einsatz von regional produziertem Biogas eine deutlich stärkere Rolle im Mix der Agroenergien einnehmen. Bei der Erzeugung von Biogas ist Biomasse in einer großen Bandbreite nutzbar. Sie kann nach der Umwandlung in Gas bis zu drei Mal wirkungsvoller und dabei auch kostengünstiger eingesetzt werden als im Tank. Diese hohe Effizienz wird allerdings nur bei der gleichzeitigen Produktion von Strom und Wärme in der so genannten Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) erreicht. Der derzeit noch niedrige Anteil der Wärmenutzung muss deshalb deutlich erhöht werden. Entsprechend aufbereitet, kann Biogas auch in Fahrzeugen eingesetzt werden. Ins bestehende Erdgasnetz eingespeist kann es das fossile Gas teilweise ersetzen und steht dann bundesweit zur Verfügung. Auch regionale Biogasnetze sind denkbar und vernünftig.

Hingegen werden beispielsweise der überwiegende Anteil von Palmöl aus Borneo oder Bioethanol aus brasilianischem Zuckerrohr zurzeit nicht nachhaltig erzeugt. Diese Kraft- und Treibstoffe dürfen deshalb keinen Zugang zum europäischen Markt bekommen, weil sie in großflächiger Monokultur und unter Raubbau an der Natur produziert werden.

Besorgnis erregende Berichte aus Erzeugerländern im Süden sowie verschiedene Studien zur Natur- und Klimaverträglichkeit von Agroenergien machen eine Neubewertung der Problematik „biogene Kraftstoffe“ erforderlich. Bundesregierung und EU-Kommission müssen deshalb ihre bisherige Position ändern. Es ist erstens zu prüfen, auf welcher Grundlage die Förderungen von biogenen Kraftstoffen nachhaltig ausgestaltet werden kann. Zweitens stellt sich die Frage, ob eine Zertifizierung von biogenen Treibstoffen aus den Erzeugerländern im Süden oder aus Osteuropa, die soziale und ökologische Mindeststandards garantieren soll, tatsächlich wirksam und überprüfbar eingeführt werden kann, oder ob sie wirkungslos bleibt.

### **Agrokraftstoff-Importe gehen auf Kosten der Länder des Südens**

Das SRU-Gutachten „Klimaschutz durch Biomasse“ stellt fest, dass in der Bundesrepublik eine Ausweitung der landwirtschaftlichen Flächen zum umweltverträglichen Anbau von Biomasse bis zum Jahr 2030 von derzeit 1,6 Mio. Hektar auf 3 bis 4 Mio. Hektar möglich sei. Das von der Bundesregierung angestrebte Agrokraftstoffziel wäre demnach nur zu einem Drittel aus einheimischen Ressourcen erfüllbar. Und selbst dann stünden dann keine weiteren Flächen mehr zur Verfügung, um aus nachwach-

senden Rohstoffen andere Energieträger als Agrokraftstoffe zu erzeugen. Beispielsweise Biogas, Pflanzenöle oder Holzpellets für die Produktion von Strom und Wärme. Oder auch Biomasse zur stofflichen Verwendung, etwa in der chemischen Industrie. Der angestrebte Agrosprit-Anteil kann also nur unter umweltschädlichen Anbaumethoden im Inland bzw. zu Lasten anderer Landnutzungen erfüllt werden, oder unter der Voraussetzung, dass Deutschland Agrotreibstoffe bzw. Biomasse im großen Umfang importiert.

Europaweit wird bis 2020 ein Anteil von biogenen Kraftstoffen von zehn Prozent angepeilt. Nach Berechnungen der EU kann aber bereits das Ziel von 5,75 Prozent bis 2015 nur zu 75 Prozent erreicht werden, ohne auf Importe zurückzugreifen.

Der weltweite Produktionsboom bei biogenen Kraft- und Treibstoffen hat schon jetzt gravierende Probleme zu Tage treten lassen: Der agrarindustrielle Plantagenanbau, etwa in Malaysia und Indonesien (Palmöl) oder in Brasilien (Bioethanol aus Zuckerrohr sowie Sojaöl), geht oft zu Lasten des Regenwaldes, der dafür abgeholzt wird. Der bevorstehende Importsog für Agroenergien wird den Nutzungsdruck auf Tropenwälder in Südostasien und Lateinamerika noch deutlich erhöhen. Auch andere ökologisch sensible Gebiete sind betroffen. Dieser Prozess schadet nicht nur der biologischen Vielfalt und dem Klimaschutz, sondern auch der dort ansässigen indigenen Bevölkerung sowie vertriebenen Kleinbäuerinnen und Kleinbauern.

Im Jahr 2005 belief sich in Brasilien die landwirtschaftlich genutzte Fläche einschließlich Dauerkulturen auf rund 67 Millionen Hektar. Hinzu kommen 197 Millionen Hektar Weideland und Wiesen. Laut nationalem Plan für Agroenergie könnten bis zum Jahr 2030 bis zu 200 Millionen Hektar für die Kultivierung von Energiepflanzen genutzt werden - knapp ein Viertel des brasilianischen Staatsgebiets. Bereits in kürzerer Frist sei die Hälfte, also rund 100 Millionen Hektar, erschließbar, meint die brasilianische Regierung. Dabei geht es nicht nur um Zuckerrohr, sondern auch um Soja für die gekoppelte Produktion von Futtermitteln und Kraftstoffen.

Indonesien hatte 2005 eine landwirtschaftlich genutzte Fläche (Ackerland und Dauerkulturen) von 37 Millionen Hektar sowie 11 Millionen Hektar Weideland und Wiesen. Die Regierung plant, zusätzlich etwa 20 Millionen Hektar Land in Agrarkraftstoffplantagen umzuwandeln. Extremer Druck lastet auch auf Borneo, wo es nicht nur um den Tropenwald und seine Bewohnerinnen und Bewohner geht. Dort würden durch die zunehmende Zerstörung von Torfregenwäldern Milliarden Tonnen an zusätzlichen Treibhausgasen aus dem Boden freigesetzt. Selbst das Hungerland Angola ist laut Welthungerhilfe dabei, die Anbaufläche für Palmöl auszuweiten. Sie soll verzehnfacht werden.

Bei der aggressiven Ausweitung des Anbaus von Energiepflanzen kann von Klimaschutz keine Rede mehr sein. Durch direkte oder indirekte Verdrängung werden Tropenwälder als wertvolle Klimaregler und Hüter der Artenvielfalt vernichtet. Der Anbau geschieht meist in strukturarmen Monokulturen und unter massivem Einsatz von Pestiziden und Düngemitteln. Weitere Konzentrationsprozesse in der Landwirtschaft sind die Folge. Dem fallen viele Kleinbäuerinnen und Kleinbauern zum Opfer. Expertinnen und Experten befürchten überdies Wassermangel durch den Boom biogener Treibstoffe. Laut Stockholm International Water Institut könnte sich die weltweite Wassernachfrage aus der Landwirtschaft durch den Anbau biogener Brennstoffe bis 2050 verdoppeln.

Die Hoffnung, mittels biogenen Treibstoffen könne die Macht der Mineralölkonzerne gebrochen werden, ist aufgrund falscher politischer Weichenstellungen bislang eine Illusion. Momentan profitieren die Kleinbäuerinnen und Kleinbauern in den Ländern des Südens kaum vom Agrarkraftstoffexport. Im Gegenteil: Bei den gegenwärtig herrschenden Strukturen sind es vor allem Großgrundbesitzer und Raffineriebetreiber, die daran verdienen. Mit Sorge betrachtet DIE LINKE die Goldgräberstimmung bei Nahrungsmittel- und Gentechnikkonzernen im Zusammenhang mit Agrokraftstoffen sowie die zunehmende Konkurrenz zu Nahrungs- und Futtermitteln.

All diese Entwicklungen schließen aber nicht aus, dass in den Erzeugerländern Energiepflanzen von regionalen Kooperativen oder Kommunen für die selbstbestimmte Eigenversorgung mit Strom, Wärme und Kraftstoffen genutzt werden könnten. Im Gegenteil: Hier könnte ein wichtiges Zukunftsfeld des Energiepflanzenanbaus in Asien, Afrika oder Lateinamerika liegen. Die Produktion von biogenen Treibstoffen bietet also auch Chancen für die Länder und Regionen im Süden. Sie können ihre eigene Mobilität ohne teure Importe von fossilen Brennstoffen verbessern. In nachhaltigen Strukturen entwickelt, kann dies regionale Wirtschaftskreisläufe befördern und dem Klimaschutz dienen. So kann die Produk-

tion von Ethanol aus Zuckerrohr - anders als etwa die Ethanolproduktion aus Weizen oder Zuckerrüben in Deutschland - energetisch durchaus effizient sein, da nicht nur der Zucker, sondern die gesamte Pflanze genutzt wird, ähnlich wie bei der Herstellung von Biogas. Demgegenüber wird hierzulande die Ethanol-Destillation sogar mit CO<sub>2</sub>-intensiver Braunkohle betrieben.

Das Thema Agroenergien bietet die Gelegenheit, generell die sozialen und ökologischen Folgen der modernen Landwirtschaft sowie gegenwärtiger Konsummuster zu hinterfragen. So werden beispielsweise, nach Tonnen gerechnet, bislang weltweit mehr Futtermittel zur Fleischerzeugung produziert als direkte Nahrungsmittel für den menschlichen Verzehr. Gerade für die Sojaproduktion als Viehfutter wird im großen Umfang Regenwald geopfert. Eine Verengung auf die Agrokraftstoffe greift also zu kurz. So würde die Reduzierung des Fleischverbrauchs in den Industriestaaten zusätzliche Anbauflächen für die Energiepflanzenproduktion bereitstellen, ohne den Druck auf Regenwälder oder auf Flächen zur Nahrungsmittelproduktion zu erhöhen. Auch der gemeinsame Anbau von Nahrungs- und Ölpflanzen sowie eine deutlich bessere Reststoffverwertung könnten den maßvollen Einsatz biogener Kraftstoffe sicherstellen, ohne die Nahrungsmittelsicherheit oder die natürliche Umwelt zu gefährden.

### **Glaubwürdige Zertifizierung nicht in Sicht**

Den zunehmenden sozialen und ökologischen Problemen bei Import-Agroenergien soll mit der Einführung einer Nachhaltigkeitszertifizierung begegnet werden. Sie soll insbesondere weiteren Raubbau und Vertreibung verhindern. Das Beispiel der bisher gescheiterten Versuche, die Einfuhr illegal geschlagenes Tropenholzes in Europa zu überwachen oder gar zu verbieten, zeigen aber, dass es äußerst schwierig wäre, die Einfuhr von biogenen Treibstoffen wirksam auf Sozial- und Umweltstandards hin zu kontrollieren. Dies gilt umso mehr, als Treibstoffe homogene Güter sind, deren Produktion, Vertrieb und Vermischung zu überwachen, äußerst kompliziert ist.

Vor allem aber lässt sich das zentrale Problem der Zertifizierung auch mit der intelligentesten Überwachungen kaum fassen: Die indirekte Verdrängung. So werden etwa in Brasilien neue Zuckerrohrfelder zur Ethanolproduktion nur selten direkt auf Neuodungsflächen angebaut. Sie werden (auch aus klimatischen Gründen) eher auf älteren Agrar- oder Weideflächen in Zentralbrasilien angelegt. Die zuvor darauf angebauten Pflanzungen, beispielsweise Soja-Plantagen, oder die Rinderherden wandern jedoch allzu oft in den Regenwaldgürtel im Norden oder in den ebenso wertvollen Cerrado und führen dort zu neuen Abholzungen. Ferner führt die Vertreibung von Kleinbäuerinnen und Kleinbauern durch Großagrarien nicht nur zu massiven Menschenrechtsverletzungen, sondern vielfach auch dazu, dass diese Menschen sich neues Land suchen. Nicht selten sind es Waldgebiete, die dann der Brandrodung und anschließenden Besiedlung zum Opfer fallen.

Insofern bestehen zurzeit kaum Erfolgsaussichten für ein wirksames Zertifizierungssystem. Den Tropenwäldern, den darin lebenden Menschen sowie den von Vertreibung bedrohten Kleinbäuerinnen und Kleinbauern wird vielmehr am meisten geholfen, wenn das Grundproblem angegangen wird: Der rasant ansteigenden Nachfragedruck der Industriestaaten nach Agrartreibstoffen. Als wichtigste Maßnahmen muss daher zunächst ein Importstopp für biogene Treib- und Kraftstoffe in die EU verfügt und die Nachfrage auf ein akzeptables Maß reduziert werden.

Das gilt umso mehr, als die Entwürfe der Nachhaltigkeitsverordnungen für Agroenergien auf Ebene der EU und Deutschlands lediglich einige schwache ökologische Zielstellungen enthalten. Soziale Standards oder Menschenrechtsnormen haben in den vorgesehenen Zertifizierungssystemen keinen Eingang gefunden.

### **Ein Nachhaltigkeitsrahmen für Agroenergien**

Die Ausgangsbedingungen dafür lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

1. Für den nachhaltigen Anbau von Biomasse für die Energiegewinnung steht in der Bundesrepublik in Konkurrenz zur sonstigen Bodennutzung nur eine begrenzte Anbaufläche zur Verfügung.
2. Die für Deutschland von der Bundesregierung angestrebten Quoten für den Einsatz von Agrarkraftstoffen würden beim jetzigen Spritverbrauch das Potential dieser Anbauflächen deutlich übersteigen. Sie lassen sich nur erreichen, wenn auf umweltschädliche Anbaumethoden in großflächigen Monokulturen und den massiven Import von Agrarkraftstoffen oder Biomasse aus tropischen Län-

dem gesetzt wird. Vergleichbares gilt für die europäische Biokraftstoffstrategie. Auch die vermehrte Nutzung von Pflanzenölen zur Produktion von Strom und Wärme erhöht das Importvolumen.

3. Beim Import von biogenen Kraftstoffen ist es bisher kaum möglich, Brennstoffe oder Biomasse aus tatsächlich nachhaltigem Anbau zu beziehen. Regenwaldabholzung oder Vertreibung von Kleinbäuerinnen und Kleinbauern und indigener Bevölkerung zu Gunsten von Großagrariern sind alarmierende Realität. Ein internationales Zertifizierungssystem für nachhaltig angebaute Energiepflanzen ist kaum kontrollierbar und wird deshalb nicht wirksam greifen. Zudem sind die Auswirkungen des Agrokraftstoffbooms auf die Lebensmittelpreise vielleicht in Deutschland zu tolerieren, nicht aber in den Erzeugerländern des Südens.
4. Die rasant ansteigende Nachfrage an biogenen Kraftstoffen führt auch hierzulande vermehrt zu Monokulturanbau, wachsenden Pestizid- und Düngemittelsatz und erhöht den Druck auf geschützte Landschaften, Gewässerrandstreifen und wertvolles Grünland. Darum ist der massive Einsatz von Biomasse zur Produktion von flüssigen Kraftstoffen auch in Deutschland eine Sackgasse, sofern er den Umfang regionaler Produktions- und Reststoffverwertungskreisläufe übersteigt. Agrosprit nutzt zudem die Energiepflanzen nur unzureichend. Demgegenüber lässt sich mit der gekoppelten Erzeugung von Strom und Wärme aus Biogas je Hektar eine vielfache Menge an nutzbarer Energie gewinnen. In Fahrzeugen eingesetzt, ist Biogas ebenfalls effizienter als die Verwendung flüssiger Agrartreibstoffe. Darüber hinaus kann es in das Erdgasnetz oder in Biogasnetze eingespeist werden. Unter dem Strich macht die Produktion von Pflanzenölen und Biodiesel meist nur für den Eigenbedarf in der Land- und Forstwirtschaft oder in geschlossenen Flottensystemen Sinn, beispielsweise bei regionalen Busunternehmen.

### **Wege in eine nachhaltige Nutzung von Agroenergien**

Um eine umweltverträgliche Erzeugung und Nutzung von Agroenergien zu ermöglichen, müssen die Ziele der Biokraftstoffstrategien Deutschlands und der EU auf ein Niveau abgesenkt werden, welches den nachhaltigen Potentialen der deutschen und der europäischen Agrarflächen entspricht. Parallel sind wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um den Import von Agrokraftstoffen aus großflächigem Anbau zu unterbinden. DIE LINKE schließt sich dem von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen im Sommer 2007 geforderten Importmoratorium an. Überdies muss die Subventionierung des Einsatzes von importiertem Palmöl über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) beendet werden. Der Einsatz von Biogas zur stationären Erzeugung von Strom und Wärme sowie zur Einspeisung ins Gasnetz ist verstärkt zu fördern.

Überprüfung der nationalen und europäischen Ziele für biogene Kraftstoffe. Für Deutschland soll die Quote für den Anteil biogener Kraftstoffe am Gesamtkraftstoffverbrauch zunächst möglichst nahe am heutigen Niveau (rund 4 Prozent) eingefroren werden. Der Bestand der Anlagen zur Produktion von Agrartreibstoffen wird so im Grundsatz gesichert und Vertrauensschutz gegenüber den Investoren gewährleistet. Auch die Zielsetzung des Europäischen Rates von 10 Prozent bis 2020 bedarf einer nachhaltigeren Ausrichtung, also einer Korrektur nach unten.

- ◀ **Nutzung von Agroenergien flexibel an nachhaltigem Potential ausrichten.** Statt einem starren Anteil für Agrokraftstoffe sollte eine variable Quote für heimische Agroenergien insgesamt festgelegt werden. Diese muss sich zum einen an den nachhaltig im Inland zur Verfügung stehenden Anbauflächen orientieren. Zum anderen ist sie abhängig vom Gesamtenergieverbrauch. Sollte sich durch eine Politik, die auf Energieeffizienz und der Verkehrsvermeidung setzt, der Energieverbrauch deutlich vermindern, so wäre ein entsprechend höherer prozentualer Agroenergie-Anteil machbar. Bei steigendem Kraft- oder Treibstoffeinsatz müsste die Quote entsprechend sinken.
- ◀ **Importverbot für Agroenergien aus Großplantagen, bei Raubbau oder Vertreibung.** Die EU und Deutschland sollten ein Einfuhr-Moratorium für Agrartreibstoffe und Biomasse von industriellen Großplantagen, aus gentechnischem Anbau sowie aus offensichtlichem Raubbau erlassen. Wegen der gegenwärtig großen Probleme bei der Durchsetzung eines glaubhaften Zertifizierungssystems müsste das Einfuhrverbot auch jene Erzeugerländer als Ganzes umfassen, in denen vorgenannte Anbaumethoden regelmäßig praktiziert werden.

- ◀ **Kein Strom aus Palmöl.** Angesichts der zunehmenden Verstromung von importiertem Palmöl in deutschen Kraftwerken ist ferner im Rahmen der laufenden EEG-Novelle festzulegen, dass die Förderung nur für biogene Brennstoffe aus dem Inland gezahlt wird.
- ◀ **Agroenergien in Deutschland richtig fördern.** Nach einer Übergangszeit, die aufgrund des Vertrauensschutzes gewährt werden muss, sollte die Förderung von Agroenergien umgestellt werden. Statt einer generellen Agrokraftstoffförderung mittels Zwangsquote ist die Optimierung von Agroenergien in Bezug auf ihr Potential zur CO<sub>2</sub>-Minderung und in Richtung der kombinierten Erzeugung von Strom und Wärme aus Agroenergien auszurichten. Die Produktion von Pflanzenölen und Biodiesel muss, um zukunftsfähig zu sein, kreislauforientierten regionalen Konzepten folgen.
- ◀ **Regeln für Agroenergien in Deutschland naturschutzgerecht festlegen.** Der Einsatz von Düngemitteln muss auch beim Biomasseanbau reduziert werden. Die Erfordernisse des integrierten Pflanzenschutzes sind konsequent umzusetzen. Der Einsatz von Agrotechnik und der Umbruch von Dauergrünland sind zu verbieten. Der ökologische Landbau als die nachhaltigste Form der Landwirtschaft ist ebenso zu fördern wie alle Anstrengungen für eine weitere Ökologisierung der konventionellen Landwirtschaft. Die Schutzgebietsverordnungen sollten dahingehend überprüft werden, ob sie Umweltgefährdungen, die mit dem Anbau von nachwachsenden Rohstoffen einhergehen, hinreichend ausschließen.

◀ **Noch Fragen?**

Fraktion DIE LINKE im Bundestag

Eva Bulling-Schröter, MdB

Umweltpolitische Sprecherin

Hans-Kurt Hill, MdB

Energiepolitischer Sprecher

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Telefon 030-227 72485

[eva.bulling-schroeter@bundestag.de](mailto:eva.bulling-schroeter@bundestag.de)

[hans-kurt.hill@bundestag.de](mailto:hans-kurt.hill@bundestag.de)

[www.linksfraktion.de/energie](http://www.linksfraktion.de/energie)

Stand: 4. März 2008