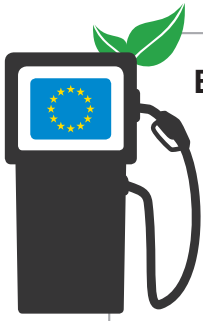


Verordnete Verantwortungslosigkeit –

Die Förderung von Biosprit in der EU



Erneuerbare-Energien-Richtlinie

Der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor soll schrittweise auf zehn Prozent bis 2020 gesteigert werden. Dies ist in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive, RED) der EU festgelegt. Dieses Ziel wird hauptsächlich durch den Einsatz von Biosprit erreicht.

Kraftstoffqualitätsrichtlinie

Im selben Zeitraum soll der Ausstoß klimaschädlicher Gase im Verkehr gemäß der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (Fuel Quality Directive, FQD) je Liter Diesel und Benzin um sechs Prozent verringert werden.

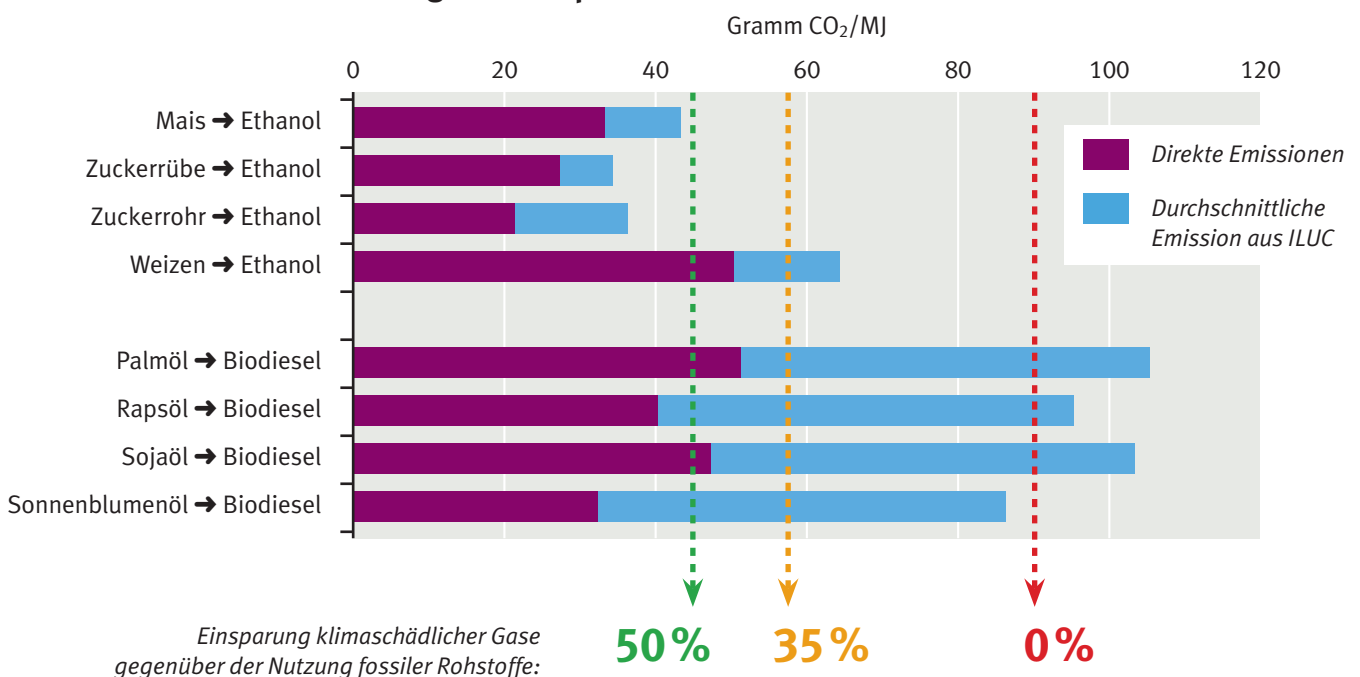


Beide Ziele sollen den Klimaschutz im Verkehrssektor voran bringen. Sie werden im Straßenverkehr vor allem durch die Beimischung von Biodiesel (z. B. aus Raps, Palmöl oder Soja) und Bioethanol (z. B. aus Zucker oder Weizen) erreicht. Diese Ziele leisten nur einen geringen Beitrag zum Klimaschutz. Der sogenannte *Biosprit* steht zudem in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion. **Eine Reform der Biosprit-Politik ist dringend erforderlich!**

Schlechte Klimabilanz

Zur Anrechnung auf das Zehn-Prozent-Ziel muss Biosprit gegenüber fossilen Rohstoffen Treibhausgas-Einsparungen von mindestens 35 Prozent und um 50 Prozent ab 2017 erzielen. Werden indirekte Effekte berücksichtigt, leistet Biosprit das kaum. Denn: Der Anbau der Energiepflanzen erfolgt häufig auf Flächen, die zuvor zum Anbau von Nahrungsmitteln genutzt worden sind. Diese Produktion verlagert sich dann auf Wald- und Weideflächen, da die Nachfrage nach Nahrungsmitteln weiterhin besteht. So werden Ökosysteme zerstört und Treibhausgase freigesetzt. Sie werden für den Zeitraum 2010-2020 auf 500-830 Millionen Tonnen geschätzt.¹ Dies entspricht den gesamten Emissionen Ungarns im Jahr 2007 oder acht Prozent der gesamten Verkehrsemissionen der EU im Jahr 2007.¹ Die indirekten Landnutzungsänderungen („indirect land-use change“, ILUC) fließen aber nicht in die offizielle Klimabilanz der Biokraftstoffe ein. Zwar leistet Bio-Ethanol einen Beitrag für den Klimaschutz – jede vermiedene Tonne CO₂ verursacht jedoch Kosten in Höhe von 432 bis 493 €!²

Die tatsächliche Klimawirkung von Biosprit³

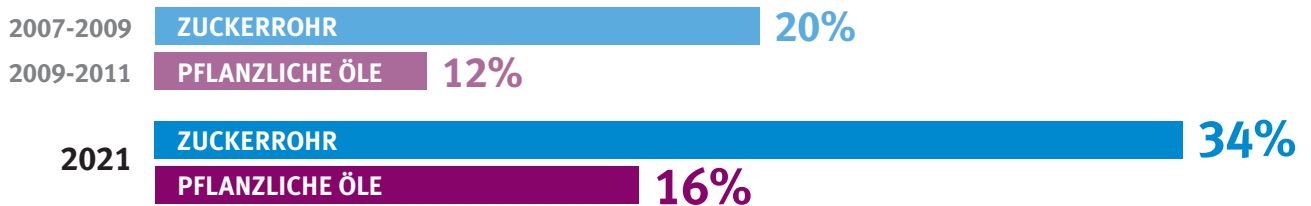




! Wenn Biosprit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten soll, müssen ILUC-Emissionen berücksichtigt werden. Andernfalls werden Millionen Tonnen CO₂, die den Treibhauseffekt verstärken, komplett ignoriert.

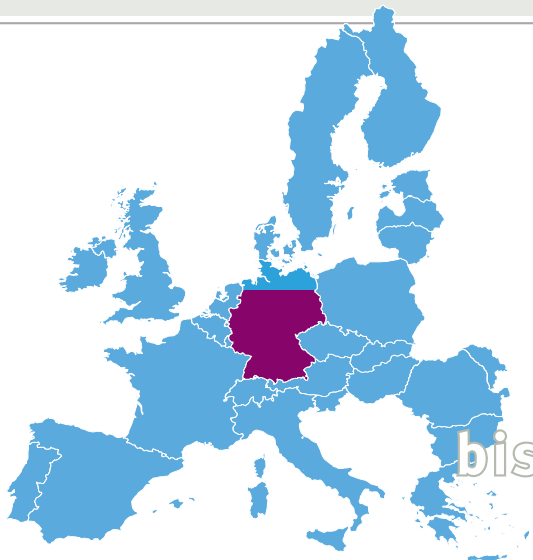
Der Biospritboom führt zu Hunger

Ein immer größerer Anteil der weltweiten Zuckerrohr- bzw. Ölpflanzenproduktion wird zur Herstellung von Biokraftstoffen benötigt:



Schon bis 2009 wurden 12 Prozent der pflanzlichen Öle⁴ und 20 Prozent des Zuckerrohrs⁵ für die Biospritproduktion eingesetzt. 2021 könnten es 16 Prozent bzw. 34 Prozent sein.⁶ Ohne die zusätzliche Nachfrage durch Biokraftstoffe wären die Nahrungsmittelpreise im Jahr 2017 um 6-15 Prozent niedriger.⁷

i „Die [Nahrungsmittel-] Preise sind erheblich höher, als sie es ohne Biospritproduktion wären.“ Daher empfehlen Weltbank, FAO, OECD und 7 weitere multilaterale Organisationen den G 20 Staaten, Anreize und Förderung für die Produktion und den Verbrauch von Biosprit zu beenden.⁸



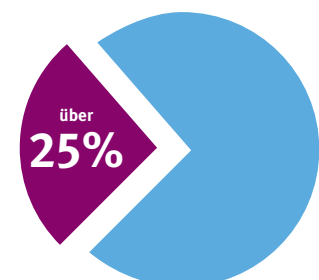
Landbedarf der Europäischen Union für Biosprit

Um den EU-Biospritbedarf im Jahr 2020 zu decken, wird eine Anbaufläche von 22 - 31,5 Millionen Hektar benötigt.⁹ Dies entspricht bis zu 88 Prozent der Gesamtfläche Deutschlands. Dafür werden auch Flächen in Entwicklungsländern in Anspruch genommen, die zum Anbau von Nahrungsmitteln und zur Linderung der Not von 870 Millionen Hungernden auf der Welt geeignet wären.

bis zu **88%**

Auswirkungen eines globalen Biosprit-Ziels

Würde das Zehn-Prozent-Ziel weltweit eingeführt und allein durch Biosprit aus Ackerpflanzen gedeckt, müsste mehr als ein Viertel der globalen Ernte zur Herstellung von Biosprit verwendet werden.¹⁰



Landraub unter dem Deckmantel des Klimaschutzes

Fruchtbares Land ist ein knappes Gut und wird daher für ausländische Investoren immer interessanter. Der durch die Biospritnachfrage zusätzlich angeheizte Wettbewerb um Land – insbesondere in Entwicklungsländern – führt häufig zu Vertreibungen und systematischen Missachtungen von Menschenrechten der einheimischen Bevölkerung.¹¹ Nach einem Bericht der International Land Coalition wurden im letzten Jahrzehnt auf mehr als 60 Prozent der neu gekauften und gepachteten Flächen Pflanzen angebaut, die für die Produktion von Biosprit verwendet werden können.

Biosprit zerstört wichtige Ökosysteme

Beim Anbau von Energierohstoffen sind industrielle Monokulturen die Regel. Pestizide gelangen häufig ins Grundwasser und gefährden die Gesundheit der einheimischen Bevölkerung. Darüber hinaus verschlingt die Produktion eines einzigen Liters Biosprit etwa 2500 Liter Wasser.¹² Naturnahe Areale werden in Felder für Bioenergiepflanzen umgewandelt. Dies verringert die Artenvielfalt auf diesen Flächen um ca. 85 Prozent.¹³



Obwohl diese Gefahren lang erkannt sind, enthalten die Nachhaltigkeitskriterien der EU nur schwache Umwelt- und keinerlei Sozialkriterien! Ohne starke Nachhaltigkeitskriterien und deren Einhaltung befördern die beiden EU-Richtlinien Hunger und Landvertreibung.

Sinnvoller Klimaschutz im Verkehr sieht anders aus

Statt auf Biosprit zu setzen, müssen Regierungen und Industrie andere Möglichkeiten zum Klimaschutz ausschöpfen. Bioenergie kann besser dort eingesetzt werden, wo sie am effizientesten ist, also dezentral und zur gleichzeitigen Erzeugung von Strom und Wärme.¹⁴ Das Verkehrssystem muss als Ganzes neu gedacht werden und z. B. den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, moderne Stadtplanung, Effizienz oder Veränderungen im Verkehrsverhalten in den Blick nehmen. Bereits kleinste Maßnahmen erzielen einen vergleichbaren Effekt für den Klimaschutz wie Biosprit.

Potenziale für die Reduktion der Treibhausgase im deutschen Verkehr



Maßnahme → Einsparpotenzial¹⁵

10% des Kraftstoffes in der EU aus Biosprit (mit 35% Einsparung, ohne ILUC!) → 3,5%

120 km/h Tempolimit auf Autobahnen → 1,6%

50 Prozent der Autofahrten unter 5km werden per Rad oder zu Fuß erledigt → 2,5%

Verwendung von Leichtlaufölen in allen dafür technisch geeigneten Autos → 2,2%

Verpflichtende Nutzung von Leichtlaufreifen sowie Reifendrucküberwachungssysteme → 3,0%





Verkehrswende statt Biosprit!

Biosprit leistet nur einen geringfügigen Beitrag zum Klimaschutz und stellt eine Gefahr für Ernährung und Umwelt dar. Statt weiterhin auf eine überholte Technologie zu setzen, kann der Verkehrssektor nachhaltig ausgerichtet werden und einen echten Beitrag zum Klimaschutz und zur globalen Gerechtigkeit leisten. Solange die EU an ihrem Ziel festhält, den Anteil der Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor schrittweise auf zehn Prozent bis 2020 zu steigern, fordern wir:

1. Keine Anrechnung von konventionellem, landbasiertem Biokraftstoff auf die Ziele von Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und Kraftstoffqualitätsrichtlinie (FQD).
- ! 2. Sorgfältige Prüfung möglicher Risiken von Biokraftstoffen der „zweiten und dritten Generation“, z. B. aus Abfall- und Reststoffen, vor ihrer gesonderten Förderung.
3. Umweltkriterien müssen verschärft und endlich um soziale und menschenrechtliche Kriterien ergänzt werden.
4. Emissionen durch indirekte Landnutzungsänderungen (ILUC) müssen in die Emissionsberechnung verbindlich einbezogen werden.

Fußnoten

- | | |
|--|--|
| <p>1 IEEP 2011. Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU. S. 16.</p> <p>2 GSI & IISD 2013. Biofuels – At what costs? A review of costs and benefits of EU biofuels policies. S. 3.</p> <p>3 European Commission 2012. Impact Assessment accompanying ILUC proposal. S. 26f., 92.</p> <p>4 OECD/FAO 2012. Agricultural Outlook 2012 – 2021. S. 137.</p> <p>5 OECD 2011. Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses. S. 10.</p> <p>6 OECD/FAO 2012. Agricultural Outlook 2012 – 2021. S. 16.</p> <p>7 OECD 2008. Rising Food Prices. Causes and Consequences. S. 7.</p> <p>8 FAO, IFAD, IMF, OECD, UNCTAD, WFP, the World Bank, the WTO, IFPRI, UN HLTf 2011. Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses. S. 26 f.</p> <p>9 Renewable Fuels Agency 2008. The Gal-lagher Review of the indirect effects of the bio-fuels production. S. 32.</p> <p>10 FAO 2013. Committee on World Food Security. HLPE. Biofuels and Food Security. Draft Report. S.41.</p> | <p>11 EuropAfrica 2011. (Bio)Fueling Injustice? S. 26.; Ferner: ILC, CIRAD, IIED 2012. Land Rights and the Rush for Land. S. 29 ff.</p> <p>12 FAO 2009. Water at FAO: Information Note. S. 7.</p> <p>13 JRC 2011. Estimate of GHG emissions from global land use change scenarios. S. 32.</p> <p>14 Sachverständigenrat für Umweltfragen 2007. Klimaschutz durch Biomasse (Sondergutachten). S. 57.</p> <p>15 Eigene Berechnung, Anteilswert der möglichen Emissionsminderung an Gesamtausstoß des Verkehrs in Deutschland 2020. Datenquelle: Umweltbundesamt 2010. CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland. S. 70. Gesamtausstoß S. 74.</p> |
|--|--|

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Impressum

Herausgeber: Bischöfliches Hilfswerk MISEREOR e.V.
Dr. Bernd Bornhorst (V.i.S.d.P.)
Mozartstr. 9, 52064 Aachen

Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.
(BUND) – Friends of the Earth Germany
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

Oxfam Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

Ansprechpartnerinnen: Kathrin Birkel (BUND), Anika Schroeder (MISEREOR)
und Marita Wiggerthale (Oxfam)

Gestaltung: VISUELL, Büro für visuelle Kommunikation, Aachen

April 2013