

# Greenpeace Factsheet

## Agrotreibstoffe

(Stand: 15. April 2020)

Die EU-Mitgliedsstaaten müssen den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehrssektor bis zum Jahr 2020 auf zehn Prozent steigern. Sieben Prozent dieses Ziels können durch die Beimischung von Agrotreibstoffen der ersten Generation (also Treibstoffe aus Raps, Mais, Palmöl oder Soja) erreicht werden. Die EU befand sich mit dieser Beimischungsverpflichtung auf einem ökologischen Irrweg: Biosprit auf Pflanzenölbasis schadet dem Klima weit mehr als fossiler Treibstoff. Darüber hinaus ist Biodiesel aus Palmöl der Hauptgrund für Regenwaldzerstörung. Die EU hat bereits eingelenkt und klar gemacht, dass Biokraftstoffe nach 2021 in den Mitgliedsstaaten nicht mehr verpflichtend beigemischt werden müssen. Es gilt nun für Österreich einen Ausstiegsplan für Agrotreibstoffe zu verabschieden, allen voran muss die Beimischung von Palmöl ein Ende finden.

### Hintergrund

Seit dem 1. Oktober 2005 wird in Österreich sogenannter „Biodiesel“ oder „biogene Treibstoffe“ dem fossilen Diesel beigemischt. Seit Oktober 2007 wird auch Bioethanol dem Benzin beigemischt. Das Ziel: CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Straßenverkehr zu reduzieren. Doch Biodiesel aus Raps verursacht 20 Prozent mehr klimaschädliche Treibhausgase als herkömmlicher Diesel. Biosprit aus Palmöl ist gleich drei Mal so klimaschädlich wie fossiler Diesel.

Der Hauptgrund für die miserable Ökobilanz von Biodiesel liegt in den indirekten Landnutzungsänderungen (ILUC). Das bedeutet konkret: auch wenn ein Biodieselproduzent für sein Palmölprodukt nicht direkt Regenwald abholzt, führt die gestiegene Nachfrage zur Erschließung neuer Plantagen. Greenpeace deckte die Rodung von 4.000 Hektar im bis dahin noch unberührten Urwald von Papua in Indonesien auf. Auf der gerodeten Fläche sollen Palmölplantagen entstehen, denen durch die gestiegene Nachfrage immer mehr Regenwald geopfert wird.

Trotzdem gibt es immer noch eine europaweite Beimischungs-Verpflichtung bis 2021, die Österreich regelmäßig übererfüllt. Im Jahr 2018 wurden in Österreich 590.000 Tonnen Agrotreibstoffe in Verkehr gebracht. Das sind 6,25 Prozent aller Treibstoffe. Diese enormen Mengen sind weder regional noch nachhaltig produzierbar. Um die Beimischungsquote in Österreich zu erfüllen, wurden 2018 ca. 39.000 Tonnen Palmöl für die Tanks von PKWs und LKWs importiert.

### Position von Greenpeace

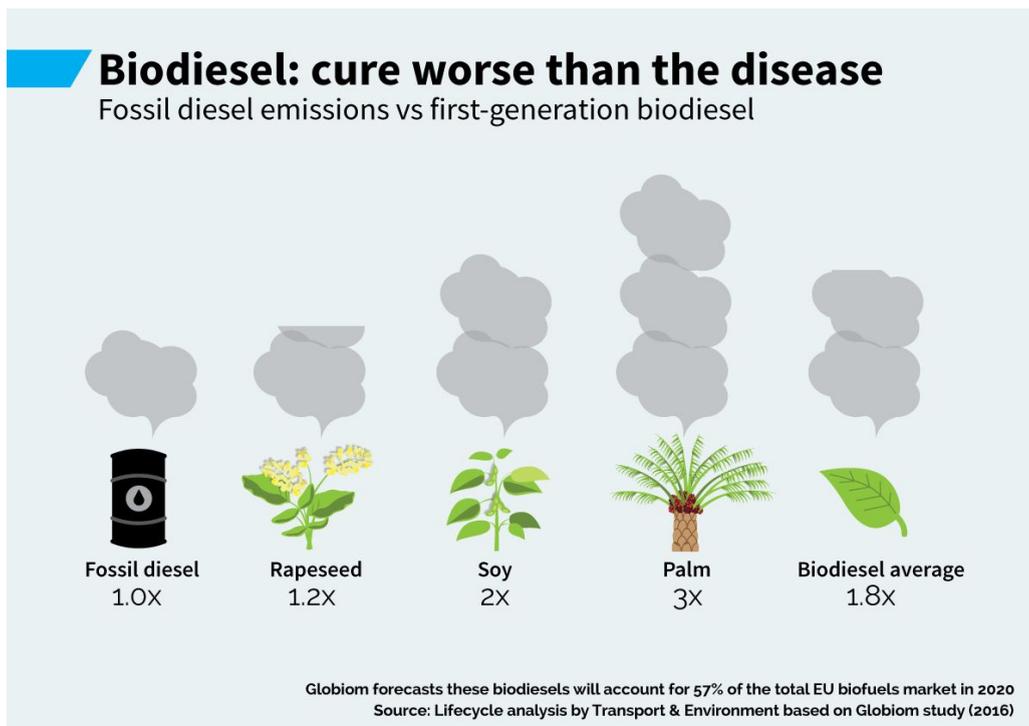
Agrotreibstoffe leisten keinen Beitrag zum Klimaschutz. Die EU-weite, verpflichtende Beimischung von pflanzenbasierten Agrotreibstoffen war ein Fehler – das hat auch die EU

eingesehen und die Aufhebung der Beimengungsverpflichtung nach 2021 beschlossen. Agrotreibstoffe sind nur in regionalen Kreisläufen und bei der Verwertung von Altölen ökologisch vertretbar. Biodiesel aus Palmöl wurden als nicht-nachhaltig eingestuft und darf damit ab 2030 nicht mehr als klimaneutral in der Verbrennung eingestuft werden. Es gilt nun für Österreich einen Ausstiegsplan für Agrotreibstoffe zu verabschieden, allen voran muss die Beimengung von Palmöl ein Ende finden. Für die restliche Agrostoffe sollte eine Miteinbeziehung der ILUC-Faktoren erfolgen: Zugelassen und gefördert werden nur jene Agrotreibstoffe, die insgesamt (also inklusive Effekte durch indirekte Landnutzungsänderung) deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen als fossile Treibstoffe. Damit wäre Biodiesel aus Palmöl, Soja und Raps nicht mehr vertretbar.

## Zahlen, Daten und Fakten

- **Biodiesel ist ein Klimakiller**

Biodiesel verursacht im Schnitt 1,8 Mal so viele klimaschädliche Treibhausgase wie fossiler Diesel aus Erdöl. Biodiesel aus Palmöl ist drei Mal klimaschädlicher, Biodiesel aus Raps verursacht immer noch 20 Prozent mehr Emissionen als fossiler Diesel. Basis für diese Berechnungen ist eine von der EU-Kommission in Auftrag gegebene Studie, welche die Emissionen aus indirekten Landnutzungsänderungen einberechnet.



- **Biodiesel verschlingt Unmengen an Palmöl**

Biodiesel ist einer der größten Verbraucher von Palmöl in der EU. Für Biodiesel wird mittlerweile mehr Palmöl verbraucht wie für Lebens- und Futtermittel sowie Kosmetik- und Pflegeprodukte zusammen! Dabei stieg der Verbrauch von Palmöl

2018 im Biodiesel um 3% während der Verbrauch in der Lebensmittelindustrie um 11% gesunken ist.<sup>1</sup>

- **Klimaschaden von Biodiesel scheint nicht in Klimabilanz auf**

Obwohl Agrotreibstoffe zum Teil sogar deutlich mehr klimaschädliche Treibhausgase verursachen als herkömmlicher Treibstoff aus Erdöl, werden sie in der österreichischen Klimabilanz als CO<sub>2</sub>-neutral bilanziert. Dadurch schienen 2018 1,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor nicht in der österreichischen CO<sub>2</sub>-Bilanz auf.

- **Ökologische Auswirkungen der Palmölproduktion**

Für die Produktion von Palmöl werden riesige Waldflächen zerstört. Am Beispiel Indonesien sind die Konsequenzen der Palmölproduktion besonders gut sichtbar. Seit 1990 hat das Land ein Viertel seiner Wälder verloren – das sind 31 Millionen Hektar, was fast der Größe Deutschlands entspricht. Jede Stunde geht in Indonesien eine Fläche von 146 Fußballplätzen verloren. Die Produktion von Palmöl ist einer der Hauptgründe für diese großflächigen Abholzungen.

Mit der Waldrodung für Palmölplantagen wird der Lebensraum von zahlreichen Tieren zerstört. In freier Wildbahn gibt es schätzungsweise nur mehr rund 400 Sumatra-Tiger. Der Sumatra-Elefant verlor innerhalb nur einer Generation über 69 Prozent seines Lebensraums. Weniger als 100 Sumatra-Nashörner befinden sich noch in freier Wildbahn. Alle drei Orang-Utan-Arten sind mittlerweile stark gefährdet. Vor allem die Zahl der Orang-Utans auf der indonesischen Insel Borneo ist dramatisch gesunken: Wissenschaftliche Studien bestätigen, dass seit 1999 der Bestand vor Ort um 150.000 Menschenaffen – rund 50 Prozent - geschrumpft ist. Nur noch maximal 100.000 Orang-Utans leben auf Borneo. Wenn die derzeitige Abnahme der Orang-Utan-Arten weitergeht, werden sie noch in den nächsten Jahrzehnten aussterben.

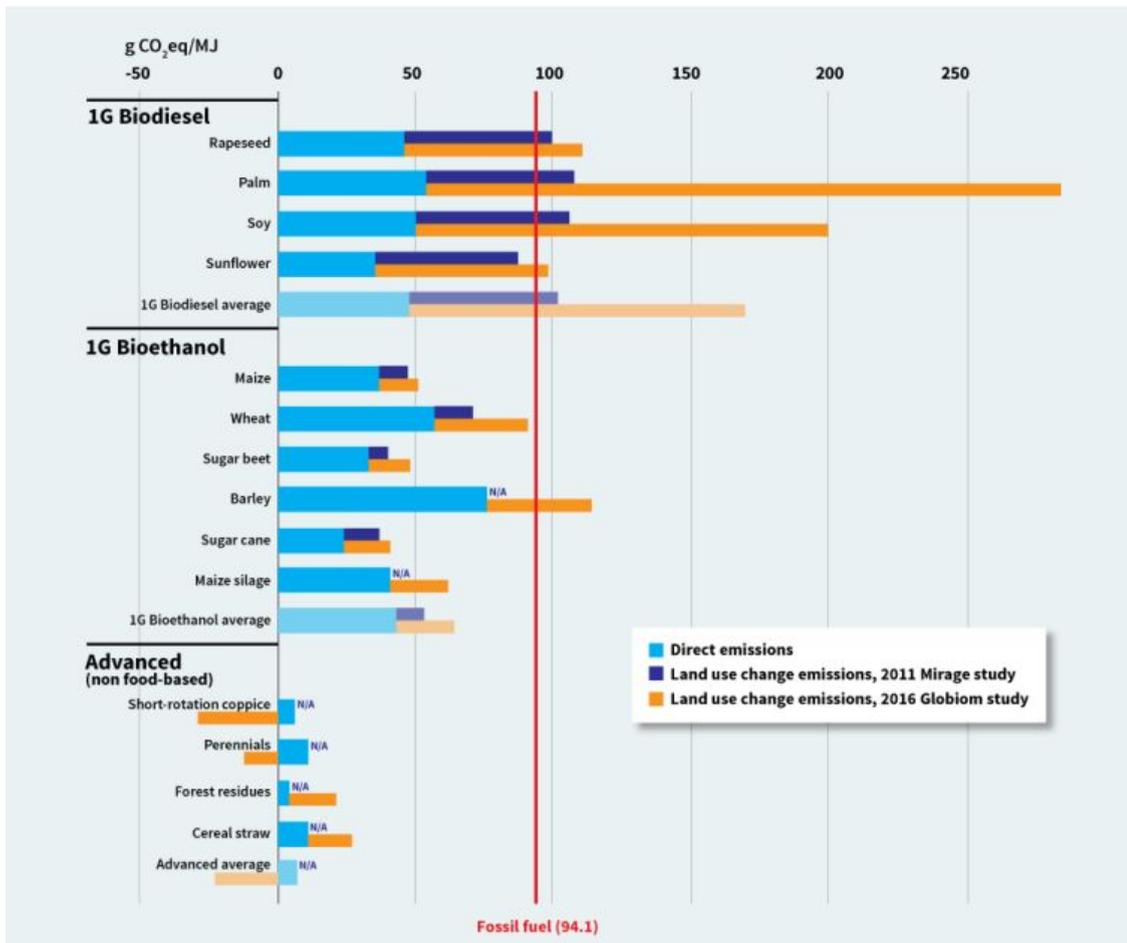
- **Agrotreibstoffe, indirekte Landnutzungsänderung (ILUC) und Zertifizierung**

Produzenten von Agrotreibstoffen weisen darauf hin, dass ihre Produkte zertifiziert und mit „Nachhaltigkeitsnachweisen“ ausgestattet sind. Allerdings weisen die Zertifikate vor allem bei Palmöl erhebliche Schwächen auf. Auch bewirken Zertifizierungen bei Agrotreibstoffen keine wesentlichen Verbesserungen beim CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Die Agrotreibstoff-Politik steigert die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten und dadurch entsteht ein Druck auf landwirtschaftliche Flächen. Landwirtschaftliche Flächen für Lebens- und Futtermittel werden dann auf anderen Flächen produziert, die erst neu erschlossen werden. Für diese neuen Flächen werden in vielen Fällen Wälder abgeholzt und Moore trockengelegt, was zu erheblichen Treibhausgasemissionen führt. Diese indirekten Landnutzungsänderungen können von Zertifizierungssystemen nicht

---

<sup>1</sup> <https://www.transportenvironment.org/publications/trend-worsens-more-palm-oil-energy-less-food>

einberechnet werden<sup>2</sup> und wären auch dann wirkungslos, wenn sie strengeren Anforderungen gerecht werden würden.



<sup>2</sup> Wie auch vom Europäischen Rechnungshof angemerkt wurde (Bemerkung 36, S. 24: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16\\_18/SR\\_BIOFUELS\\_DE.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_18/SR_BIOFUELS_DE.pdf)