

Die Mythen der Agrotreibstoff-Lobby

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, fördert die Politik in Österreich seit 2005 die Beimengung pflanzlicher Treibstoffe zu fossilem Diesel und Benzin. Diese Agrotreibstoffe werden zum Großteil aus eigens dafür angebauten Nahrungs- und Futtermitteln hergestellt: Der in Österreich beigemengte Agrodiesel etwa zu 97 Prozent aus Raps- und Sojaöl, Agrosprit zu mehr als 80 Prozent aus Mais und Weizen.

Agrotreibstoffe stehen seit vielen Jahren in der Kritik: So wurde ihr klimapolitischer Nutzen durch zahlreiche Studien in Frage gestellt. Weiters haben die durch den Krieg in der Ukraine ausgelösten Lebensmittelpreissteigerungen die Diskussion um die Konkurrenz zwischen Tank und Teller neu entfacht. Doch während in Deutschland über die Beschränkung von Agrotreibstoffen diskutiert wird, hat die türkis-grüne Bundesregierung heuer in Österreich die Beimengungsquote von Biosprit erhöht und E10 eingeführt.

Viele von der österreichischen Agrotreibstoffindustrie ins Feld geführten Argumente für die Beimengung von Agrosprit und -diesel klingen zunächst plausibel, halten jedoch einer genaueren Überprüfung nicht stand. Welthaus möchte mit diesem Papier einen Beitrag leisten, die öffentliche, mediale und politische Diskussion zu diesem Thema auf eine faktenbasierte Basis zu stellen.

Mythos 1: Agrotreibstoffe tragen wesentlich zur Reduktion von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Verkehrssektor bei und stellen einen sinnvollen Beitrag zum Klimaschutz dar.

Fakt: Gemäß „Biokraftstoffbericht 2022“¹ wurden durch den Einsatz von Agrotreibstoffen 2021 rund 1,37 Millionen Tonnen direkte CO₂-Emissionen eingespart. Theoretische Grundlage dieser Berechnung ist die Annahme, dass bei der Verbrennung von biogenen Treibstoffen keine zusätzlichen CO₂-Emissionen entstehen, da die Biomasse, aus der die Treibstoffe produziert werden, während ihres Wachstums dieselbe Menge an CO₂ aus der Atmosphäre entnimmt, wie bei der Verbrennung des Treibstoffes entsteht.

Aber: Diese Betrachtungsweise ist mehr als nur lückenhaft. Denn natürlich fallen auch THG-Emissionen bei der Produktion der Biomasse (durch den Einsatz von Maschinen, Düngung etc.), bei der Herstellung (u.a. durch den Stromverbrauch in den industriellen Anlagen) sowie beim Transport der Agrotreibstoffe zu den Anlagen an.

Ein weiterer Aspekt, der bei der Berechnung der direkten CO₂-Emissionseinsparungen keine Berücksichtigung findet, ist der enorme Flächenverbrauch im Zuge des Anbaus der benötigten Rohstoffe. Doch vor allem dieser Flächenverbrauch macht den vermeintlichen Klimavorteil von Agrotreibstoffen gegenüber fossilen Kraftstoffen zunichte². Rapsfelder, Getreideäcker sowie Palm- und Sojaplantagen verschlingen weltweit riesige Landflächen. Das verursacht hohe Klimakosten: Denn auf dem für die Produktion von Agrotreibstoffen genutzten Land kann keine natürliche Vegetation mehr wachsen und CO₂ binden.

Land zu renaturieren, statt es für die Produktion von Agrotreibstoffen zu nützen, würde viel mehr CO₂ einsparen.

¹Hrsg. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2022

²Vgl. https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Naturschutz/Agrokraftstoffe/ifeu_Studie_Agrokraftstoffe_2302022_final.pdf

Mythos 2: Bis dato erweist sich die Beimengung von Agrotreibstoffen zu herkömmlichen fossilen Treibstoffen als wichtige und zielführende Maßnahme in Bezug auf die ambitionierten nationalen und internationalen Ziele beim Klimaschutz.

Fakt: Obwohl in Österreich der Einsatz von Agrotreibstoffen seit 2005 politisch gefördert wird, verursacht der Verkehrssektor hierzulande mit jährlich rund 21 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen um über 50 Prozent mehr Emissionen als im Jahr 1990. Während andere Sektoren, wie z.B. der Energiesektor, einen Rückgang verzeichnen, gibt es im Verkehrssektor also eine massive Zunahme von CO₂-Emissionen.

Gäbe es den oben erwähnten „Rechentrick“ bei der Berechnung der Emissionseinsparungen durch die Agrotreibstoffe nicht, so wäre auch diese Bilanz deutlich schlechter, vermutlich sogar negativ. Denn allein die THG-Emissionen bei Agrodiesel auf Sojaölbasis, der mittlerweile rund 30 Prozent des in Österreich in den Verkehr gebrachten Agrodiesels ausmacht³, sind in Wahrheit um 213 Prozent höher als beim fossilen Diesel, den es zu ersetzen gilt⁴.

Mythos 3: Insgesamt haben die österreichischen Agrodieselproduzenten laut Biokraftstoffbericht des BMK im Jahr 2021 rund 295.404 Tonnen Agrodiesel hergestellt. Diese Menge hat ca. 69 Prozent des inländischen Verbrauchs an Agrodiesel abgedeckt.

Fakt: Anders als hier vermutlich suggeriert werden möchte, handelt es sich bei dieser Menge nicht um 69 Prozent der in Österreich in den Verkehr gebrachten, sondern rein um den in Österreich produzierten und vorwiegend für den Export bestimmten Agrodiesel. Hierfür werden Rohstoffe aus über 50 Ländern⁵ importiert. Allein 40 dieser Länder liegen außerhalb der Europäischen Union.

Der inländische Bedarf wird nahezu ausschließlich über Agrodiesel-Importe gedeckt. Bedeutendster Rohstoff ist Raps (67 Prozent). Dahinter folgt schon Soja (29 Prozent), dessen Anteil sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt hat. Das Soja stammt zu 90 Prozent aus Ländern außerhalb der EU. Die wichtigsten Importländer sind Argentinien (65 Prozent aller Soja-Importe) und Brasilien (18 Prozent). Generell kam es bei den Ursprungsländern der Rohstoffe von 2020 auf 2021 zu einer deutlichen Verschiebung (plus 19 Prozent) hin zu Nicht-EU-Mitgliedsländern.

Mythos 4: Die Rohstoffe für die österreichische Agrodieselproduktion sind vorwiegend der Kategorie „fortschrittlich“ zuzuordnen und stammen zu einem großen Teil aus Abfällen und Nebenprodukten.

Fakt: Mit einem Anteil von 45 Prozent an der Agrodieselproduktion ist pflanzliches und nicht-pflanzliches Altspeiseöl wichtigster Rohstoff der Agrodieselproduktion in Österreich. Zweitwichtigster Rohstoff ist Raps, mit einem Anteil von 29 Prozent. An dritter Stelle werden Rohstoffe wie etwa tierische Fette sowie diverse Fettsäuren eingesetzt. Ihr Anteil beträgt laut Biokraftstoffbericht 2022 ca. 20 Prozent.

Dass die Hauptausgangsstoffe der österreichischen Agrodieselproduktion vorwiegend aus der Kategorie „fortschrittlich“ stammen sollen, deckt sich nicht mit der Definition von „fortschrittlichem“ Agrodiesel gemäß der österreichischen Kraftstoffverordnung (KVO). Laut dieser zählen ausschließlich Agrodieseltreibstoffe auf Basis von Rohstoffen dazu, die im Anhang XIII Teil A der KVO gelistet werden. Die Rohstoffe Altspeiseöl, tierische Fette sowie Fettsäuren erscheinen aber im Teil B. Die in Österreich hergestellten Agrodieseltreibstoffe mit geringeren THG-Emissionen sind in erster

³<https://www.biokraft-austria.at/media/20569/biokraftstoffbericht-2022.pdf>, S.50

⁴https://www.transportenvironment.org/wcontent/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf, S.7

⁵Vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie: Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2022, S.45

Linie für den Export bestimmt, da in Ländern wie Deutschland höhere Preise dafür erzielt werden können.

Wichtigster Ausgangsrohstoff im Kontext mit dem tatsächlich in Österreich in den Verkehr gebrachten Agrodiesel ist Raps (67 Prozent), gefolgt von Soja, das einen Anteil von 29 Prozent an der Gesamtmenge aufweist und zu über 80 Prozent aus Argentinien und Brasilien stammt⁶. Der Anteil von Agrodiesel auf Basis von Abfällen und Nebenprodukten, der auf Österreichs Straßen eingesetzt wird, beträgt nur 2 Prozent und ist somit vernachlässigbar. 49 Prozent dieser Rohstoffe stammen aus Ländern außerhalb der EU. Hier sind besonders Malaysia und Indonesien, die größten Produzenten von Palmöl weltweit, bedeutende Importländer für die österreichischen Agrodieselproduzenten. Dabei soll eigentlich vermieden werden, dass Palmöl, ein Rohstoff mit einem hohen Landnutzungsänderungsrisiko und seit 2021 in Österreich nicht mehr anrechenbar, über das Abfallregime in die Agrodieselproduktion gelangen kann.

Mythos 5: Durch die Einführung von E10 lassen sich die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr deutlich reduzieren.

Fakt: Laut ÖAMTC findet durch die Einführung von E10 eine CO₂-Einsparung von jährlich 130.000 Tonnen statt. Wie hoch diese tatsächliche Einsparung ist, zeigt ein Vergleich: Eine kleine Maßnahme wie Tempo 100 auf Österreichs Autobahnen würde laut einer Studie des Umweltbundesamtes den Spritverbrauch jährlich um 180 Millionen Liter senken und den CO₂-Ausstoß um 460.000 Tonnen verringern. Ohne großen Aufwand und kostenfrei wäre schon diese Einsparung um ein Vielfaches höher.

Mythos 6: Für die heimische Produktion von Agroethanol werden keine Anbauflächen von Lebensmittel verwendet. In Österreich ist Agroethanol ein Abfallprodukt, das aus den Resten der Speisestärke und der Futtermittelproduktion hergestellt wird

Fakt: Pflanzliches und nicht-pflanzliches Altspeiseöl ist mit einem Anteil von 45,5 Prozent wichtigster Rohstoff der heimischen Agroethanol-Produktion. Zusammen mit tierischen Fetten liegt der Anteil bei 65,5 Prozent. Nur 27 Prozent der Abfall-/Reststoffe stammen aus Österreich, 73 Prozent hingegen aus EU- bzw. Drittstaaten.

Nach Auskunft des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie wird für den Anbau der Rohstoffe, für die heimische Agroethanol-Produktion, eine landwirtschaftliche Fläche (in Österreich) von ca. 12300 ha benötigt. Die landwirtschaftliche Fläche, inkl. importierte Rohstoffe, die für die heimische Agroethanol-Produktion benötigt wird, beträgt sogar 32500 ha.

Disclaimer: Die landwirtschaftliche Fläche, die für den Anbau der Rohstoffe, für den in Österreich in den Verkehr gebrachten Agrotreibstoff benötigt wird, beläuft sich weltweit auf 240 000 ha. Das entspricht in etwa 17 Prozent des Ackerlandes in Österreich.

⁶Nach schriftlicher Auskunft des Umweltbundesamtes von 12.05.2023