

URL : <http://www.cl-netz.de/read.php?id=52302>
Forum : Der Rabe Ralf
AutorIn : Matthias Bauer <matthias.bauer at grueneliga.de>
Datum : 2. Apr 2008 23:45

Weltmarkt Biomasse: Brasilianische Landlose konkurrieren gegen deutsche Autofahrer

Weltmarkt Biomasse

Im Geschäft mit der Bioenergie wiederholen sich die alten Muster des Rohstoffhandels

So genannte Biotreibstoffe, hergestellt aus Mais, Raps, Zuckerrohr, Soja und anderen Kraftstoffpflanzen, werden von EnergieexpertInnen vermehrt als regenerative Energiequelle gepriesen. Der Anbau ist keineswegs auf Europa beschränkt. Vielmehr scheint sich in dem Geschäft mit dem Biotreibstoffen eine klassische Arbeitsteilung zwischen Kleinbauern und Agrarmultis sowie zwischen Süd und Nord zu etablieren: Rohstoffanbau und Ausbeutung auf der einen, Veredelung, Gewinn und Konsum auf der anderen Seite.

In Deutschland werben breit angelegte Kampagnen für das vermeintlich ökologischere Fahren mit dem »Biodiesel«. Sowohl die EU als auch die USA haben Richtlinien für die Beimischung von Biotreibstoffen zu Diesel eingeführt. Auch für Ethanoltreibstoff entstehen große internationale Absatzpotentiale. In der EU gibt es für so genannte Biokraftstoffe längst Steuervergünstigungen. Durch den nahezu geschlossenen Kohlendioxidkreislauf, so argumentiert die Branche, erfülle die Nutzung von Biotreibstoffen die Ziele der Schadstoffminimierung im Rahmen des Kyoto-Protokolls. Neben Klimaschutz und einer Diversifizierung der Energiewirtschaft, von der man sich größere Unabhängigkeit von mächtigen Öllieferanten, knappen Ölreserven und dem steigenden Rohölpreis verspricht, führen die BefürworterInnen von Biotreibstoffen auch entwicklungspolitische Argumente an: Anbau und Export der nachwachsenden Rohstoffe wie Palm- und Sojaöl schafften insbesondere für Entwicklungsländer eine dauerhafte Einnahmequelle.

Die Realität sieht anders aus. Die hiesige Energiebranche sucht aus Kostengründen und wegen hierzulande fehlender Flächen in den Tropen nach ölhaltigen Pflanzen. Regierungen im Süden, die ihre Agrarpolitik auf einen großflächigen Anbau und Export ausrichten, bedienen dabei primär die Interessen der Industrie. Die Agrarindustrie investiert in Forschung und Entwicklung von Saatgut und Düngemittel, in Europa sprießen Kraftwerke und Raffinerien aus dem Boden, die den Import-Rohstoff aus Indonesien, Malaysia und anderswo zu Biodiesel und Kilowattstunden veredeln und das technologische Know-how weiterentwickeln.

Doch der Anbau und Handel mit den neuen Treibstoffen sind entgegen den mit »Bio« assoziierten Vorstellungen umweltschädlich. Für Palmöl-Plantagen in Südostasien wird ebenso wie für großflächige Soja-Monokulturen in Brasilien oft Regenwald vernichtet. Sie schüren die Konkurrenz um Land, Grundnahrungsmittelanbau und Wasser und sie gehen häufig mit Menschenrechtsverletzungen und sozialer Ausbeutung einher. Der hohe Kapitaleinsatz beim Anbau begünstigt große Agrarunternehmen und etabliert so Abhängigkeiten zwischen großen und kleinen Akteuren. Staatliche Strukturen in vielen Ländern und die internationale (Freihandels-)Politik drohen, einen Sektor nachwachsender Rohstoffe zu schaffen, der dem Ausbeutungscharakter anderer Energiesektoren und dem Handel mit Rohstoffen wie Uran und Öl kaum nachstehen könnte. Die ökologischen und sozialen Kosten der Biokraftstoff-Produktion können mit der Verlagerung des Anbaus in den Süden gleich mitexportiert werden.

Prima Klima? Nix da!

Die Bezeichnung »Bio« ist in mehrfacher Hinsicht irreführend. Treibstoffpflanzen werden nur in den seltensten Fällen biologisch angebaut. Zudem sind die Auswirkungen von Erzeugung und Verbrauch auf die Umwelt meist nicht weniger schädlich als bei herkömmlichen Treibstoffen. So kam das ifeu-Institut in Heidelberg bei einer Untersuchung 2003 zu dem Schluss, dass die Wirkungen auf den Ozonabbau beim Ethanol deutlich stärker sind als beim

herkömmlichen fossilen Treibstoff. Zwar vermindern sich durch Biodiesel die Kohlendioxid- Emissionen, auf der anderen Seite stehen aber diverse andere Umweltbelastungen. Anbau, Ernte, Verarbeitung und Transport verbrauchen bereits einen erheblichen Anteil der aus Biodiesel gewinnbaren Energie. Die Wissenschaftler befürchten, dass die Energie, die für die Erzeugung dieser Rohstoffe benötigt wird, zum Teil fast ebenso groß ist wie die gewonnene Energie.

Zudem fand man an der Universität Göttingen heraus, dass beim Rapsanbau pro Hektar und Jahr bis zu 3,6 Kilogramm Lachgas (Distickstoffoxid) frei gesetzt werden. Dieses ist als Treibhausgas rund 300-mal so wirksam wie Kohlendioxid. Außerdem belasten Dünge- und Schädlingsbekämpfungsmittel Boden und Gewässer. Vor allem die Versauerung des Bodens sowie die Belastung von Boden und Wasser durch Pestizide gehören laut Studie des ifeu-Instituts zu den ökologischen Nachteilen der Biotreibstoffe. Und auch die viel beschworene Verminderung der Kohlendioxid- Emissionen kann sich durch Abholzung der Regenwälder für Anbauflächen schnell ins Gegenteil verkehren.

So besehen steht ein vermehrter Verbrauch von Ethanoltreibstoff dem angeführten Argument der Branche hinsichtlich eines positiven Effektes für Klima- und Umweltschutz eher entgegen. Hinzu kommt, dass die im Kyoto-Protokoll vereinbarte Reduktion von klimaschädlichen Emissionen mit der Verwendung von Biomasse als Energieträger unterlaufen werden könnten: Mit dem Transfer der Technologie zur Produktion von Biotreibstoff in Entwicklungsländer können die Industrieländer möglicherweise die begehrten Zertifikate für die Reduktion von Kohlendioxidemissionen erwerben. Diese Möglichkeit, als Clean Development Mechanism (CDM) im Kyoto-Protokoll verankert, erlaubt den Industrieländern, ihre Reduktionsverpflichtungen nicht zwangsläufig vor der eigenen Haustüre realisieren zu müssen, sondern auf dem Markt der Möglichkeiten zu erwerben.

Über einen solchen Clean Development Mechanism unterstützt das deutsche Entwicklungsministerium seit 2003 die brasilianische Regierung bei der Subventionierung eines jeden alkoholbetriebenen Autos mit 1.000 Real (ca. 300 Euro). Was von der Bundesregierung als Armutsbekämpfung deklariert wird, entlastet zugleich die deutsche Klimapolitik und vermindert deren Anstrengungen, im eigenen Land Sparmaßnahmen durchzusetzen. Derzeit steht China zur Debatte, das als Teilnehmer am Kyoto-Prozess für den Erwerb von Zertifikaten in Frage kommt. Durch den Kauf von Reduktionszertifikaten, die auf einer Verwendung von Biokraftstoffpflanzen als Energieträger basieren, könnte die im Kyoto-Protokoll vereinbarte Reduktion von klimaschädlichen Emissionen unterlaufen werden. Eine Politik des sparsameren Verbrauchs von Energie in den Industrieländern wird damit hinfällig, während zudem - im Falle der Biotreibstoffproduktion - auch global gesehen kein Nutzen für den Klimaschutz abzusehen ist.

Gentechnik durch die Hintertür

Der Deutsche Bauernverband plädierte auf der Jahrestagung des Biogasfachverbandes 2006 dafür, sich die Option eines Anbaus von gentechnisch veränderten Pflanzen (GV) offen zu halten. Man solle die Möglichkeiten der Gentechnik nutzen, auf dem Acker mehr Energie zu gewinnen. Auch in Brasilien sprach Präsident Lula bereits vor Jahren angesichts des (damals noch) illegal angebauten Gensojas davon, diesen könne man ja zu Biodiesel verarbeiten, damit er nicht in den Lebensmittelkreislauf gelange. Vom GV-Mais für die Biogasanlage und vom GV-Raps für den Tank versprechen sich zumindest Saatgutfirmen ein lukratives Geschäft.

Rohstoff-Ernte

Ganz im Interesse der Agrarmultis steht der derzeitige Bauboom an Biogasanlagen und Biokraftstoffwerken, die für eine kosteneffiziente Energieversorgung Landwirte vertraglich zur Abgabe bestimmter Mengen an Biorohstoffen verpflichten und damit den Anbau von Monokulturen fördern: Aus der Vertragswirtschaft erwächst eine gesteigerte Nachfrage nach Pflanzen mit hohem Biomassegehalt, mehr Energieleistung und - aufgrund der Tendenz zu Monokulturen - nach insektenresistenten Sorten wie dem gentechnisch veränderten BT-Mais. Die Agrarindustrie will die gefragten Eigenschaften mit neuen transgenen Pflanzen zur Verfügung stellen.

Auf dem Markt der Biokraftstoffe sind längst auch die großen Ölkonzerne aktiv. BP entwickelt gemeinsam mit dem Chemiegiganten Du Pont einen Treibstoff mit dem Namen »Biobutanol«. Ausgangsstoff für diesen Biosprit sind oft genetisch veränderte Biotreibstoffpflanzen wie zum Beispiel Zuckerrohr. BP steckt eine halbe Milliarde Dollar in die Erforschung

genetisch veränderter Rohstoffe, die zu Biodiesel verarbeitet werden können. Das Schweizer Unternehmen Syngenta vermarktet schon genmanipuliertes Korn zur Ethanol- Herstellung, das nicht darauf geprüft wurde, ob es für den menschlichen Verzehr oder als Tierfutter geeignet ist. Syngenta hat für sein Produkt gerade die Zulassung für die EU beantragt, obwohl der Konzern »nicht ausschließen kann«, dass Teile des Korns auch im Getreide landen, die für Mensch und Tier bestimmt sind. Die Agrarmultis hoffen, die Akzeptanz für die grüne Gentechnik, die sich bei Nahrungs- und Futtermitteln nicht durchsetzen konnte, nun im Segment der nachwachsenden Rohstoffe herstellen zu können. Der Agricultural Biotechnology Council, eine Dachorganisation der wichtigsten Gentechnik-Konzerne, ist der Überzeugung, dass Gentechnologie über die Produktion von genetisch veränderten Pflanzen als erneuerbare Quelle für Treibstoffe hoffähig wird.

So richtig heikel wird es beim Thema Flächenkonkurrenz. Aufgrund der schlechten Ernährungslage und der Abhängigkeit eines Großteils der ländlichen Bevölkerung in Entwicklungsländern von der kleinbäuerlichen Landwirtschaft befürchten Kritiker, dass der Anbau der Kraftstoffpflanzen auf Kosten der ohnehin schlechten Welternährung realisiert und der steigende Bedarf an Nahrungspflanzen nicht gedeckt werden könne. Nun erscheint die Debatte um das »Verheizen von Weizen« insofern moralisch aufgeladen, als dass es weltweit genügend Nahrungsmittel gibt, um alle zu ernähren. Der Grund für den Hunger von derzeit rund 800 Millionen Menschen ist primär ein Problem der ungleichen Verteilung, das Resultat des globalen Handels von Saatgut- und Nahrungsmittelherstellern, von Agrarpolitik und der Subventionierung industrieller Anbauverfahren, von Landrecht, Patentrecht und Zugang zu Produktionsmitteln - und damit weniger ein Knappheitsproblem. Doch genau diese Strukturen kennzeichnen den Anbau von Pflanzen wie Soja, Zuckerrohr, Palmen und Rizinus, die für die Kraftstoffgewinnung geeignet sind. Ungerechte Einkommens- und Landverteilungsverhältnisse drohen durch den Anbau der Kraftstoffpflanzen ausgeweitet zu werden und die Ernährungssouveränität der Bevölkerung zu untergraben, wie die Beispiele Brasilien und Indonesien zeigen.

In Brasilien gibt es mit dem so genannten Biodieselprogramm Versuche, Kleinbauern in die Produktion der Kraftstoffpflanzen einzubinden. Dieses rief die brasilianische Regierung vor knapp zwei Jahren ins Leben. Es soll vor allem Kleinbauern beim Anbau von Rizinus und Palmen für die Verarbeitung zu Pflanzendiesel unterstützen. Bei beiden Pflanzen ging man davon aus, dass sie für den Anbau in kleinbäuerlicher Landwirtschaft gut geeignet sind, sodass die Pflanzendieselproduktion das Potential hätte, die ökonomischen Strukturen in Brasilien zugunsten der armen Bevölkerungsmehrheit zu verändern. Das Programm sieht vor, dem brasilianischen Diesel stufenweise mehr Pflanzentreibstoff beizusetzen, bis er ab 2013 mindestens fünf Prozent enthalten soll. Die Produzenten erhalten Vergünstigungen bei den Sozialabgaben. Damit vor allem die kleinbäuerliche Landwirtschaft von dem Programm profitiert, sind die Vergünstigungen für kleinere Betriebe größer; zudem gibt es höhere Subventionen für ärmere Gebiete. Auch wer Palmöl oder Rizinus verwendet, bekommt mehr erlassen als bei anderen Vorprodukten wie etwa Soja, das in erster Linie in großflächigen Monokulturen angebaut wird. Für die weiterverarbeitende Industrie gibt es ein Sozialsiegel, wenn die Unternehmen einen Mindestprozentsatz ihrer Vorprodukte von Kleinbauern liefern lassen. Das Siegel ist zugleich Voraussetzung für die Teilnahme an den Ersteigerungen der nationalen Beimischungsmenge durch die Agência Nacional do Petróleo, Gas Natural e Biocombustíveis (ANP). Bisher fanden vier Ersteigerungen statt.

Binnen eines Jahres nach dem Start des Biodieselprogramms ließ sich eine Steigerung der Rizinus-Anbauflächen um 22 Prozent auf 215.000 Hektar beobachten. Das entspricht einer Produktionsmenge von knapp 65 Millionen Liter Pflanzendiesel. Allerdings hatten die Produzenten Schwierigkeiten, ihre Ware abzusetzen. Die Verarbeitung - und damit auch der Handel - sind stark zentralisiert, sodass wenige Händler die Preise bestimmen können. Diese lagen zum Teil unter den Produktionskosten, die zudem dreimal so hoch sind wie die von Sojaöl. Daher kann Rizinus trotz Subventionierung kaum mit Soja konkurrieren, sodass viele Produzenten sich bereits wieder anders orientieren.

Der größte Vorteil der Sojabauern gegenüber den Produzenten von Rizinus oder Palmöl liegt darin, dass sie auf eine bereits bestehende Produktionskette zurückgreifen können. Die Sojaindustrie hat damit die Möglichkeit, rasch auf eine hohe Nachfrage nach pflanzlichem Treibstoff zu reagieren, und sie nutzt dies auch: 1,2 Millionen Tonnen Soja sollen 2007 für die Produktion von Pflanzentreibstoffen verwendet werden. Diese Größenordnung zeigt deutlich, wohin die Entwicklung beim brasilianischen Pflanzendiesel geht: zur Soja.

Dies bestätigen auch die Ersteigerungen von Pflanzendiesel durch die ANP: bereits bei der ersten Ersteigerung war circa ein Drittel des ersteigerten Pflanzendiesels aus Soja - entgegen den durch das Biodieselprogramm verfolgten Absichten.

In Bezug auf die Ethanolproduktion hat sich Zuckerrohr bislang als die effizienteste Pflanze erwiesen. Bereits in den 1970er Jahren förderte die brasilianische Regierung die Ethanolproduktion aus Zuckerrohr. Das Proálcool-Programm war letztlich ein Riesen-Subventionsprogramm für die brasilianische Zuckeroligarchie und zementierte die ungerechten Einkommens- und Landverteilungsverhältnisse im Nordosten des Landes. Gut die Hälfte der Zuckerproduktion geht von jeher in die Herstellung von Ethanol. Brasilien ist noch heute weltweit der billigste Anbieter, was vor allem auf die schlechte Entlohnung der ErntearbeiterInnen zurück zu führen ist. Der Zuckersektor ist in Brasilien innerhalb der letzten Jahre stark gewachsen und dringt in den Mittleren Westen vor.

Brasilianische Landlose konkurrieren...

Eine Studie der Fundação LaGuardia kommt zu dem Schluss, dass das Biodieselprogramm ein hohes Risiko der Einkommens- und Bodenkonzentration aufweise und einen Beitrag zu Landflucht und Verringerung der Grundnahrungsmittelproduktion leiste. Dies liegt vor allem an der starken Konzentration der Verarbeitungsbetriebe und ihrer weiten Entfernungen von den Produzenten. Das Biodieselprogramm setzt somit zum Teil nicht nur auf die falschen Produkte, es vernachlässigt darüber hinaus strukturelle Faktoren, die zu Machtungleichgewichten und damit zu Armut führen.

Sowohl für den Soja- als auch für den Zuckersektor ist charakteristisch, dass sie Einkommen bei relativ Wenigen konzentrieren, da sich am ehesten der großflächige Anbau lohnt und die Produktion wenig beschäftigungsintensiv ist, dafür aber umso mehr Kapital erfordert. Flächenausdehnungen erfolgen häufig auf Kosten von Kleinbauern, die entweder keine Landtitel haben oder zum Verkauf gedrängt werden, und damit ihre Einkommens- oder Subsistenzquelle verlieren. Die sozialen Bewegungen in Brasilien kritisieren vor allem das Biodieselprogramm: es reduziere die Familienwirtschaft auf eine Rolle als Rohstofflieferanten, die an der Mehrwerterzielung bei der Weiterverarbeitung nicht beteiligt seien. Die Zielmarken des Sozialsiegels seien zudem so gering, dass derzeit quasi die gesamte Pflanzendieselproduktion des Landes ein Sozialsiegel erhalte.

Die Gewerkschaftsdachverbände FETRAF, CUT und CONTAG fordern, Zielsetzungen bezüglich der Arbeitnehmerrechte und der Umweltverträglichkeit in das Sozialsiegel einzubeziehen. Darüber hinaus setzen sie sich dafür ein, dass das Sozialsiegel Mindestmarken für die lokale Produktion von Grundnahrungsmitteln festsetzt.

... gegen deutsche Autofahrer

Eine öffentliche Infragestellung der Pflanzentreibstoffproduktion als solche gibt es bislang jedoch nicht. Die brasilianischen NGOs scheinen in einem Dilemma zu stecken: Damit der Markt nicht gänzlich den Sojabauern überlassen bleibt, versuchen etliche von ihnen zugunsten ihrer Zielgruppen, beim Sozialprogramm mitzumischen, und somit zumindest noch einen kleinen Teil des Kuchens abzubekommen. Wenn aus der Energiepflanzenproduktion keine breiten Einkommenseffekte entstehen - ein Prozess, der sich in Brasilien bereits abzeichnet - dann wird auch keine erhöhte Nachfrage nach Grundnahrungsmitteln generiert, sodass der Anbau von Grundnahrungsmitteln immer weniger konkurrenzfähig gegenüber Ethanol- und/ oder Diesel-Vorprodukten sein wird. Brasilianische Kleinbauern oder Landlose müssten mit ihrer Nachfrage gegen deutsche AutofahrerInnen konkurrieren - und könnten dabei nur verlieren.

Schon heute sind an den Terminbörsen die Weltmarktpreise für Grundnahrungsmittel, die sich auch zu Pflanzensprit verarbeiten lassen, aufgrund der Nachfrage nach Pflanzentreibstoffen stark gestiegen. Nachdem Malaysia und Indonesien im Juni 2006 angekündigt hatten, fast 40 Prozent ihrer Palmöl-Ernte für die Produktion von Biodiesel zu reservieren, stieg der Preis für Palmöl in zwei Monaten um 20 Prozent. Die Verteuerung der Weltmarktpreise für Nahrungsmittel stellt bereits jetzt etliche Länder in Afrika vor das Problem, ihre Nahrungsmittelimporte nicht mehr zahlen zu können. Insofern geht der Sprit für diejenigen, die es sich leisten können, zulasten der Ernährungssicherheit in Entwicklungsländern.

Martina Backes und Kirsten Bredenbeck

Martina Backes ist Mitarbeiterin im Informationszentrum 3. Welt (iz3w).
Kirsten Bredenbeck ist Mitarbeiterin bei der Kooperation Brasilien (KOBRA).

<http://www.iz3w.org/>

<http://www.kooperation-brasilien.org/>

--

DER RABE RALF - Die Berliner Umweltzeitung - Dezember 2007 /Januar 2008
Prenzlauer Allee 230 - 10405 Berlin - Tel. 030 / 44339147
raberalf at grueneliga.de - www.grueneliga-berlin.de/raberalf