



Deutsche Umwelthilfe, foodwatch, Greenpeace, NABU, ROBIN WOOD und
Transport & Environment widerlegen ZEHN häufig gehörte

Mythen der Biosprit-Lobby

Seit über 15 Jahren fördert die Politik in Deutschland und Europa die Beimischung pflanzenbasierter (biogener) Kraftstoffe zu fossilem Diesel und Benzin. Überwiegend kommen dabei Kraftstoffe zum Einsatz, die aus eigens dafür angebauten Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellt werden. Sogenannter Biodiesel wird typischerweise aus Raps-, Soja- oder Palmöl hergestellt; für Bioethanol, das fossilem Benzin beigemischt wird, kommen Weizen, Roggen, Mais und andere Getreidesorten sowie Zuckerrüben und Zuckerrohr zum Einsatz.

Biokraftstoffe stehen seit vielen Jahren in der Kritik, weil ihre Herstellung in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht. Der Krieg in der Ukraine und die dadurch ausgelöste globale Nahrungsmittelkrise haben die Diskussion um die Konkurrenz zwischen Tank und Teller neu entfacht. Die Bundesregierung hat angekündigt, den Einsatz von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln beenden zu wollen.

Dagegen wehrt sich die Biosprit-Industrie und führt verschiedene Argumente ins Feld. Viele klingen zunächst plausibel, halten einer genaueren Überprüfung jedoch nicht stand. Wir möchten mit diesem Papier einen Beitrag leisten, die öffentliche und politische Diskussion rund um den Einsatz von Lebensmitteln im Tank auf die Basis von Daten und Fakten zu stellen.

Anstelle der allgemein üblichen Bezeichnung "Biokraftstoffe", die fälschlicherweise eine Umweltfreundlichkeit dieser Kraftstoffe suggeriert, verwenden wir in unseren Antworten im Folgenden den Begriff "Agrokraftstoffe".

Behauptung 1: „Es gibt keine Konkurrenz zwischen Teller und Tank, denn bei der Biokraftstoff-Herstellung entstehen als Koppelprodukte wertvolle Futtermittel wie Rapsschrot. Außerdem wird nebenbei Glycerin erzeugt, das z.B. in der Pharmaindustrie eingesetzt wird. Wir brauchen Biokraftstoff, weil sonst auch die Koppelprodukte wegfallen.“ **Irreführend!**

Es stimmt zwar, dass etwa bei der Verarbeitung von Raps zu Agrodiesel Rapsschrot als Koppelprodukt erzeugt wird. Aber das fällt genauso auch bei der Produktion von Rapsöl für menschliche Nahrung an. Rapsschrot als Koppelprodukt rechtfertigt es in keiner Weise, Pflanzenöl als Kraftstoff statt als Speiseöl zu verwenden.

Grundsätzlich gilt außerdem: Ein Missstand kann nicht als Rechtfertigung eines anderen Missstandes dienen. Unser derzeit gewaltiger Bedarf an Futtermitteln ist Folge von Überproduktion und -konsum von Fleisch und anderen tierischen Produkten, die massive Klima-, Umwelt- und Gesundheitsprobleme verursachen. Die Erzeugung tierischer Lebensmittel verbraucht einen Großteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen. So wird mehr als die Hälfte des in Deutschland geernteten Getreides verfüttert. Der Flächenfraß für Agrokraftstoff lässt sich nicht mit dem noch viel größeren Flächenfraß für Futtermittel legitimieren. Eine drastische Reduktion der Tierbestände (und damit automatisch auch des Futtermittelverbrauchs) ist zentraler Bestandteil eines nachhaltigen Umbaus der Landwirtschaft.

Glycerin ist mit wenigen Prozentpunkten Anteil im Pflanzenöl eine Randerscheinung in der Bilanz. Es fällt außerdem nicht nur bei der Agrokraftstoff-Produktion an, sondern auch bei anderen Produktionsprozessen, etwa der Herstellung von Seife. Die Versorgung mit Glycerin für Desinfektionsmittel o.Ä. ist daher auch unabhängig von der Agrokraftstoffproduktion gesichert. In vielen Anwendungsbereichen – Tagescremes, Backwaren etc. – gibt es zudem glyzerinfreie Alternativen.

Behauptung 2: „Für Bioethanol wird nur Futtergetreide verwendet. Das ist für die menschliche Ernährung ohnehin nicht geeignet.“ **Falsch!**

Brot- und Futterweizen unterscheiden sich nur geringfügig in ihrer Backfähigkeit. Futterweizen hat einen geringeren Eiweißgehalt,

aber auch aus eiweißärmerem Weizen können bei entsprechend angepassten Backprozessen hochwertige Backwaren produziert werden. Derzeit werden nur rund 30 Prozent der Weizenproduktion in Deutschland für Lebensmittel verwendet. Experten wie Prof. Dr. Friedrich Longin von der Landessaatzuchtanstalt der Universität Hohenheim gehen aber davon aus, dass mehr als 80 Prozent des angebauten Weizens backfähig wäre. Es gibt beim Backen zahlreiche Möglichkeiten, um mit geringeren Proteinmengen des Weizens zurechtzukommen, etwa die Nutzung von Vor- oder Sauerteigen oder die Anpassung der Knetenergie.

So könnten eine Million Tonnen Weizen, die aktuell bereits auf den deutschen Äckern wachsen, zusätzlich als Brotweizen verwendet werden. Im Kern geht es außerdem um die belegten Flächen. Das aktuell bereits ausgesäte Futtergetreide (Weizen, Roggen) kann wie beschrieben zu großen Teilen für die menschliche Ernährung genutzt werden, die kommenden Aussaaten können und sollten im Kampf gegen Hunger und steigende Lebensmittelpreise direkt für die Produktion von Nahrungsmitteln genutzt werden.

Behauptung 3: „Ein Ende der Beimischung von Biokraftstoffen hätte keinen merklichen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Lebensmitteln.“ **Falsch!**

Die Lebensmittelmengen, die jeden Tag als Agrokraftstoff verbrannt werden, sind alles andere als vernachlässigbar.

EU-weit werden täglich etwa 10.000 Tonnen Weizen zu Kraftstoff verarbeitet. Das entspricht umgerechnet etwa 15 Millionen Laib Brot. Dazu kommen große Mengen anderer Getreidesorten. Allein die in Deutschland im Jahr 2021 zu Agrokraftstoff verarbeitete Getreidemenge (2,4 Millionen Tonnen) würde ausreichen, um ein Jahr lang knapp 16 Millionen vom Hunger bedrohte Menschen mit einer täglichen Getreideration zu versorgen.¹

Neben Getreide werden große Mengen Speiseöl als Agrokraftstoff verbrannt – europaweit jeden Tag fast 19 Millionen Flaschen Raps- und Sonnenblumenöl und 14 Millionen Flaschen Soja- und Palmöl. Diese Verschwendung von wertvollen Speiseölen im Tank ist mitverantwortlich dafür, dass sich Pflanzenöle global betrachtet in den letzten zwei Jahren – und insbesondere seit Beginn des Ukraine-Krieges – von allen Lebensmitteln am stärksten verteuert haben.

Ein EU-weites Ende des Einsatzes von Agrokraftstoff könnte gut 20 Prozent der Weizenexporte der Ukraine, knapp 30 Prozent der Maisexporte und 9 Prozent der Sonnenblumenölexporten kompensieren. Eine Halbierung der für Agrokraftstoff verwendeten Getreidemengen in Europa und den USA wäre ausreichend, um die Getreideexporte der Ukraine vollständig zu ersetzen.

Ein Stopp der Nutzung von Agrokraftstoff ist damit eine der effektivsten Maßnahmen zur Eindämmung der globalen Nahrungsmittelkrise, die von der Politik kurzfristig umgesetzt werden kann.

Behauptung 4: „Der Markt regelt das Problem von allein. Aufgrund der hohen Preise für Agrarrohstoffe ist die Biokraftstoffproduktion bereits gedrosselt, die Rohstoffe gehen in den Nahrungsmittelsektor. Staatliches Eingreifen ist unnötig.“ Falsch!

Auf den Markt ist hier kein Verlass. Laut unbestätigten [Angaben der Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen](#) ist die Agrodieselpromotion aktuell rückläufig, die Beimischung von Agroethanol ist in Deutschland in den ersten Monaten dieses Jahres aber sogar kräftig gestiegen – und das, obwohl weltweit die Getreidepreise explodieren. In 2020 hat sich bereits gezeigt, dass die Beimischung von Agroethanol in Deutschland trotz zwischenzeitlich stark gestiegener Preise nicht nennenswert [verringert wurde](#).

Grund hierfür sind hohe Strafzahlungen, die fällig werden, wenn die Kraftstoffindustrie die gesetzlich vorgegebenen Emissionsminderungsziele nicht erreicht. Die Beimischung von Agrosprit ist – auch bei hohen Rohstoffpreisen – für die Ölkonzerne eine der kostengünstigsten Optionen, um die Vorgaben auf dem Papier zu erfüllen. Der sich bereits heute auf Rekordniveau befindliche Weizenpreis etwa müsste sich nochmal deutlich erhöhen, um den Einsatz von Weizen als Agrokraftstoff finanziell unattraktiv werden zu lassen. Im Gegensatz zu Ölkonzernen sind die Hungernden der Welt nicht in der Lage, Rekordpreise für Grundnahrungsmittel zu bezahlen. Laut [Prognosen](#) der Vereinten Nationen wird die aktuelle Preisinflation bei Grundnahrungsmitteln Millionen Menschen auf der ganzen Welt in die Unterernährung treiben.

Allein die [Diskussion](#) um ein Agrokraftstoff-Aus in Deutschland hat die Rapspreise in den vergangenen Wochen deutlich gesenkt. Das zeigt, dass ein Ende der staatlichen Förderung von Agrokraftstoff den Preisanstieg bei Agrarrohstoffen wirksam dämpfen könnte.

Wer sich angesichts einer eskalierenden globalen Nahrungsmittelkrise zurückzulehnt und allein auf den Markt hofft, missachtet das Menschenrecht auf Nahrung. Staatliche Anreize für die Beimischung haben überhaupt erst einen Markt für Agrokraftstoffe geschaffen. Es ist überfällig, dass die Politik diese Fehlanreize nun beseitigt.

Wird jetzt nicht gehandelt, werden im kommenden Jahr nach [Prognosen des Bundesumweltministeriums](#) allein in Deutschland fast 10 Millionen Tonnen Nahrungs- und Futtermittel in Autotanks landen.

Behauptung 5: „Der Einsatz von Biokraftstoff ermöglicht signifikante Treibhausgas-Einsparungen. Biokraftstoff ist unverzichtbar zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr.“ Falsch!

Der Einsatz von Agrokraftstoff reduziert die Emissionen nur auf dem Papier, tatsächlich wird die Klimakrise durch Agrosprit zusätzlich angeheizt.

Die [amtlichen Zahlen](#) suggerieren, dass durch Agrokraftstoff Treibhausgase eingespart würden, aber in der Bilanz klafft eine gewaltige Lücke: Der Flächenverbrauch für den Anbau der Pflanzen wird in keiner Weise berücksichtigt.

Rapsfelder, Getreideäcker, Palm- und Sojaplantagen für Kraftstoff beanspruchen weltweit riesige Landflächen. Auf 6,5 Prozent² der deutschen Ackerfläche wachsen Pflanzen für Kraftstoff, rund um den Globus dienen aktuell fast [1,9 Millionen Hektar](#) – eine Fläche so groß wie Sachsen – der Produktion von Agrokraftstoff allein für deutsche Verbrenner-Autos. Der Agrokraftstoff-Konsum der EU beansprucht – konservativ geschätzt – weltweit [über 5 Millionen Hektar](#) Anbaufläche.

Berücksichtigt man diesen enormen Flächenverbrauch in der Klimabilanz, ist Agrokraftstoff sogar noch deutlich klimaschädlicher als fossiler Kraftstoff. Zahlreiche Studien, unter anderem [im Auftrag der EU](#), haben gezeigt, dass der zusätzliche Flächenbedarf für Agrokraftstoff direkt oder indirekt dazu führt, dass bisher unbewirtschaftete Landfläche neu erschlossen wird. In Folge dessen werden natürliche Ökosysteme zerstört, oft in tropischen Ländern – mit extrem negativen Folgen für Klima und Biodiversität.

Grundsätzlich bedeutet der immense Flächenverbrauch für Agrokraftstoff, dass insgesamt weniger Land für natürliche Ökosysteme zur Verfügung steht, die Kohlenstoff speichern und wichtige Lebensräume bieten könnten. Allein dadurch entsteht ein gewaltiger Klimaschaden, der den kleinen Klimanutzen durch den Ersatz von fossilem Kraftstoff mehr als zunichte macht, wie eine aktuelle [Studie des ifeu-Instituts](#) im Auftrag der „Deutschen Umwelthilfe (DUH)“ zeigt.

Neben dem Klima leiden auch Biodiversität und Ökosysteme unter der unnötigen zusätzlichen Intensivlandwirtschaft mit artenarmen Monokulturen, hohem Pestizid- und Düngereinsatz und intensiver

Bodenbearbeitung. Das [Umweltbundesamt](#) stuft deshalb schon seit jeher die staatliche Förderung von Agrokraftstoff als umweltschädliche Subvention ein, beziffert auf knapp eine Milliarde Euro in 2018.

[Zahlreiche Maßnahmen](#) stehen zur Verfügung, um die Emissionen im Verkehr real zu senken und die Klimaziele zu erreichen. Die entscheidenden Hebel dafür sind Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -elektrifizierung. Statt weiter auf dem Papier mit Agrokraftstoff die Emissionen des Verkehrs kleiner zu rechnen, muss die Bundesregierung eine grundlegende [Mobilitätswende](#) und den raschen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor vorantreiben.

Behauptung 6: „Verzichten wir auf Biokraftstoff, muss noch mehr fossiler Kraftstoff eingesetzt werden und wir machen uns noch abhängiger von fossilen Importen (u.a. aus Russland).“ Irreführend!

Der Einsatz von Agrokraftstoff hat nur sehr geringen Einfluss auf unsere Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen. Im Gegensatz dazu hat er enorme Auswirkungen auf Verfügbarkeit und Preise von Nahrungsmitteln. Ein Ende des Einsatzes von Agrokraftstoff kann daher die derzeit eskalierende globale Nahrungsmittelkrise spürbar eindämmen (s. Antwort zu Behauptung 3). Der zusätzliche fossile Kraftstoffbedarf wäre überschaubar und ließe sich zudem leicht mit anderen Maßnahmen wie einem Tempolimit kompensieren (s. Antwort zu Behauptung 5).

Die Verwendung von Agrokraftstoffen ist kein geeignetes Mittel, um Deutschland unabhängiger von fossilen Ölimporten zu machen: Die Beimischung zu fossilem Kraftstoff liegt im einstelligen Prozentbereich – und schon jetzt übersteigt der Flächenverbrauch die ökologischen Grenzen bei weitem. Für eine zusätzliche Ausweitung fehlen schlichtweg die Flächen. Wollte Europa beispielsweise seine fossilen Ölimporte aus Russland durch Agrokraftstoff ersetzen, müsste dafür eine Fläche in Größe von mindestens 70 Prozent der gesamten Ackerfläche der EU [eingesetzt werden](#).

Der Einsatz von Agrokraftstoff zementiert unsere Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen sogar noch, weil der vermeintlich klimafreundliche Agrokraftstoff verwendet wird, um dem Verbrennungsmotor ein grünes Image zu geben. Die Biokraftstoff-Lobby zeigt sich in der Öffentlichkeit gern besorgt über die Klimakrise und fossile Abhängigkeiten. Gleichzeitig kämpft sie zusammen mit der Öl- und Teilen der Autoindustrie mit allen Mitteln dafür, den [Verbrennerausstieg zu verhindern](#) und sicherzustellen, dass noch möglichst viele Verbrennerfahrzeuge verkauft werden – obwohl

völlig klar ist, dass diese nahezu vollständig auf fossilen Sprit angewiesen sein werden.

Um uns aus fossilen Abhängigkeiten zu befreien, muss Verkehr wo immer möglich vermieden bzw. auf klimafreundliche Verkehrsträger, insbesondere Fahrrad, Bahn und ÖPNV, verlagert werden. Gleichzeitig muss die Elektrifizierung vorangetrieben werden.

Behauptung 7: „Biokraftstoff ist immer nachhaltig zertifiziert und daher garantiert umweltfreundlich.“ Falsch!

Nachhaltigkeitszertifizierung klingt schön, löst beim Agrokraftstoff aber leider nicht die Probleme. Denn der entscheidende Faktor für seine schlechte Klimabilanz ist der Flächenverbrauch (s. Antwort auf Behauptung 5).

Selbst wenn man davon ausgeht, dass bei Zertifizierungen zuverlässig alle wichtigen Kriterien abgedeckt und strikt kontrolliert werden (was leider nicht immer der Fall ist), wird auch für den Anbau zertifizierter Rohstoffe Land genutzt. Die Zertifizierung stellt im besten Fall sicher, dass für den Anbau von Raps, Mais, Palmöl oder Soja für Agrokraftstoff nicht direkt Wälder gerodet oder Moore trockengelegt werden. Aber Millionen Hektar intensiv bewirtschaftete Anbauflächen für Agrokraftstoff sind auch mit Nachhaltigkeitszertifizierung immer noch genauso viele Millionen Hektar intensiv bewirtschaftete Anbauflächen, die nicht für Nahrungsmittelproduktion oder Regeneration natürlicher Ökosysteme zur Verfügung stehen.

Behauptung 8: „Der Vorschlag, Ackerflächen aufzuforsten statt Pflanzen für Biokraftstoff anzubauen, liefert im Gegensatz zum Einsatz von Biokraftstoff keinen verlässlichen Klimaschutzbeitrag, da natürliche CO₂-Senken wie Wälder sehr unsichere CO₂-Speicher sind.“ Irreführend!

Mit einem Ausstieg aus der Nutzung von Agrokraftstoff kann der Flächenverbrauch deutlich gesenkt werden, so dass Spielraum geschaffen würde, an geeigneten Stellen Land an die Natur zurückzugeben und degradierte Ökosysteme wiederherzustellen. Dabei geht es nicht um Aufforstung, wie die Biokraftstoff-Lobby unterstellt, sondern darum, menschliche Eingriffe möglichst einzustellen und den Wiederaufwuchs der natürlichen Vegetation zuzulassen. Das ermöglicht die Regeneration von Ökosystemen, die an lokale

Gegebenheiten angepasst und entsprechend widerstandsfähig sind. Das ifeu-Institut hat [errechnet](#), dass wiederaufwachsende natürliche Vegetation auf einer Fläche in Größe der heutigen Agrokraftstoff-Anbauflächen einen realen Klimaschutzbeitrag leisten könnte, der viel größer wäre als die behaupteten CO₂-Einsparungen durch Agrokraftstoff.

Zudem herrscht wissenschaftlicher Konsens, dass die Wiederherstellung natürlicher Ökosysteme dringend erforderlich ist, um die Klima- und Biodiversitätskrise einzudämmen. So fordert der wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung den „massiven Ausbau der Renaturierung von Landökosystemen“ als Teil einer umfassenden [Landwende](#). Die Potenziale sind vorhanden: Für Deutschland hat eine Studie des NABU [gezeigt](#), dass auf mehr als 20 Prozent der Landesfläche ein erhebliches Renaturierungspotenzial besteht.

Dass das Kohlenstoff-Speicherungspotenzial in natürlichen Ökosystemen unter anderem aufgrund der Erderhitzung Schwankungen unterliegt, ist ein Argument für mehr Renaturierung – nicht dagegen. Es ist zynisch, dass die Biokraftstoff-Lobby die Auswirkungen der Klimakrise als Argument gegen dringend nötige Klimaschutzmaßnahmen anführt.

Renaturierungsmaßnahmen zahlen im Übrigen unmittelbar auf die Klimaziele ein: Das Klimaschutzgesetz schreibt für 2030 verbindliche Treibhausgaseinsparungen von 25 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Landnutzungssektor vor. Ohne massive Maßnahmen zur Stärkung natürlicher CO₂-Senken ist dieses Ziel völlig unerreichbar.

Behauptung 9: „Bezieht man die Emissionen aus Produktion und Batterieherstellung ein, sind E-Autos nicht umweltfreundlicher als Verbrenner.“ Falsch!

Es gibt zahlreiche Untersuchungen (z.B. [vom International Council on Clean Transportation](#) und [Transport & Environment](#)), die die Klimabilanz von Verbrennerfahrzeugen mit der von Elektrofahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus (d.h. inklusive Produktion, Betrieb, Wartung und Entsorgung) vergleichen. Die Ergebnisse sind eindeutig: Schon beim heutigen Strommix – und erst recht bei Nutzung von grünem Strom – fällt dieser Vergleich klar zugunsten des E-Fahrzeugs aus. Darüber hinaus gilt: Je kleiner das Auto, umso besser die Umweltbilanz.

Der Biokraftstoffverband VDB selbst verweist in seiner E-Auto-Kritik häufig auf eine [Studie des ifeu-Instituts](#) – deren „Zentrales Ergebnis 1“ lautet aber: „In allen untersuchten Fällen hat das Elektroauto über den gesamten Lebensweg einen Klimavorteil gegenüber dem Verbrenner.“

Klar ist jedoch auch: Der Umstieg auf elektrische Antriebe ist kein Allheilmittel, es braucht vielmehr eine grundsätzliche Umstrukturierung des Verkehrssystems und eine konsequente [Mobilitätswende](#). Es wäre völlig verfehlt, die 48 Millionen Verbrenner-Pkw in Deutschland durch 48 Millionen E-Pkw ersetzen zu wollen. So sind fast die Hälfte der Autofahrten in deutschen Großstädten weniger als fünf Kilometer lang. Nötig ist eine deutliche Reduzierung der Pkw-Zahl und des Pkw-Verkehrs, bei gleichzeitiger Stärkung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Bessere Bedingungen für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen und der Ausbau des ÖPNV sind zentrale Bausteine zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr. Der Einsatz von Agrokraftstoff verzögert nur die dringend überfällige Transformation hin zu einer Mobilitätswende.

Behauptung 10: „Biokraftstoff ist ein wertvoller Energiespeicher, der immer zur Verfügung steht. Demgegenüber lässt sich etwa Solarstrom nur erzeugen, wenn die Sonne scheint.“ Irreführend!

Dieser Einwand soll von der Tatsache ablenken, dass die Herstellung von Agrokraftstoff extrem ineffizient und verschwenderisch ist – immense Anbauflächen werden benötigt, um kleine Mengen Kraftstoff herzustellen. Das ifeu-Institut hat [errechnet](#), dass die Erzeugung von Solarstrom für E-Autos für die gleiche Kilometerleistung 97 Prozent weniger Fläche benötigt als die Herstellung von Agrokraftstoff für Verbrennerfahrzeuge. Der Vergleich mit Photovoltaik ist dabei noch maximal günstig für den Agrokraftstoff – Windenergie ist im Vergleich nochmals flächeneffizienter.

Dass Solaranlagen nicht 24 Stunden und sieben Tage die Woche Strom liefern, ändert an diesem gigantischen Effizienzvorsprung nichts. Und selbstverständlich kann auch Solarenergie gespeichert werden und können E-Fahrzeuge bei bewölktem Himmel fahren. Dafür gibt es die Batterie – ein hervorragender Energiespeicher, der in Zukunft auch zur Netzstabilisierung beitragen kann.

Endnoten

- 1 In Deutschland wurden 2021 etwa 2,4 Mio. t Getreide zu Agroethanol verarbeitet. Nur ein Teil der zu Agrokraftstoff verarbeiteten Getreidemenge ist Weizen und nur etwa 80 Prozent des Weizens sind backfähig. Das nicht backfähige Getreide könnte als Futtermittel eingesetzt werden und einen Teil der 7,5 Mio. t Weizen ersetzen, die derzeit verfüttert werden. Da wir davon ausgehen, dass dieser Futterweizen ebenfalls zu einem hohen Anteil backfähig ist, nehmen wir an, dass bei einem Agrokraftstoff-Beimischungstopp 2,4 Mio. t Weizen als Lebensmittel zur Verfügung gestellt werden könnten. Bei einer angenommenen Tagesration an Getreide von 400 g pro Tag (Schätzung basierend auf Minimum Food Basket & UN Operation Lifeline Gaza) ergibt sich, dass mit dieser Getreidemenge ein Jahr lang etwa 16,44 Mio. Menschen mit Getreide versorgt werden könnten.
- 2 Laut Angaben der Fachagentur für Nachwachsende Rohstoffe wuchsen in 2021 in Deutschland auf 757.700 Hektar Pflanzen für Agrokraftstoffe. Die gesamte Ackerfläche betrug 11,6 Mio. Hektar.



Deutsche Umwelthilfe



Kontakt:

Deutsche Umwelthilfe

Dr. Johanna Büchler: buechler@duh.de; +49 30 2400867-756
 Kathrin Anna Frank: frank@duh.de; +49 30 2400867-884

foodwatch

Andreas Winkler: presse@foodwatch.de; +49 174 3751689

Greenpeace

Matthias Lambrecht: matthias.lambrecht@greenpeace.org; +49 151 31354243

NABU

Johannes Rußmann: johannes.russmann@nabu.de; +49 30 284984-1613

ROBIN WOOD

Fenna Otten: tropenwald@robinwood.de; +49 160 3441208

Transport & Environment

Maik Marahrens: maik.marahrens@transportenvironment.org; +49 151 62816697