

# Wahlprüfstein DIE LINKE

---

medico international e.V.  
Burgstr. 106  
60369 Frankfurt am Main

## Problematik von Landgrabbing und Expansion von Monokulturen in den Ländern des globalen Südens

### 1. Rücknahme der Beimischungsquote

1. Kraftstoffe aus Biomasse (Agrokraftstoffe) sind in den vergangenen Jahren durch Beimischungsquoten, Investitionsanreize und steuerliche Vergünstigungen stark gefördert worden. In vielen Ländern des globalen Südens hat dies mit beigetragen zu einer erheblichen Zunahme des Anbaus von Energiepflanzen in Monokulturen. Die neu entstandenen Großplantagen werden mit hohem Einsatz von Düngemitteln, Pestiziden und Herbiziden betrieben. Um eine hohe Produktivität zu garantieren, kommen teilweise Chemiecocktails mit bis zu 26 Pestiziden zum Einsatz, die flächendeckend von Flugzeugen oder von großen Besprühungsanlagen aufgebracht werden. Die Folgen für die Plantagenarbeiter\_innen und die in der Nähe der Felder lebenden Familien sind furchtbar: Niereninsuffizienz in den Zuckerrohrplantagen oder Leukämie in der Sojaproduktion sind nur die bekanntesten Fälle. (Näheres hierzu unter <http://www.tank-und-tellerrand.net/>) Agrokraftstoffe erfüllen zudem nicht, was sie versprechen - nämlich die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Im Gegenteil: Durch den expandierenden Anbau von Energiepflanzen (insbesondere Ölpalme, Zuckerrohr und Soja) für Agrarkraftstoffe werden Wälder und Grünland zu Ackerflächen umgenutzt; große Mengen an Kohlendioxid werden dadurch freigesetzt. Die Agrarkraftstoff-Beimischungsziele müssen daher auf den Prüfstand. Auch aufgrund der Kritik von NGO hat die Umweltkommission der EU im Juli 2013 beschlossen, dass die Erhöhung des Anteils von Agrokraftstoffen im Verkehrssektor auf 10% im Jahr 2020 auf 5,5% begrenzt werden solle.

Wie steht Ihre Partei zur Rücknahme der Beimischungsquote durch die Umweltkommission? Was bedeutet das für die Umsetzung der Vorgaben in Deutschland hinsichtlich des Biokraftstoffquotengesetz (BioKraftQuG) und des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG)?

Was wird Ihre Partei tun, um die Ausbreitung des gesundheitsschädigenden und nicht nachhaltigen Monokulturanbaus in den Ländern des Südens einzuschränken?

*Die Entscheidung zur Senkung der Beimischungsquote von Biokraftstoffen durch den EU-Umweltausschuss ist ein Schritt in die richtige Richtung, doch geht er nicht weit genug. DIE LINKE fordert eine grundlegende Überprüfung der deutschen und europäischen Agrosprit-Ziele. Die Erzeugung von Lebensmitteln und Futter auf landwirtschaftlichen Flächen hat für uns Vorrang. Unter dieser Prämisse reichen schon heute weder in Europa noch in Deutschland die zum nachhaltigen Anbau von Energiepflanzen verfügbaren Flächen aus, um die festgelegten Quoten für Kraft- und Brennstoffe aus Biomasse vollständig zu decken. Die bestehenden Agrosprit-Ziele sind nur zu erreichen, wenn auf Importe und Monokulturen*

gesetzt wird. Doch dabei werden Umwelt- und Sozialstandards außer Acht gelassen. Ein internationales Zertifizierungssystem für nachhaltig angebaute Energiepflanzen ist nicht effektiv kontrollierbar und wird daher kaum Wirkung zeigen. Deshalb fordert DIE LINKE ein unverzügliches Importverbot für Agro-Energiestoffe in die Europäische Union und die Beschränkung auf Rohstoffe aus einheimischem Anbau. Die sich daraus ableitenden Forderungen an die Bundesregierung zu einer Umgestaltung der bi- und multilateralen Zusammenarbeit sowie der Außenwirtschaftsförderung und zum Agieren in der Weltbank sind detailliert im Antrag der Bundestagsfraktion DIE LINKE „Teller statt Tank – EU-Importverbot für Kraft- und Brennstoffe aus Biomasse“ (Bundestagsdrucksache 17/10683) aufgeführt. DIE LINKE hat das Biokraftstoffquotengesetz von Beginn an abgelehnt und fordert die Abschaffung der Beimischungsquote. Diese ist nicht nur zu hoch, sondern hat den Biokraftstoffsektor im Vergleich zur vorherigen steuerlichen Förderung in die Hände der Mineralölkonzerne gelegt. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz muss so gestaltet sein, dass die Förderung des Einsatzes von Biomasse aus Importen jenseits der EU ausgeschlossen wird. Daneben darf die Einspeisevergütung auch keine Anreize für eine einseitige Ausrichtung der hiesigen Landwirtschaft setzen, Stichwort: „Vermaisung der Landschaft“. Biomasse soll dort eingesetzt werden, wo sie am meisten CO<sub>2</sub> spart. Dass ist nicht im Verkehr, sondern bei der Produktion von Strom und Wärme. Allein die Produktion von Pflanzenölen und Biodiesel in regionalen Kreisläufen für den Eigenbedarf in der Agrarwirtschaft halten wir für sinnvoll. Vor allem aber muss die Umstellung der Rohstoffbasis für erneuerbare Kraftstoffe Hand in Hand mit einer Wende in der Verkehrspolitik gehen: Vorrangig muss Verkehr vermieden, auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert und die Effizienz gesteigert werden.

2. Assoziierungsabkommen zwischen EU und Zentralamerika (AdA) schafft weitere Anreize für die Expansion der Monokulturen für Agrokraftstoffe

---

Mit dem Inkrafttreten des AdA und der damit verbundenen massiven Ausweitung der Agrokraftstoffproduktion kommt es zu zahlreichen Menschenrechtsverletzungen und Landvertreibungen. Auch die von der EU-Kommission in Auftrag gegebene Nachhaltigkeits-Folgenabschätzung warnte bereits vor dem „Druck auf die Landnutzung, wenn die Folgen von Bergbau, Abholzung und Agrartreibstoff-Produktion mit einbezogen werden.“ Die Förderung der Privatisierung der Wasserversorgung könne für „besonders verletzte Gruppen einen verringerten Zugang bedeuten“. Ein Abkommen, welches Anreize für eine weitere Expansion der Agrokraftstoffe durch zollfreien EU-Zugang und einen Vorrang für den Investitionsschutz europäischer Konzerne in Zentralamerika schafft, wird daher voraussichtlich zu einer Verschärfung der Konflikte beitragen. Gefährdungen für das Recht auf Nahrung und auf sauberes Wasser sind zu erwarten.

Wie steht Ihre Partei zu Handelsliberalisierungen und den zu erwartenden Auswirkungen auf besonders verletzte Gruppen und Organisationen?  
Was wird Ihre Partei unternehmen, um nachteilige soziale, ökologische und gesundheitliche Folgen von Handelsliberalisierungen für die Menschen in den Ländern des Globalen Südens abzuwenden?

*DIE LINKE hat die Verhandlungen zwischen der EU und den zentralamerikanischen Staaten von Beginn an sehr kritisch begleitet. Wir haben im Bundestag Anträge dazu eingebracht und damit das Thema immer wieder auf die Tagesordnung gesetzt (Bundestagsdrucksache 16/5045, Ausschussdrucksache 17(19)298). Die EU hat erheblichen Druck auf die*

zentralamerikanischen Staaten ausgeübt, um ihre Verhandlungsziele durchzusetzen. Forderungen aus Zentralamerika, etwa die nicaraguanische Forderung nach einem Ausgleichsfonds für zu erwartende Verluste aus der Handelsliberalisierung, wurden von der EU konsequent zurückgewiesen. Das Abkommen, so wie es schließlich abgeschlossen wurde, dient vor allem den Interessen europäischer Konzerne und der Eliten in den zentralamerikanischen Ländern. Es schadet den Interessen der Mehrheit der Menschen, vor allem in Zentralamerika, aber auch in Europa. Die Linksfraktion im Bundestag hat die Ratifizierung deshalb abgelehnt.

Dass sich die SPD und die Grünen unserer kritischen Haltung nach längerem Zögern angeschlossen haben, werten wir als Erfolg, den wir – DIE LINKE und außerparlamentarische Bewegungen in Deutschland und Zentralamerika – gemeinsam errungen haben. Dennoch hat es nicht gereicht, um das Abkommen zu stoppen. Wir werden uns weiterhin gegen Freihandel einsetzen, sowie wir das seit vielen Jahren tun. Soziale Bewegungen in Afrika unterstützen wir in ihrem Kampf gegen die Wirtschaftspartnerschaftsabkommen, gemeinsam mit linken Parteien und Bewegungen in Indien kämpfen wir gegen das Freihandelsabkommen EU-Indien. Wo wir den Kampf bereits verloren haben, müssen wir weiterhin mit den Betroffenen zusammenarbeiten, die es nun noch schwerer haben, ihre Interessen geltend zu machen. Deshalb werden wir nun unsere Partner in Zentralamerika dabei unterstützen, die Folgen des Abkommens, die Sie in Ihrem Anschreiben ja ganz richtig beschreiben, soweit wie möglich abzuwehren. Mit der verstärkten Ausrichtung der zentralamerikanischen Wirtschaft auf den Export sehen wir die Herausforderungen insbesondere in weiterer (gewaltsamer) Konzentration von Landbesitz, im Einsatz von gefährlichen Pestiziden in der Landwirtschaft, in weiter raumgreifender Monokultur, in der Privatisierung von Dienstleistungen und im Verdrängungswettbewerb im Zuge der Handelsliberalisierung.

### 3. Weniger Auto statt mehr Agrosprit – oder weiter wie bisher beim Individualverkehr?

---

Der Straßenverkehr in der EU wuchs zwischen 1997 und 2007 um 43 Prozent. Das Verkehrsministerium erwartet bis 2015 eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens. Der Personenverkehr wird voraussichtlich um 20, der Güterverkehr um bis zu 70, und der Güterfernverkehr um 80 Prozent wachsen. Dabei ist der Verkehr EU-weit schon heute für über 25 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Ein solches Transportaufkommen ist unsinnig und hat verheerende Auswirkungen auf Mensch, Natur und Klima. Die Klimaziele im Verkehr können durch eine intelligente Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, die auf den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs und auf Vermeidung unsinniger Transportwege und ein bewussteres Mobilitätsverhalten setzt, deutlich umwelt- und sozialverträglicher erreicht werden als durch das Verbrennen von Nahrungsmitteln und die Zerstörung der letzten Naturflächen.

Welche Lösungsansätze verfolgt Ihre Partei für die Verkehrspolitik und für die Reduktion des immensen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr? Welche Rolle soll nach Auffassung Ihrer Partei diesbezüglich dem Anbau von Energiepflanzen, insbesondere aus den Ländern des Globalen Südens, zufallen?

*Der nationale wie internationale Verkehr steigt nach wie vor an – und mit ihm der CO<sub>2</sub>-Ausstoß. In der Tat muss der Verkehrsbereich endlich einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wir setzen auf den Dreiklang aus Verkehr „vermeiden, verlagern und verbessern“. Durch mehr Nähe zwischen Wohnen und Arbeiten sowie die Regionalisierung*

*von Wirtschaftskreisläufen sollen Transportlängen reduziert werden. Verkehre, die sich (noch) nicht vermeiden lassen, sollen so weit wie möglich auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Schifffahrt verlagert werden. Alle Verkehrsträger müssen aber auch technisch verbessert werden, damit sie umweltfreundlicher werden, denn trotz geringerer CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht die Bahn erheblich belästigenden Schienenlärm und Seeschiffe belasten die Luft und die Gesundheit der Menschen mit Schweröl. Ohne eine Anpassung der Transportpreise an die realen Kosten, also unter Berücksichtigung bzw. „Einpreisung“ der so genannten externen Umweltkosten, wird eine solche Entwicklung allerdings nicht erfolgen. Sukzessive müssen zudem die alternativen Verkehrsangebote ausgeweitet werden, u.a. durch vorrangige Investitionen in den Schienenverkehr. Untersuchungen belegen, dass sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus dem Verkehr ohne weiteres bis 2030 um 50% reduzieren lässt. Das streben wir an. Das Antriebskonzept und der Kraftstoff der Zukunft können noch nicht abschließend benannt werden. Die beste und dabei technologieoffene politische Maßnahme sind deswegen strikte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Neuwagen. Deren Verschärfung auf europäischer Ebene wird von der jetzigen Bundesregierung leider blockiert. DIE LINKE fordert ein unverzügliches Importverbot für Agro-Energiestoffe in die Europäische Union und die Beschränkung auf Rohstoffe aus einheimischem Anbau. Die deutschen und europäischen Agrosprit-Ziele müssen überprüft werden.*

#### 4. Entschädigung der Opfer der Agrokraftstoffproduktion

Die Produktion von Agrokraftstoffen in Nicaragua wird nicht nur durch die europäische Nachfrage, sondern auch durch die Förderpolitik Deutschlands in die Höhe getrieben: In einer parlamentarischen Anfrage an die deutsche Bundesregierung bestätigte diese Anfang 2012 einen Kredit der Deutschen Entwicklungsgesellschaft (DEG), Tochter der staatlichen KfW-Bankengruppe, von 10 Mio. US-Dollar an die Grupo Pellas (Nicaragua), womit ein Kredit der Weltbank-Tochter für Risikofinanzierungen IFC (International Finance Corporation) von insgesamt 55 Mio. US-Dollar langfristig abgesichert wurde. Damit sollten Investitionen getätigt, die Produktivität gesteigert und die Agrospritproduktion um 25-30% erhöht werden. Einen Zusammenhang zwischen den gesteigerten Hektarerträgen, dem erhöhten Pestizideinsatz und der daraus folgenden Wasserverunreinigung und Zunahme von Niereninsuffizienzkrankungen wies die Bundesregierung als unbewiesen zurück. (siehe: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/084/1708437.pdf>) Da aber die Produktionsausweitung und -intensivierung eine direkte Folge auch der europäischen und deutschen Agrar- und Energiepolitik ist, erheben Betroffenen- Selbstorganisationen und Nichtregierungsorganisationen die Forderung nach einem Kompensationsfonds für die von der Chronischen Niereninsuffizienz betroffenen PlantagenarbeiterInnen. Dieser soll sich zu einem Teil aus öffentlichen Mitteln (EU-Mittel sowie Mittel aus dem Bundeshaushalt) speisen und zum anderen Teil aus den Gewinnen von Unternehmen der Privatwirtschaft, die in den Bereichen Produktion, Handel und Vermarktung von Agrokraftstoffen in bzw. aus den Ländern des globalen Südens tätig sind.

Wie steht Ihre Partei zur Einrichtung eines solchen Kompensationsfonds?

*Sie beziehen sich in Ihrem Anschreiben auf eine Kleine Anfrage der Linksfraktion (17/8304). Aus unserer Beschäftigung mit dem von Ihnen beschriebenen Fall ergeben sich für uns zwei Schlussfolgerungen. Zum einen wirft der Fall die Frage nach der Vergabepolitik der Deutschen Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG) auf. Dass die DEG hier einen mächtigen*

*Konzern in Nicaragua kreditiert hat – noch dazu in einer unter entwicklungspolitischen Gesichtspunkten höchst zweifelhaften Unternehmung, entspricht u.E. nicht ihrem Entwicklungsauftrag. DIE LINKE fordert, die Kreditierung durch die DEG strikt auf Projekte zu konzentrieren, die den lokalen, nationalen und regionalen Prioritäten des Empfängerlands und/oder seiner Unternehmen dienen. Die DEG sollte sich größtenteils auf die Unterstützung lokaler KMU-Betriebe beschränken, die überwiegend für den lokalen und regionalen Markt und nicht für den Export in die EU produzieren.*

*Das ist die allgemein-politische Schlussfolgerung. Zum konkreten Fall, den wir, wie Sie wissen, jahrelang begleitet haben: Ja, wir befürworteten einen solchen Fonds, wie Sie ihn beschreiben. Denn selbst wenn der Zusammenhang zwischen dem massenhaften Auftreten der Niereninsuffizienz, dem verstärkten Pestizid-Einsatz und dem DEG-Kredit nicht einwandfrei wissenschaftlich erwiesen ist, liegt es doch sehr nahe, einen solchen Zusammenhang zu vermuten. In jedem Fall gilt für uns: In diesem Gebiet, in dem die deutsche Entwicklungspolitik (durch DEG-Kredit) und europäische Wirtschaftsinteressen (an Agrosprit) präsent und wirksam sind, können uns die Menschen nicht egal sein. Erst recht können wir nicht die nicaraguanische Regierung mit den Folgen (Behandlungskosten) allein lassen. Das haben uns die Betroffenen-Vertreter/innen bei ihrem Besuch in Deutschland sehr deutlich vor Augen geführt.*