



Hype um HVO

Was steckt dahinter und sind Kraftstoffe aus biogenen Abfall- und Reststoffen gut für's Klima?

Faktencheck



Deutsche Umwelthilfe



DNR
DEUTSCHER
NATURSCHUTZRING

GREENPEACE

ROBIN WOOD

TRANSPORT &
ENVIRONMENT

Einführung

Die Auswirkungen der Klimakrise werden immer stärker sichtbar, doch die Abkehr von fossilen Energieträgern geht im Verkehrssektor nur schleppend voran. Lösungen für klimafreundliche Mobilität werden ausgebremst, während Scheinlösungen den Verbrennungsmotor unnötig am Leben halten. So wird seit Jahren die Beimischung von biogenen Kraftstoffen zu fossilen gefördert. Diese „Bio“-Kraftstoffe stehen seit Langem in der Kritik, weil sie Klima und Natur erheblich schaden. Für Agrokraftstoffe aus eigens angebauten Pflanzen wie Soja, Raps und Getreide, die enorme Flächen belegen und in direkter Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen, haben wir das in unserem [Faktencheck I](#) dargestellt.



Was ist HVO?

HVO (hydrotreated vegetable oil, hydriertes Pflanzenöl) ist ein Dieselmotorkraftstoff, der aus Ölen und Fetten durch die Behandlung mit Wasserstoff hergestellt wird. Ausgangsstoffe sind nicht nur Altspeiseöle und Tierfette, wie oft suggeriert, sondern auch frisch produzierte Pflanzenöle wie Palmöl & Co. Auch deshalb ist HVO genauso kritisch zu bewerten wie andere biogene Kraftstoffe. HVO100 steht für 100-prozentiges HVO, hier gibt es keinen fossilen Anteil, während E10 oder B7 zu mindestens 90 bzw. 93 % fossilen Kraftstoff enthalten. Die Rohstoffe können in eigenen Raffinerien zu HVO verarbeitet werden oder gemeinsam mit fossilen Rohstoffen wie Mineralöl („co-processing“). Beim co-processing kann der entstehende Kraftstoff nicht mehr in einen fossilen und einen HVO-Anteil getrennt werden. Zur Herstellung wird Wasserstoff benötigt, der aufgrund von knapper Verfügbarkeit dann anderen Anwendungen fehlt. Der Wasserstoff wird keineswegs immer klimafreundlich erzeugt, 2020 kam der Großteil aus fossilen Quellen (ETIP 2020).

Seit einiger Zeit werden von Politik und Industrie deshalb abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe als Lösung angepriesen. Der Begriff impliziert fälschlicherweise, es handle sich bei den Ausgangsstoffen um wertlosen Müll. Tatsächlich ist es oft alles andere als nachhaltig, Rohstoffe wie Altspeiseöl, Bioabfälle und Holzreste zu Kraftstoff zu verarbeiten. Noch dazu sind die verfügbaren Mengen solcher Rohstoffe verschwindend gering und es bestehen weitere besorgniserregende negative Effekte, etwa ein hohes Betrugsrisiko.

Nichtsdestotrotz soll in Deutschland ab 2024 auch hundertprozentiger „Bio“-Sprit eingesetzt werden können, der oft als Restkraftstoff beworben wird, HVO100. Ausgangsstoffe für HVO (hydrotreated vegetable oil) können aber neben Abfall- und Reststoffen auch frische Pflanzenöle wie Palmöl sein. Bei gemeinsamer Verarbeitung (sog. „co-processing“, siehe Infobox) sind auch fossile Anteile enthalten.

In Deutschland stellen Agrokraftstoffe den dominierenden Anteil des biogenen Sprits. Abfall- und Reststoffe tragen anders als behauptet kaum zur Versorgungssicherheit bei. Ein Großteil wird heute importiert. Im folgenden Faktencheck erklären wir, warum auch Sprit aus Resten und Abfällen weder nachhaltig noch massentauglich ist und was es mit HVO100 auf sich hat. Dabei gehen wir auf Mythen der Biosprit-Industrie ein und entkräften diese auf Basis von wissenschaftlichen Fakten.

Behauptung 1

„Die verwendeten Rohstoffe sind ungenutzte Abfälle und Reste.“

Falsch!

Oft wird damit geworben, dass HVO ausschließlich aus biogenen Rest- und Abfallstoffen produziert wird, die für nichts anderes genutzt werden können. Dazu zählten [2022](#) vor allem Altspeiseöl (47%), Industriebioabfälle, Reste aus Palmölmühlen (POME) und der Forstwirtschaft. Altspeiseöl wird Abfall genannt, weil es für seinen ursprünglichen Zweck, beispielsweise Frittieren, nicht mehr nutzbar ist. Eine Baumspitze gilt als Rest, weil sie bei der Herstellung von Holzprodukten aus Baumstämmen anfällt, aber dafür nicht nutzbar ist. Es ist aber mitnichten so, dass diese Rohstoffe deshalb keinen Nutzen bringen könnten oder dies nicht bereits tun. Altspeiseöl beispielsweise wird in der [oleochemischen Industrie](#) verwendet, Bioabfälle eignen sich zur [Kompostierung](#), [Stroh](#) ist für den Humusaufbau und als Baustoff nutzbar, [Waldholz](#) ist kein Reststoff, sondern Teil des Ökosystems Wald. Gemäß der [Nutzungskaskade](#) haben stoffliche Verwendungen gegenüber der energetischen Nutzung Priorität, um Kohlenstoff möglichst lange zu binden.

Die Liste der von der EU anerkannten Abfälle und Reste, aus denen biogener Kraftstoff produziert wird, wird 2024 sogar noch [erweitert](#). Darin sind absurde Aktualisierungen enthalten, zum Beispiel gelten eigens angebaute Pflanzen unter bestimmten Bedingungen als Reststoff. Viele der ergänzten Rohstoffe gehen, für Kraftstoffe genutzt, potenziell mit ebenso gravierenden Umweltrisiken einher wie die bislang genutzten. Die spezifischen Probleme mit ausgewählten relevanten Rohstoffen sind in Tabelle 1 im Anhang aufgeführt.

→ *Die Behauptung, dass es sich um nicht anderweitig verwendbare Abfälle oder Reste handle, ist falsch. In Wahrheit geht es um wertvolle, umkämpfte Rohstoffe, auf die viele Sektoren bereits heute zugreifen wollen, manche Rohstoffe sind überhaupt kein Abfall.*

Behauptung 2

„Abfall- und reststoffbasierter Spirit stellt den Großteil der Biokraftstoffe und wird in großen Mengen hergestellt.“

Falsch!

Derzeit liefern Abfall- und Reststoffe rund [3 %](#) (64,5 Petajoule) des [Energieverbrauchs](#) des deutschen Straßen- und Bahnverkehrs. Unter den biogenen Kraftstoffen stammte 2022 nicht einmal die Hälfte aus Abfall- und Reststoffen. Die tatsächlichen Mengen liegen vermutlich noch unter den registrierten Mengen (siehe Behauptung 7). Agrokraftstoff, also Spirit vom Acker, macht mit 54 % weiter den Großteil biogener Kraftstoffe in Deutschland aus.

Auch der Einsatz von HVO ist gering. Statt der erlaubten 26 % Beimischung werden dem fossilen Diesel im Schnitt [2 % beigemischt](#). Davon stammen ganze [27 % aus frischen Pflanzenölen](#), überwiegend aus Palmöl. Das widerspricht den [Behauptungen der Hersteller](#), HVO standardmäßig aus Abfall- und Reststoffen zu produzieren.

Wenn Verbraucher*innen bevorzugt HVO100 tanken, führt das nicht automatisch zu einem höheren Einsatz biogener Kraftstoffe, die eingesetzten Mengen werden bloß [anders auf die tankenden Fahrzeuge verteilt](#). Die Mengen ergeben sich aktuell aus der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote): Mineralölkonzerne bringen die Menge biogener Kraftstoffe in den Verkehr, die sie zur Einhaltung der THG-Quote benötigen, um Strafzahlungen zu vermeiden. Was darüber hinausgeht, ist für sie nicht wirtschaftlich.

→ *Es ist ein Irrglaube, dass biogene Kraftstoffe heutzutage überwiegend abfall- und reststoffbasiert seien, Agrokraftstoffe spielen die Hauptrolle. Vom Energieverbrauch im Verkehr decken Abfall- und Reststoffe nur einen Bruchteil.*

Behauptung 3

„Abfallsprit macht uns unabhängiger von Importen.“

Falsch!

Die heimischen Potenziale sind begrenzt, die meisten Rohstoffe werden bereits jetzt importiert. 2022 kamen 80 % der Abfall- und Reststoffe nicht aus Deutschland. Der größte Anteil stammt mit 47 % aus Asien. Das ist weder sinnvoll noch klimafreundlich. Auch die Exportländer der Rohstoffe müssen ihre Wirtschaft klimafreundlich ausrichten – falls es keine besseren Einsatzmöglichkeiten gibt, wäre es sinnvoller, Altspeiseöl & Co. vor Ort als Kraftstoff einzusetzen, als es um den halben Globus nach Deutschland zu schippern. Laut europäischem Rechnungshof steigt die Abhängigkeit von Rohstoffzufuhren.

→ *Die meisten verwendeten Rohstoffe sind importiert. Sie tragen also zu Importabhängigkeit und Energieunsicherheit bei.*

Behauptung 4

„Das Angebot an Abfall- und Reststoffen kann beliebig skaliert werden.“

Falsch!

Abfall- und Restesprit wird laut einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes bestenfalls ein Prozent des Endenergiebedarfs im Verkehrssektor decken können. Das Angebot der EU-weit am häufigsten verwendeten Rohstoffe, Altspeiseöl und tierische Fette, ist viel kleiner als die Nachfrage. Durch den Ausstieg aus fossilen Kohlenstoffquellen und Ressourcenknappheit steigt die Nachfrage nach Abfall- und Reststoffen, künftig sind zahlreiche weitere stoffliche Anwendungen zu erwarten, etwa als „Bio“-Kunststoff, in der Chemieindustrie oder im Bauwesen. Die Anreize für Sprit aus Abfällen und Resten widersprechen den Zielen und Bedarfen der Kreislaufwirtschaft mit Abfallvermeidung und -reduktion sowie der Bioökonomie und der Extensivierung der Landwirtschaft inklusive Tierhaltung.

Auch die teils eingeschränkte Zugänglichkeit begrenzt das Angebot, so fällt zum Beispiel Altspeiseöl dezentral an und wird nicht überall gesondert gesammelt. Die eng

begrenzten verbleibenden Mengen müssen schwer zu dekarbonisierenden Bereichen wie Luft- und Schifffahrt vorbehalten sein. Auch hier können sie lediglich einen sehr geringen Beitrag leisten.

→ *Abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe können kaum weiter skaliert werden, weil die nachhaltig verfügbaren Mengen begrenzt, stark nachgefragt und heute für einige Rohstoffe bereits überreizt sind. Es handelt sich maximal um eine Nischenlösung, keinesfalls eine skalierbare Klimaschutzoption für den Verkehr.*

Behauptung 5

„Kraftstoffe aus Abfällen und Resten schützen das Klima in relevantem Umfang.“

Irreführend!

Mit Abfallkraftstoff lassen sich die Emissionen im Verkehr auf dem Papier besonders stark senken, da nicht nur die Verbrennung als CO₂-neutral gilt, sondern auch der Großteil der produktionsbedingten Emissionen dem Hauptprodukt (bei Altspeiseöl zum Beispiel dem nativen Speiseöl) zugeschrieben wird.

In dieser Bilanz werden jedoch zahlreiche negative Auswirkungen der Kraftstoffe nicht berücksichtigt. Die Abfall- und Reststoffe werden häufig bereits von anderen Industrien verwendet, etwa in der oleochemischen Industrie, in Tierfutter, Holzprodukten oder zur Erzeugung von Prozesswärme. Wenn die Rohstoffe zu Kraftstoff verarbeitet werden, müssen diese Industrien auf Alternativen ausweichen, die meist klimaschädlicher sind. Ein Beispiel für solche Verlagerungseffekte: Werden Tierfette durch den Kraftstoffmarkt gekapert, sodass in Kosmetika und Seifen verstärkt auf Palmöl ausgewichen werden muss, ist der Tierdiesel in der Gesamtbilanz doppelt so klimaschädlich wie fossiler Diesel. Die Konsequenz des großflächigen Einsatzes im Verkehr sind also erhebliche indirekte Mehremissionen, analog zu jenen durch indirekte Landnutzungsänderungen.

Auch Biomasse aus Ökosystemen gehört nicht in den Tank. Baumkronen, Rinde, Zweige, Äste, Blätter oder Durchforstungsholz gelten als „Reststoffe aus der Forstwirtschaft“, sind aber essenziell für die Stabilität und Biodiversität unserer Wälder. Diese wiederum sind als

Kohlenstoffsinken wichtige Klimaschützer. Die Entnahme all dieser vermeintlichen „Reststoffe“ aus dem Wald kann den Nährstoffhaushalt des Ökosystems beeinträchtigen, Ökosystemübernutzung ist bereits Realität. Waldrestholz ist kein Rohstoff für Sprit, sondern muss im Wald verbleiben.

Die EU-Kommission will die Liste geförderter Abfall- und Reststoffe zur Spritproduktion noch erweitern. Absurderweise geht es um Rohstoffe, die riesige Schlupflöcher für klimaschädliche Anbaubiomasse bieten. Pflanzen vom Feld können hier unter bestimmten Bedingungen als Reststoff gelten, stehen allerdings potenziell in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelproduktion und können das Klima ebenso schädigen wie Agrokraftstoffe.

→ *Die Anreize für vermeintlichen Restesprit schaden oft dem Klima. Sinnvoller sind effiziente, langlebige, alternativenlose Anwendungen, etwa das Überlassen von gebrauchten Fetten für stoffliche Nutzungen, und das Belassen von Holzresten im Wald.*

Wie wird HVO reguliert?

Bislang konnte HVO in Deutschland zu maximal 26 % fossilem Diesel beigemischt werden. Durch den begrenzten Anteil wird gewährleistet, dass die Norm EN 590 für Dieselmotoren erfüllt wird. 2024 soll eine Änderung der 10. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) in Kraft treten, die erlaubt, Kraftstoffe im Straßenverkehr einzusetzen, die die DIN Norm EN 15940 erfüllen. Das sind paraffinische Dieselmotoren, zu denen HVO100 gehört. Darunter fallen auch synthetische Kraftstoffe, etwa aus Erdgas (Gas to liquid, GtL). Aufgrund der chemischen Ähnlichkeit der paraffinischen Kraftstoffe untereinander ist der Ausgangsstoff am fertigen Produkt nicht mehr zu erkennen. An der Tankstelle werden paraffinische Kraftstoffe als XtL (englisch X to liquid) ausgewiesen, wobei das X sowohl für Strom, als auch für biogene oder fossile Quellen stehen kann. Zumindest in der Fahrzeugbeschaffung des öffentlichen Dienstes sollen etwaige Kraftstoffe fossilen Ursprungs über eine Änderung des Saubere Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes ausgeschlossen werden.

Behauptung 6

„Sprit aus Müll reduziert den Einsatz fossiler Kraftstoffe und die Abhängigkeit vom Verbrenner“

Irreführend!

In den letzten Jahren wurden abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe den fossilen in Deutschland im sehr niedrigen einstelligen Prozentbereich beigemischt. Der Hauptanteil der Kraftstoffe war also weiter fossil. Damit schafft die Beimischung das Gegenteil von fossiler Unabhängigkeit, nämlich einen fossilen Lock-in: Indem der Verbrennungsmotor mit der Beimischung ein grünes Image erhält, wird die Verbrennung fossiler Kraftstoffe verfestigt. Unternehmen verhindern Investitionen in klimafreundliche Mobilität, indem sie biogene Kraftstoffe wie HVO100 einkaufen. HVO100 wird nichts an den zahlreichen gravierenden Umweltproblemen und Nutzungskonkurrenzen um die Abfall- und Reststoffe ändern. Während es zum Beispiel in der Kosmetikindustrie oft wenige Alternativen gibt, sind im Verkehrssektor klimafreundliche Lösungen vorhanden. Das sind vor allem Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn. Für den verbleibenden Straßenverkehr braucht es sparsame elektrische Antriebe. Elektrofahrzeuge sind weit weniger klimaschädlich als Verbrenner, deutlich effizienter, setzen keine Luftschadstoffe aus Verbrennung frei und verursachen bei niedrigen Geschwindigkeiten weniger Lärm. Auch in schwer zu dekarbonisierenden Bereichen darf der Einsatz biogener Kraftstoffe den Umstieg auf Efuels aus nicht-biogenen erneuerbaren Energien in den verbleibenden Antrieben nicht verzögern.

→ *Restesprit verzögert den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen und ist nur eine Scheinlösung für den Verkehr. Nötig ist eine grundlegende Mobilitätswende. Wo Antriebe notwendig sind, hat der Elektroantrieb einen deutlichen Klimavorteil gegenüber dem Verbrenner.*

Behauptung 7

„Betrug kann sicher ausgeschlossen werden.“

Falsch!

Viele Abfall- und Reststoffe bringen laut einer [Bewertung der EU](#) ein Betrugsrisiko mit sich. Klimaschädliche Rohstoffe werden unter anderem aufgrund falscher Labels gefördert, das ist bittere Realität. So wurde Sprit aus [frischem Sojaöl als Altspeiseöl](#)-Kraftstoff in die EU verkauft. Es gibt auch [zahlreiche Fälle](#), bei denen Betrug vermutet werden kann, ein aktuelles Beispiel: Während die Anrechenbarkeit von besonders klimaschädlichem Palmöldiesel in Deutschland beendet wurde, stieg die Anrechnung von [Palmölmühlenrückständen](#) (POME) sprunghaft an.

Die Regularien selbst schaffen Anreize für Betrug: Kraftstoff aus Reststoffen wie POME wird beispielsweise besonders stark und in unbegrenzter Menge vom Gesetzgeber gefördert, während etwa für Anbaubiomasse, Altspeiseöl und tierische Fette Obergrenzen für die staatliche Förderung gelten. Letztere Rohstoffe als Reststoffe [umzudeklariieren](#) lohnt sich also finanziell. Und die von der EU vorgegebenen Quoten für den Ein-

satz von Abfall- und Restesprit [sprengen](#) bereits die nachhaltig verfügbaren Mengen.

Um Betrug vorzubeugen, wird die Nachhaltigkeit von abfall- und reststoffbasierten Kraftstoffen zertifiziert. Aber Audits vor Ort werden nicht in allen Herkunftsländern zugelassen. Ein Nachweis über die biochemische Zusammensetzung von Restesprit wäre denkbar, aber sehr aufwendig und würde nicht alle Fragen klären. Inwiefern gepanschte Öle als solche [detektiert](#) werden könnten, ist fraglich und im Fall von [HVO gar nicht](#) machbar. Der Erfolg präventiver Maßnahmen jenseits einer Begrenzung der Förderung ist [zweifelhaft](#). Bei Betrugsverdachtsfällen ist auch die Ermittlung nicht immer möglich. So lehnte die [Staatsanwaltschaft Bonn](#) Ermittlungen ab.

→ *Abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe bergen ein substantielles Betrugsrisiko. Auch die Nachhaltigkeitsvorgaben können Betrug aktuell nicht ausschließen.*

Illegale Abholzung für
Palmölanbau in Indonesien





Verbrenner sind auch mit HVO keine Zukunftstechnologie.

Fazit

Das Verbrennen fossiler Rohstoffe im Verkehr muss enden. Stattdessen auf sogenannte Alternativen aus Rest- und Abfallstoffen zu setzen, ist eine ressourcenverschwendende Sackgasse. Daran wird auch der Hype um HVO100 nichts ändern.

1. Die nachhaltig verfügbaren Rohstoffmengen sind äußerst begrenzt, abfall- und reststoffbasierte Kraftstoffe sind höchstens eine Nischenlösung zum Ersatz fossiler Kraftstoffe. HVO100 besteht auch aus Anbaubiomasse, deren Verbrennung für Klima- und Biodiversitätsschutz gänzlich unterbleiben muss.
2. Die bestehende staatliche Förderung schafft schon jetzt falsche Anreize über das nachhaltig verfügbare Maß hinaus. Sie führt zu gravierenden indirekten Mehrmissionen. Hauptgrund ist die Verschwendung begrenzter Ressourcen durch Verlagerung, Ökosystemdestabilisierung, Verbrenner-Lock-in und Betrug. Dies schadet Umwelt und Wirtschaft, während der Verkehrssektor von Restesprit im einstelligen Prozentbereich kaum profitiert. **Wir empfehlen daher eine strikte Begrenzung auf die nachhaltig verfügbaren Mengen von Abfall- und Reststoffen. Dabei müssen Nutzungskonkurrenzen, Verlagerungseffekte sowie Importe im großen Maßstab ausgeschlossen und die Nutzungskaskade eingehalten werden. Besonders kritische Rohstoffe wie POME, Waldrestholz und auch Anbaubiomasse jeglicher Art müssen von der Förderung ausgeschlossen werden.** Ist eine lückenlose Überprüfung bei Betrugsverdacht nicht möglich, sollten Rohstoffe bzw. Mengen ebenfalls nicht gefördert werden.
3. Echte Lösungen sind eine grundlegende Mobilitätswende mit weitreichender Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf Fuß, Fahrrad, ÖPNV und Bahn sowie der Umstieg auf sparsame elektrische Antriebe wo immer möglich. In schwer elektrifizierbaren Sektoren wie der Seeschifffahrt ist nach Ausschöpfung aller Suffizienz- und Effizienzpotenziale als letzte ergänzende Option der Einsatz von Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs aus erneuerbaren Energien sinnvoll.

Ausgewählte wichtige Rohstoffe und einhergehende Probleme

Altspeiseöl

(Annex IX Teil B)

- Konkurrierende Nutzung z. B. in der oleochemischen Industrie, außerhalb der EU in der [Futtermittelindustrie](#)
- Klimaschädlich, denn Nachfrage steigert Produktion von [nativem Öl](#)
- Hohes Betrugsrisiko
- Großteil ist [importabhängig](#)

Tierische Fette

(Annex IX Teil B)

- Konkurrierende Nutzung in der [oleochemischen Industrie](#) und zur Wärme- und Stromversorgung
- Klima- und umweltschädlich, da Produkt der industriellen Tierhaltung
- Reduzierte mittelfristige Verfügbarkeit durch notwendige Halbierung der Tierbestände und flächengebundene Tierhaltung, auch aus Gesundheits- und Tierschutzgründen

Palmölmühlen- rückstände

Englisch: palm oil mill effluent, kurz POME
(Annex IX Teil A)

- Hohes [Betrugsrisiko](#)
- Konkurrierende Nutzung am Entstehungsort zur [Energiegewinnung](#)
- Klimaschädlich durch indirekte Landnutzungsänderungen, Zusammenhang mit der Palmölverarbeitung
- [Importabhängig](#), keine Produktion in der EU

Industrieabfälle, Biomasseanteil

(Annex IX Teil A)

- Konkurrierende Nutzung in der Kompostierung
- Nachfrage reduziert Anreize zur [Abfallvermeidung](#)

Forstwirtschaftsabfälle und -reste, Biomasseanteil

= Baumkronen, Rinde, Zweige, Äste, Blätter, Nadeln, Baumstümpfe
(Annex IX Teil A)

- Bestandteil der liefernden Ökosysteme
- Konkurrierende Nutzung als Mulch in Pflanzenkulturen; in der Papier- und Holzindustrie
- Klimaschädlich durch [Minderung der Kohlenstoffspeicherkapazität](#) von Wäldern
- Umweltschädlich durch [negative Auswirkungen](#) auf Bodengesundheit, Humusaufbau, Biodiversität, v.a. Wälder

Gülle

(Annex IX Teil A)

- Konkurrierende Nutzung des Biogases aus der Vergärung in anderen Sektoren
- Reduzierte mittelfristige Verfügbarkeit durch notwendige Reduktion der Tierbestände

Stroh

(Annex IX Teil A)

- Konkurrierende Nutzung u.a. in der [Wärmeerzeugung](#)
- Klimaschädlich durch reduzierte Verfügbarkeit im [Humusaufbau](#)

Zwischenfrüchte, Früchte von degradierten Böden und Früchte, die nicht als Nahrungs- oder Futtermittel geeignet sind

(2024 in der Liste von der EU anerkannter Reststoffe ergänzt)

- Hohes Betrugsrisiko durch unscharfe Trennung von [Anbaubiomasse](#), Über diese Rohstoffe kann folglich Anbaubiomasse als Abfall- oder Reststoff deklariert werden, mögliche [Umgehung der Begrenzung](#) der Förderung von Anbaubiomasse (Beispielsweise Zwischenfrüchte können in Regionen, in denen zwei volle Erntezyklen möglich sind, durchaus vollwertig / essbar sein und in Konkurrenz zur [Nahrungsmittelproduktion](#) stehen)
- Klimaschädlich durch [indirekte Landnutzungsänderungen](#)
- Konkurrierende Nutzung in der [Futtermittelindustrie](#)
- Umweltschädlich durch [Übernutzung](#) natürlicher Ressourcen, steigenden Wasser- und Düngerbedarf trotz möglicher positiver Effekte auf Bodenqualität

Kontakt

NABU

Silvia Brecht: Silvia.Brecht@NABU.de, T: +49 172 2321 973

Nikolas von Wysiiecki: Nikolas.Vonwysiiecki@NABU.de, T: + 49 173 573 37 54

Deutsche Umwelthilfe

Dr. Johanna Büchler: buechler@duh.de, T: +49 30 2400867-756

Kathrin Anna Frank: frank@duh.de, T: +49 30 2400867-884

Greenpeace

Matthias Lambrecht: matthias.lambrecht@greenpeace.org, T: +49 151 42433135

ROBIN WOOD

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

Transport & Environment

Benedikt Heyl: benedikt.hey@transportenvironment.org, T: +49 176 64773269

Deutscher Naturschutzring

Svenja Schünemann: svenja.schuenemann@dnr.de, T: +49 30 6781775912



Deutsche Umwelthilfe



DNR
DEUTSCHER
NATURSCHUTZRING

GREENPEACE

ROBIN WOOD

TE TRANSPORT &
ENVIRONMENT