

## **E10 – Fragen und Antworten**

### **Politische Fragen**

#### **Wer verantwortet die Einführung von E10 ?**

Das Chaos bei der Einführung des neuen Treibstoffes E10 haben Bundesregierung und Industrie zu verantworten. In Brüssel hat die Bundesregierung 2007/2008 dafür gesorgt, dass der Einsatz von Biokraftstoffen auf die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Neufahrzeuge angerechnet wird, damit die Automobilindustrie nicht verpflichtet wird, Sprit sparendere Autos bauen zu müssen. Als die Autoindustrie durch diesen Trick erfolgreich vor weitergehenden Klimaschutzmaßnahmen geschützt war, verloren Bundesregierung und Industrie komplett das Interesse an einer sinnvollen Einführung von Biosprit, selbst als die Beimischungsquote von der EU verbindlich beschlossen wurde.

#### **Kann Deutschland aus der E10 Beimischung aussteigen?**

Eine EU-Richtlinie verpflichtet alle Mitgliedsstaaten, eine jährlich steigende Biokraftstoffquote (8 Prozent bis 2020) zu erfüllen, um insgesamt einen Anteil von 10 Prozent erneuerbaren Energien im Verkehr bis 2020 zu erreichen. Die Voraussetzungen zur Einführung von E10 waren dafür verpflichtend bis Ende 2010 zu schaffen. Aus dieser Verpflichtung kann Deutschland nicht aussteigen. Allerdings könnte die Quote auch anders erfüllt werden als durch E10, z.B. durch reinen Biosprit (siehe auch Frage zu Biokraftstoffen insgesamt).

Aktuell beträgt die zu erreichende Quote 6,25%. Die Mineralölindustrie setzt auf die Beimischung, um die Quoten zu erfüllen. Das heißt, flächendeckende Einführung von E 10. Anderenfalls drohen ihr Strafzahlungen von bis zu 2 Cent pro Liter, die die Mineralölwirtschaft an die Kunden weitergeben würde.

#### **Kam die E10-Einführung für Politik und Wirtschaft überraschend?**

Nein, E10 sollte ursprünglich schon vor drei Jahren eingeführt werden, wurde aber nach massiven Protesten des ADAC wegen ungeklärter Fragen, welche Fahrzeuge E 10 vertragen und welche nicht, um drei Jahre verschoben.

Bundesumweltminister Röttgen war also gewarnt, hat aber aus dem Scheitern der misslungenen Markteinführung 2008 – noch unter der Großen Koalition mit

Umweltminister Gabriel – nichts gelernt, wie das Kommunikationsdesaster im Jahr 2011 zeigt. Drei Jahre lang haben Automobil- und Mineralölindustrie geschlafen. Die Einführung von E 10 droht jetzt an den gleichen Fragen und Sorgen zu scheitern wie damals.

### **Wie stehen die Grünen zur Einführung von E10?**

Wir halten andere Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr für wesentlich wirksamer, wichtiger und verbraucherfreundlicher. E 10 ist nur ein kleiner Tropfen, für einen klimaverträglichen Verkehr brauchen wir aber Maßnahmen ganz anderer Dimension. Vor diesem Hintergrund hat sich der grüne Parteitag 2007 auch gegen einen Beimischungszwang ausgesprochen. Nachdem allerdings nun - gerade auf Druck der Bundesregierung, die die Automobilindustrie vor ambitionierten CO<sub>2</sub>-Grenzwerten schützen wollte - alle EU-Staaten verpflichtet sind, die Grundlagen für die E 10 Einführung zu schaffen, und keine anderen Vorkehrungen getroffen wurden die EU-Quote zu erreichen, kommt Deutschland an einer Beimischung nicht mehr vorbei. In Frankreich wurde E 10 schon im Jahr 2009 eingeführt.

### **Was muss jetzt für die Verbraucherinnen und Verbraucher getan werden?**

Um weiteren Schaden von den Verbraucherinnen und Verbrauchern abzuwenden und die Verunsicherung zu stoppen, reichen nichtssagende Benzingipfel nicht aus. An den Tankstellen muss glasklar und einfach erkennbar sein, welche Autos E10 vertragen und welche nicht. Dafür brauchen die Kfz-Besitzerinnen und -besitzer eine individuelle, schriftliche Haftungszusage der Autohersteller.

Für eine sinnvolle und verbraucherfreundliche Einführung von E10 wurde in Deutschland nichts unternommen. Im Gegenteil: Die Verbraucher wurden nicht informiert, sondern verunsichert. Der Mineralölwirtschaft ist es sowieso egal, ob E10 erfolgreich ist, eventuelle Strafzahlungen gibt sie einfach über den Preis an die Verbraucher weiter.

### **Ist E10 eine gute Klimaschutzmaßnahme?**

E10 ist allenfalls eine klimapolitische Krücke, die kaschieren soll, dass die Bundesregierung beim Thema Klimaschutz und Verkehr nichts zu bieten hat. Es braucht eine andere, zukunftsfähige Verkehrspolitik, die zu weniger, einem umweltverträglicheren und vor allem auch zu einem effizienteren Verkehr

beiträgt: Vermeidung unnötigen Verkehrs, spritsparende Fahrzeuge, verbraucherfreundliche Kennzeichnung von Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Tempolimits, CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuer, Abschaffung des Dienstwagenprivilegs und Förderung der Elektromobilität auf Grundlage von Erneuerbaren Energien.

### **Wie ist die grüne Position zu Biokraftstoffen insgesamt?**

Biokraftstoffe sind kein Ersatz für effizientere Autos. Und es kann auch nicht darum gehen, Erdöl durch Biokraftstoffe zu ersetzen und sonst nach dem gleichen Muster weiterzufahren. Nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe sind ein Mosaikstein im Rahmen einer umfassenden Klimaschutzstrategie für den Verkehrsbereich, wie wir sie in unserem aktuellen Antrag „Strategie für Klimaschutz im Verkehr (Bundestags-Drs. 17/4040) entwickelt haben und von der Bundesregierung einfordern.

Wir wollen den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr erhöhen. Nur so sind insbesondere die langfristigen Klimaschutzziele bis 2050 zu erreichen. Elektro-Antriebe bieten eine große Chance, sowohl die Fahrzeugeffizienz zu erhöhen als auch erneuerbaren Strom im Straßenverkehr einzusetzen. Biokraftstoffe werden langfristig dort zum Einsatz kommen müssen, wo es keine technischen Alternativen zum Verbrennungsmotor gibt, wie im Schwerlastverkehr oder bei Flugzeugen. Das zeigen alle einschlägigen Studien, aktuell die Studie des Ökoinstituts für die Fraktion der europäischen Grünen (Vision Scenario for the European Union, ([http://greens-efa.eu/cms/topics/dokbin/368/368719.vision\\_scenario\\_zusammenfassung@en.pdf](http://greens-efa.eu/cms/topics/dokbin/368/368719.vision_scenario_zusammenfassung@en.pdf) )

Sinnvoller als Beimischungen sind reine Biokraftstoffe. Nachdem die große Koalition aber die ursprüngliche Steuerbefreiung für diese abgeschafft hat, wurde der Markt für reine Biokraftstoffe faktisch zum Erliegen gebracht. Dadurch ist der Druck, die europäische Biokraftstoffquote allein durch die Beimischung zu erreichen, erheblich gestiegen.

### **Sind Biokraftstoffe gut oder schlecht für die Umwelt?**

Mit dem Ersatz von Erdöl durch Biokraftstoffe nimmt die Erdölabhängigkeit ab, das häufig aus instabilen Ländern kommt und unter sehr umweltschädlichen Bedingungen gefördert wird. Allerdings ist die Umweltverträglichkeit von Biokraftstoffen kein Selbstläufer. Nur wenn strenge Nachhaltigkeitskriterien erfüllt sind, sind Biokraftstoffe umweltfreundlich und haben einen CO<sub>2</sub>-Vorteil gegenüber herkömmlichem Benzin.

Für uns war immer klar, dass Biokraftstoffe zwingend eine klare Nachhaltigkeitszertifizierung - also strenge Umwelt-, Naturschutz-, und Sozialstandards - brauchen. Seit Anfang 2011 gilt in Deutschland eine Nachhaltigkeitsverordnung. Biokraftstoffe müssen demnach über den gesamten Lebenszyklus mindestens 35% weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen als konventionelle Kraftstoffe. Die Vorgabe steigt auf 50% ab 2017 und 60% ab 2018. Diese Vorgaben gelten ausnahmslos für alle Biokraftstoffe, die auf die Quote angerechnet werden sollen. Bioethanol aus deutscher Produktion erreicht nach Branchenangaben schon heute eine CO<sub>2</sub>-Minderung von 50% und soll in Zukunft 70% erreichen. Bei der Beimischung wird zur Zeit überwiegend in Deutschland hergestelltes Bioethanol eingesetzt. Ethanol aus Brasilien kann derzeit nicht verwendet werden, weil die Hersteller die notwendigen Nachhaltigkeitszertifizierungen nicht vorgelegt haben. Die Prüfung erfolgt ähnlich wie beim FSC-Siegel für nachhaltig produziertes Holz.

Die 2010 erlassene [Nachhaltigkeitsverordnung](#) ist ein Schritt in die richtige Richtung, sie reicht aber nicht aus. So fehlen bislang soziale Kriterien und die Erfassung sogenannter indirekter Landnutzungsänderungen. Hierunter ist die Verdrängung von landwirtschaftlicher Produktion durch den Energiepflanzenbau zu verstehen. Dieser Effekt erhöht indirekt den Druck auf ökologisch hochwertige Flächen und kann so zu schlimmen Umweltschäden führen. Noch ist auf europäischer Ebene umstritten, ob und wie dieser Effekt in die Klimabilanz von Biokraftstoffen einbezogen werden soll. Außerdem müssen Monokulturen und der Einsatz von Gentechnik ausgeschlossen werden. Wir Grüne fordern dringend eine Klärung und deutliche Verbesserung der Öko-Kriterien.

### **War die grüne Position gegenüber nachwachsenden Rohstoffen früher euphorischer?**

Für uns galt und gilt immer ganz klar: „Food First!“ Die Flächenkonkurrenz zum Anbau von Nahrungsmitteln ist daher genau im Auge zu behalten. Ebenso darf die Biodiversität nicht weiter zerstört werden. Nachhaltigkeitskriterien müssen für uns für jede Art der Biomasseproduktion gelten, seien es Lebensmittel, Futtermittel oder Bioenergien.

Nachwachsende Rohstoffe, aus denen auch Biokraftstoffe gewonnen werden, haben wir früher optimistischer beurteilt als heute. Das Versprechen, dass in naher Zukunft Biokraftstoffe der so genannten 2. Generation aus biogenen Rest- und Abfallstoffen in großen Mengen kostengünstig produziert werden können, hat sich leider nicht bewahrheitet. Gleichzeitig ist in den letzten Jahren mit der Hybridisierung und Elektrifizierung des Automobils eine technische

Option entstanden, die es erlaubt, Wind- und Sonnenstrom für die Mobilität zu nutzen und damit gleichzeitig auch kurzfristige Speicherkapazitäten für die Energiewirtschaft zu schaffen, mit der Netzspannungsschwankungen ausgeglichen werden können. Diese Nutzung erneuerbarer Energien für den Verkehr sind Biokraftstoffen vorzuziehen, wo es technisch möglich ist.

Der Anlass, über den verstärkten Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen nachzudenken, war die Frage, wie wir „weg vom Öl“ kommen. Diese Frage ist auch angesichts der Ölkatastrophe im Golf von Mexiko oder den aktuellen Ereignissen in Libyen hoch aktuell. Tiefseebohrungen, die Ölgewinnung aus Teersänden oder – als klimapolitisch schlimmstes Szenario – die Kohleverflüssigung sind jedenfalls aus Klimaschutzsicht .

### **Können Biokraftstoffe Erdöl einmal vollständig ersetzen?**

Nein, der heutige Erdölverbrauch ist nicht zu ersetzen. Auch Biokraftstoffe sind nur begrenzt verfügbar. Der Anbau von Energiepflanzen führt zu Flächenkonkurrenzen mit der Nahrungsmittelproduktion und dem Naturschutz. Biokraftstoffe müssen daher zwingend nachhaltig erzeugt werden und sollten vor allem auf Antriebsarten konzentriert werden, für die absehbar keine technischen Alternativen zur Verfügung stehen wie Schwerlast- und Flugverkehr. Durch eine andere, grüne Verkehrspolitik muss deren Bedarf in den kommenden Jahrzehnten so reduziert werden, dass er dann komplett durch nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe gedeckt werden kann.

## **Praktische Fragen**

### **Was ist E10?**

Benzin wird schon seit einigen Jahren Ethanol beigemischt. Ethanol ist ein Bioalkohol, der z.B. aus Zuckerrüben oder Getreide hergestellt wird. Bisher lag der Anteil bei 5 Prozent (E5). Seit Anfang 2011 sind 10 Prozent Beimischung vorgeschrieben. Während E5 von allen Autos vertragen wird, gibt es eine Reihe von älteren Autos, die E10 nicht vertragen

### **Ist E10 gekennzeichnet?**

Ja, E10 wird an Zapfsäulen deutlich gekennzeichnet mit dem Zusatz „ E10“, also z.B. Super E10. Nicht gekennzeichnetes Benzin wird von allen Benzinern vertragen.

### **Wer kann E10 verwenden?**

93 Prozent aller Benziner können E10 tanken. Bei Fahrzeugen aus deutscher Produktion sind es sogar 99 Prozent. Wer das erste Mal E10 tanken will, sollte vorher abklären, ob sein Fahrzeug den Kraftstoff verträgt. Für Diesel- oder Gasfahrzeuge ändert sich durch die Einführung von E10 nichts.

### **Wie erfahre ich, ob mein Fahrzeug E10 verträgt?**

Eine Liste E10-verträglicher Fahrzeuge ist auf der Internetseite der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter [www.dat.de/e10](http://www.dat.de/e10) zu finden. Wenn Sie Ihr Fahrzeug nicht auf dieser Liste finden, fragen Sie ihren Kfz-Hersteller oder Ihre Vertragswerkstatt. Die Liste enthält außerdem auch Servicenummern der Fahrzeughersteller, die bei Fragen zu E10 angerufen werden können.

### **Warum wird E10 deutlich günstiger angeboten als das herkömmliche Benzin?**

Die Mineralölkonzerne müssen eine Biokraftstoffquote erfüllen. Andernfalls werden Strafzahlungen fällig. Daher haben sie ein gewisses Interesse daran, E10 in den Markt zu bringen. Sie hatten allerdings versäumt, die AutofahrerInnen vorher ausreichend zu informieren, so dass der teurere Sprit getankt wurde, auch wenn es bei den meisten Fahrzeugen gar nicht nötig ist.

### **Warum wurde die weitere Einführung von E10 zwischenzeitlich gestoppt?**

Die Verbraucher sind so verunsichert, dass die Mineralölkonzerne auf ihrem E10-Sprit bisher sitzen bleiben - trotz des Preisvorteils. Die Lager sind voll, und von dem herkömmlichen Sprit ist zu wenig da.

### **Führt E 10 zu einem Mehrverbrauch?**

Geringfügig ja, da der Energiegehalt von E10 Benzin niedriger ist als von E5-Benzin. Experten gehen von einem um ca. 2 Prozent höheren Verbrauch aus.

### **Wie lange wird es neben E10 auch herkömmliche Benzinsorten geben?**

In Deutschland sind die Kraftstoffanbieter per [Verordnung](#) verpflichtet, weiterhin Kraftstoff für Fahrzeuge, die E10 nicht vertragen, anzubieten und zwar zeitlich unbefristet. Diese Pflicht könnte nur durch Änderung der Verordnung zurückgenommen werden, was nicht geplant ist. Damit geht Deutschland über die EU-Vorgaben hinaus: Die EU verlangt, dass die herkömmlichen Benzinsorten bis 2013 angeboten werden.