



DIE WELT, 21.12.2019, Nr. 298, S. 12

Rubrik: Wirtschaft

Deutschlands Autofahrer tanken bald E20

Im Januar 2011 verzweifelten viele Autofahrer an der neuen Kraftstoffsorte E10. Nun könnte bald ein Nachfolger mit 20 Prozent Ethanolanteil an die Tankstellen kommen

Birger Nicolai

Wer einen Mazda 121, SL-Mercedes früherer Baujahre oder bestimmte VW-Touran-Modelle fährt, der dürfte sich noch gut an den Januar 2011 erinnern. "Was war das nur für ein Ärger", dürften sich viele noch immer sagen, ob der Warnung, doch bloß die Hand von der Zapfpistole mit dem damals neuen Kraftstoff E10 zu lassen.

Denn die Liste der Autos, die dieses Biobenzin nicht vertrugen, war lang - selbst wenn es sich meist um ältere Jahrgänge handelte. Dichtungen konnten brüchig werden, der komplette Motor kaputtgehen. Selbst der Autoclub ADAC warnte vor dem neuen Sprit. Millionen Autofahrer waren bei der Einführung des Benzins mit bis zu zehn Prozent Biobeimischung vollkommen verunsichert. Manche sind es noch heute.

Die Fehler von damals - die Regierung hatte den neuen Kraftstoff vorgeschrieben, Tankstellenketten und Autohersteller hatten viel zu spät über Risiken und Verträglichkeit informiert - sollen sich jetzt nicht wiederholen. Denn in Politik, Mineralölunternehmen und der Autoindustrie wird intensiv über eine neue Benzinsorte diskutiert: E20. Dieses Benzin soll, wie der Name vermuten lässt, bis zu 20 Prozent Ethanol aus Biokomponenten enthalten und weniger Kohlendioxid sowie weitere Schadstoffe ausstoßen als die bisherigen Produkte. Zum Erreichen der Klimaziele würde das beitragen, heißt es.

Zu der aktuellen Diskussion erklärte etwa ein Sprecher des Mineralölwirtschaftsverbandes: "Das Erreichen der Klimaziele der Europäischen Union wie auch der deutschen Ziele im Verkehrssektor setzt derartige Maßnahmen voraus." Bekannt ist unter den **Energielobbyisten**, dass EU-Gremien an einer neuen Fassung der **Erneuerbare-Energien**-Richtlinie arbeiten.

Diese soll auch eine Verdoppelung des Ethanolanteils im Benzin vorsehen. "Derzeit lässt die Fuel Quality Directive der EU einen höheren Ethanolanteil im Benzin als zehn Prozent nicht zu", heißt es bei der Mineralölwirtschaft. Gemeint ist die Richtlinie zur Benzinqualität; begründet wird diese Grenze mit der Motorenverträglichkeit.

Doch einige Autohersteller haben das Thema bereits abgearbeitet. "Derzeit gibt es herstellerübergreifend weltweit Überlegungen, den Ethanolgehalt zu steigern", sagte etwa Mercedes-Manager René Olma dem Branchendienst "Brennstoffspiegel". Bei BMW weisen bereits Aufkleber im Tankdeckel darauf hin, dass neue Motoren einen E20-Kraftstoff vertragen werden. Der Hersteller spricht davon, dass alle aktuellen Ottomotoren dafür geeignet seien. Beim Konkurrenten Opel wiederum ist zum Beispiel für das Modell Astra ein Anteil von 20 Prozent Ethanol im Benzin unproblematisch, wie es dort heißt.

Notwendig wäre in all diesen Fällen jedoch eine rechtliche Freigabe für die Nutzung des Biobenzins. Vor acht Jahren wurde E10 wegen einer neuen Bestimmung in der **Erneuerbare-Energien**-Richtlinie der EU eingeführt. Auch im Falle von E20 müsste es eine derartige Anweisung aus Brüssel geben. Auf rechtliche Fragen weist deshalb auch der Autohersteller Volkswagen hin. "Es gibt keine Norm, die E20 in Europa nach Meinung der Marktteilnehmer hinreichend beschreibt", sagte VW-Manager Thomas Garbe dem Fachmagazin. Sein Konzern sei jedoch dabei, dieses Mandat zu erwirken. "Wir halten sehr viel von einem E20-Kraftstoff, weil sich Ethanol dauerhaft nachhaltig erzeugen lässt", sagte Wissenschaftler Grabe. Zu den Komponenten gehören Cellulose, Zuckerrohr, Stroh oder Abfallstoffe. In früheren Jahren hatte es Diskussionen über Biokomponenten in der Benzinbeimischung gegeben. Unter dem Schlagwort der Teller-Tank-Problematik prangerten Umweltschützer die Nutzung von Nahrungsmitteln wie etwa Mais für derartige industrielle Zwecke an.

Die Mineralölkonzerne sind hingegen schon einige Schritte weiter. "Wir haben die Forschung zu E20 schon lange abgeschlossen", erklärte eine Sprecherin von Shell. Zudem sei dieses Benzin in anderen Märkten bereits viele Jahre etabliert - etwa in Brasilien. Dort sind Ethanolbeimischungen in vielen Variationen zulässig, der Autofahrer kann sich beim Tanken den Wert selbst einstellen. Shell betreibt in Brasilien ein Gemeinschaftsunternehmen zur Herstellung von Ethanol. Auch in Thailand ist E20 ein übliches Angebot an den Tankstellen.

Beim Marktführer Aral klingt das so: "Eine präzise Vorhersage für die Einführung einer neuen Qualität, zum Beispiel mit höherem Bioanteil, ist derzeit wegen der noch zu schaffenden rechtlichen Voraussetzungen im europäischen und deutschen Rahmen nicht möglich." Generell könnten jedoch derartige Ottokraftstoffe einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Emissionen leisten. Voraussetzung sei aber, dass sie aus nachhaltigen Biokomponenten erzeugt würden und in der bestehenden Fahrzeugflotte einsetzbar sein müssten. Experten rechnen damit, dass die neue Benzinsorte in den kommenden

drei Jahren eingeführt wird. Denn: "Der Einsatz von Ethanol als Kraftstoff kann den Ausstoß an Treibhausgasen um bis zu 90 Prozent verringern", sagte Frank Brüning vom Biokraftstoffverband. Dies sei unerlässlich, um die Klimaziele der Bundesregierung im Verkehrssektor zu erreichen. "Zudem ist es die einzige Möglichkeit, auch im Fahrzeugbestand eine Minderung beim Kohlendioxid zu erreichen", sagte Brüning. Das bedeutet, dass vorhandene und vor allem ältere Fahrzeuge für ein E20-Benzin tauglich und auch zugelassen sein müssten.

Einen Beleg dafür liefern Studien etwa der Technischen Universität Wien. Dort hat ein Team um den Wissenschaftler Bernhard Geringer eine deutliche Absenkung der Kohlendioxidemissionen beim E20 gegenüber dem heute genutzten E10 nachgewiesen.

Allerdings wirft eine Einführung von E20 schon jetzt wichtige Fragen auf. Zuerst müssten einschlägige Adressen wie die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) oder der ADAC frühzeitig umfassende Listen erstellen, in denen die Autohersteller verlässliche Angaben zur Motorenverträglichkeit von E20 auflisten. Von den weltweit rund 110 größeren Autoproduzenten ist ein Vielfaches an Automodellen auf den Straßen unterwegs. Wichtig zu wissen wäre auch, auf welchen Mehrverbrauch sich die Autofahrer einstellen müssten. Schließlich hat Ethanol eine geringere **Energiedichte** und reicht somit für weniger Kilometer als Benzin, das ausschließlich Mineralöl enthält.

Zudem dürfte die neue Benzinsorte kaum zu den bestehenden hinzukommen, sondern ein altes Angebot ersetzen. Offen ist, welches Benzin neben dem herkömmlichen Superplus mit 98 Oktan noch an den Zapfsäulen zu haben sein wird. Eine der beiden bislang genutzten Varianten Super E5 oder Super E10 würde höchstwahrscheinlich wegfallen. Und ohne einen erkennbaren Preisabstand dürfte ein neues Biobenzin kaum einen Nachfrageboom auslösen. Derzeit beträgt der Preisunterschied zwischen Super E5 und Super E10 lediglich zwei Cent. Dabei dürfte es bei einer Neueinführung nicht bleiben. Entsprechend teurer dürfte dann die Benzinsorte mit dem geringeren Ethanolanteil werden - denn von einer Preissenkung irgendeines Benzinangebotes ist nirgends die Rede.

Birger Nicolai



Quelle: DIE WELT, 21.12.2019, Nr. 298, S. 12


Rubrik: Wirtschaft

Dokumentnummer: 168608083

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/WELT_b1876bec1c318735cccf57ace42ad4ba47033847

Alle Rechte vorbehalten: (c) WeltN24 GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH