

„Da geht noch mehr“

Interview | Die Benzinsorte E10 fristet nach wie vor ein stiefmütterliches Dasein im deutschen Kraftstoffmarkt. Wie man das ändern könnte, verrät Stefan Walter, Geschäftsführer des Bundesverbands der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE).

asp: Herr Walter, Ende April hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle die Marktdaten von Bioethanol für 2019 veröffentlicht. Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Ergebnisse?

S. Walter: Insgesamt ist der Absatz von Ottokraftstoffen wieder leicht um ein Prozent gestiegen. Grundsätzlich stagniert der Benzinmarkt aber seit Jahren. Wir haben zwar mehr Fahrzeuge auf den Straßen, aber die Verbräuche sind durch effizientere Motorentechnik stetig gesunken. Erfreulich ist aber, dass der Marktanteil von E10 innerhalb der drei Benzinsorten um einen Prozentpunkt auf 13,7 Prozent zugenommen hat, obwohl der Absatz von Bioethanol insgesamt leicht gesunken ist.

asp: Nun hat Corona, zumindest während des Lockdowns, zu Kraftstoffeinbrüchen von teilweise 50 Prozent und mehr geführt. Gibt es schon erste Daten über den Benzinabsatz in den ersten Monaten dieses Jahres?

S. Walter: Durch die Pandemie ist das öffentliche Leben insgesamt und damit auch der Verkehr in weiten Teilen Europas ab März 2020 stark eingeschränkt gewesen. Das ist auch an den Kraftstoffmärkten nicht spurlos vorbeigegangen. In den ersten vier Monaten 2020 ist der Benzinabsatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum um knapp zehn Prozent zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum wurde dem Benzin 4,8 Prozent weniger Bioethanol beigemischt, während der Verbrauch des auf Bioethanol basierenden Kraftstoffadditivs ETBE um fast ein Drittel anstieg.

asp: Kurz vor Beginn der Corona-Krise hat Aral ab Mitte Januar für etwa drei Wochen den Preis von E10 auf das Niveau von E5 angehoben. Hat Sie das überrascht?

S. Walter: Ja. Warum Aral das gemacht hat, weiß ich natürlich nicht. Was schnell klar wurde, ist, dass die anderen Marktteilnehmer nicht mitmachen wollten und die bisher übliche Preisdifferenz zwischen E10



Foto: BDBE

Der Rechtsanwalt Stefan Walter ist seit März 2018 Geschäftsführer des Bundesverbands der deutschen Bioethanolwirtschaft in Berlin.

und E5 von durchschnittlich zwei bis vier höchstens leicht um ein, zwei Cent reduziert haben. Die Begründung von Aral lautete damals, dass der Einkauf von Bioethanol teurer geworden ist und die Mehrkosten auf den Verbraucher umgelegt werden mussten. Die Preise von Ethanol sind zum Jahresende 2019 zwar tatsächlich gestiegen, aber nicht in dem Maße, dass das die deutliche Preiserhöhung von E10 gerechtfertigt hätte. Was ich aus der Branche gehört habe, ging es wohl einfach darum, im Benzinmarkt eine höhere Marge aufzubauen. Das hat wohl aber nicht funktioniert, denn inzwischen hat sich der Preisabstand zwischen E5 und E10 bundesweit wieder auf vier Cent je Liter eingependelt.

asp: Halten Sie den Preisabstand grundsätzlich für sinnvoll?

S. Walter: Ja, denn er soll die Autofahrer an der Zapfsäule dazu motivieren, sich statt für E5 für das spürbar günstigere und umweltfreundliche E10 zu entscheiden, das wegen seines höheren Bioethanolanteils weniger CO₂ verursacht. Das ist für die Mineralölwirtschaft wichtig, denn die Gesellschaften

müssen wie alle anderen Unternehmen Vorgaben zur Senkung der CO₂-Emissionen erfüllen. Diese Vorgaben sehen seit 2020 eine Treibhausgas-Minderungsquote von sechs statt vorher vier Prozent vor. Der Einkauf von mehr Bioethanol oder anderen Biokraftstoffen, um diese CO₂-Senkung zu erreichen, ist also in jedem Fall billiger als die Strafzahlungen bei Nichterfüllung dieser Quote. Von daher erschien mir die Argumentation der Aral bei der Preiserhöhung von E10 nicht schlüssig, dass Umweltschutz jetzt teurer wird.

asp: Trotz der Preisdifferenz wählen die Verbraucher in Deutschland nach wie vor seltener E10 an der Zapfsäule als Autofahrer in anderen Ländern wie Frankreich, wo E10 einen Marktanteil von über 50 Prozent hat. Woran liegt das?

S. Walter: Ich denke, dass bei der Einführung von E10 in Deutschland in der Kommunikation Fehler gemacht wurden, die noch immer in den Köpfen mancher Autofahrer stecken. Damals beherrschte das Thema Motorenverträglichkeit von E10 die öffentliche Debatte. Hinzu kam die Diskussion über das Schlagwort Tank-Teller. Gemeint war die vermeintliche Konkurrenz zwischen dem Anbau von Energiepflanzen zur Erzeugung von Bioenergie und dem Anbau von Nahrungsmitteln. Fakt ist, dass mehr als 95 Prozent des aktuellen Fahrzeugbestands und alle Neufahrzeuge die Benzinsorte E10 ohne Probleme vertragen. Dazu haben wir eine Datenbank aufgebaut, die alle Fahrzeugmodelle und ihre Verträglichkeit nach Herstellerangaben enthält. Insgesamt ist die öffentliche Meinung zu E10 aber deutlich besser und sachlicher geworden als noch vor einigen Jahren.

asp: Lange hielt sich auch die Behauptung, dass Fahrzeuge mit E10 einen höheren Verbrauch haben ...

S. Walter: Wir haben im vergangenen Jahr noch einmal fünf Pkw-Modelle einem Rol-

„Vielleicht sollte der Umweltvorteil von E10 noch stärker hervorgehoben werden.“

Stefan Walter, Verband deutsche Bioethanolwirtschaft

lenprüfstandtest beim ADAC unterzogen und dabei keinen Mehrverbrauch festgestellt. Das hat mehrere Gründe: Der Energiegehalt in Bioethanol ist im Vergleich zu reinem fossilen Benzin zwar niedriger. Der sogenannte thermodynamische Effekt im Motor sorgt aber dafür, dass Ethanol mit Benzin effektiver verbrennt, was wiederum die Motorleistung in einem gewissen Umfang erhöht. Der geringere Energiegehalt von Bioethanol wird also durch diesen Effekt aufgehoben. Außerdem sind die Neufahrzeuge seit einigen Jahren für den Einsatz mit E10 optimiert und nicht mehr für E5.

asp: Und das Thema Tank-Teller?

S. Walter: Da wurde von den Medien und der Politik bei E10-Einführung ein Zusammenhang zwischen Biokraftstoffproduktion und Lebensmittelknappheit hergestellt, der sich nicht bestätigt hat. Die europäische und die deutsche Politik haben der Branche daraufhin ein enges Korsett angelegt und strenge Nachhaltigkeitskrite-

rien formuliert: Es gibt eine Obergrenze für die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse auf die Erneuerbaren-Energien-Ziele der EU. Und die ist noch nicht einmal ausgeschöpft. Außerdem dürfen für den Anbau von Agrarrohstoffen zur Biokraftstoffproduktion nur Flächen verwendet werden, die mindestens seit 2008 landwirtschaftlich genutzt werden. Das wird auch staatlich

kontrolliert, damit eben beispielsweise kein Bioethanol aus Zuckerrohr von frisch in Brasilien gerodeten Urwaldflächen in europäischen Tanks landet.

asp: *Blicken wir in die Zukunft: Gibt es Möglichkeiten, E10 noch umweltfreundlicher zu machen?*

S. Walter: Die Produktionsanlagen werden natürlich insgesamt immer effizienter.

Benzinsorten 2019 und 2018 (in Tonnen)

	2019	Marktanteil 2019	2018	Marktanteil 2018
Super Plus	833.442	4,6 %	810.650	4,5 %
Super (E5)	14.716.048	81,7 %	14.717.831	82,5 %
Super (E10)	2.464.111	13,7 %	2.308.617	12,9 %
Gesamt	18.013.601		17.837.098	

Quelle: Bafa

30 EURO GESCHENKT!

Für alle Neukunden bis 30.11.2020.
Jetzt kostenlos registrieren und Gutscheine einlösen unter: tyresystem.de/neukundenaktion
Gutscheincode: **asp-30p**

TYRE system

Der Online-Großhandel für
Reifen, Felgen und Zubehör.

Hier kaufen Profis!



Nur 36 Prozent der Haushalte mit einem Benziner gaben an, schon einmal Super E10 getankt zu haben.

Dies erhöht die CO₂-Ersparnis von Bioethanol gegenüber fossilem Benzin. Seit 2013 ist diese Einsparung von etwa 50 auf mehr als 85 Prozent gestiegen. Bei der Herstellung von Bioethanol sind eigentlich keine großen Sprünge in der Technik und Effizienz mehr möglich, sondern nur noch punktuelle Anpassungen, etwa durch Umstellung der verwendeten fossilen auf erneuerbare Energien. Es gibt aber durchaus weitere Ansatzpunkte zur Verbesserung der CO₂-Effizienz, wie etwa das sogenannte Carbon Capture. Dabei wird das biogene CO₂, das beim Destillationsprozess freigesetzt wird, aufgefangen, verflüssigt und an Brauereien und Getränkehersteller verkauft. Weil das CO₂ also nicht in die Atmosphäre gelangt, sondern weiterverwendet wird, kann es bei der berechneten Emissionseinsparung des Bioethanols berücksichtigt werden. Eine mögliche andere Verwendung von CO₂ ist die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen. Und während in Deutschland das CO₂ meist verflüssigt weiterverwendet wird, setzen es beispielsweise die Niederlande in großen Gewächshäusern ein, da Pflanzen CO₂ für ihr Wachstum brauchen.

asp: Ein weiterer Schritt für mehr Klimaschutz wäre die Einführung von E20. Wie ist da der Stand?

S. Walter: Aktuell gibt es in 13 europäischen Staaten E10, wobei mehrere Länder komplett auf E5 verzichteten. Für ältere Fahrzeuge, die kein E10 vertragen, bieten sie nur eine Schutzsorte mit einem Bioethanolanteil von bis zu fünf Prozent an. Das wäre auch hierzulande denkbar: Wir verzichten auf E5, behalten Super Plus, und

der freie Tank an der Tankstelle stünde dann für eine neue Benzinsorte zur Verfügung. Aktuell finden auf europäischer Ebene Gespräche über die Einführung von E10+ statt, wobei es wahrscheinlich auf Benzin mit einem Bioethanolanteil von 20 Prozent hinausläuft. In den USA gibt es seit Jahren E15, über E30 wird dort intensiv debattiert.

asp: Und wann fließt der neue Kraftstoff in deutsche Tanks?

S. Walter: Das wird noch einige Zeit dauern. Wir benötigen eine Kraftstoffnorm. Zuerst sind hierfür auf europäischer Ebene viele technische Fragen zu klären, zum Beispiel, wie die Verträglichkeit der Motoren mit E20 sichergestellt werden kann oder welche Anforderung die Benzinsorte erfüllen muss. Ich hoffe, dass es im nächsten oder übernächsten Jahr Klarheit über die notwendigen technischen Anforderungen gibt. Dann muss das Comité Européen de Normalisation auf europäischer Ebene die Normierung anpassen, die anschließend das Deutsche Institut für Normung (DIN) in nationale Vorgaben umsetzt. Das braucht alles Zeit, aber ich bin optimistisch, dass das kommen wird. Viele Länder haben ein Interesse an der Einführung von E20. Selbst wenn Deutschland der Entwicklung erneut hinterherläuft wie bei der neuen Kraftstoffkennzeichnung, besteht eine grundsätzliche Übereinstimmung zwischen Mineralölwirtschaft, Automobilindustrie und uns, dass wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor nur mit mehr erneuerbaren Kraftstoffen erreichen können.

asp: Inwieweit ist die Automobilindustrie darauf vorbereitet?

S. Walter: Die Hersteller wären wohl relativ schnell dabei, die nächste Motorengeneration auf E20 umzustellen. Das ist keine große Ingenieursleistung mehr. BMW ist beispielsweise schon sehr weit: Deren Neufahrzeuge könnten jetzt schon bedenkenlos mit E20 betankt werden.

asp: Was wünschen Sie sich von der Mineralölindustrie?

S. Walter: Die Gesellschaften machen bereits viel, wir sprachen über die Preisdifferenzierung als Verbraucheranreiz. Vielleicht sollte an der Tankstelle noch stärker der Umweltvorteil von E10 hervorgehoben werden. Dann würde auch mehr in das Bewusstsein der Autofahrer rücken, dass das Tanken von E10 Umwelt- und Klima-

schutz ist – und zwar im großen Umfang für jeden zu einem günstigeren Preis. Und bei der Einführung von E20 sollten wir gemeinsam versuchen, das kommunikative Chaos wie bei der Markteinführung von E10 zu verhindern.

asp: Welche Unterstützung wünschen Sie sich von der Politik?

S. Walter: Ich halte die geltende Treibhausminderungsquote für ein wirksames Instrument, um das Thema E10 voranzutreiben. Ich würde mir wünschen, dass die Politik beim Klimaschutz im Verkehr wieder mehr in einem Kraftstoff- und Antriebsmix denkt. Natürlich kann man gezielt einzelne Technologien wie die Elektromobilität fördern. Die Rechenspiele zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele gehen aber nur auf, wenn im Jahr 2030 mindestens zehn Millionen Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind. Dass dies erreichbar ist, bezweifeln viele Experten. Deshalb müssen wir uns mehr Gedanken darüber machen, wie die bereits heute verfügbaren nachhaltigen Alternativen zu fossilen Kraftstoffen wie Biodiesel, Bioethanol und Biogas einen größeren Teil dazu beitragen können, den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu mindern. Denn auch bei Erreichung der Zielvorgaben für Elektrofahrzeuge werden in zehn Jahren noch mindestens 35 Millionen Pkw einen Verbrennungsmotor haben.

asp: Und wie will der BDB dazu beitragen, den Absatz von E10 zu erhöhen?

S. Walter: Wir wollen uns in unserer Kommunikation verstärkt auf das Thema Umweltfreundlichkeit, Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion konzentrieren. E10 bietet eine bezahlbare und sofort verfügbare Alternative, um jetzt schon klimafreundlicher zu fahren, ohne ein neues Auto kaufen zu müssen. Wenn wir es gemeinsam schaffen, E10 als normalen Benzinkraftstoff zu etablieren und den jetzigen E5-Marktanteil von 83 Prozent erreichen, dann hätten wir schon einen großen Schritt gemacht und würden im Verkehrssektor jährlich mehrere Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich einsparen. Natürlich ist uns klar, dass der Verkehr durch erneuerbare Kraftstoffe allein nicht CO₂-neutral werden kann. Unsere Rolle ist es, einen Beitrag dazu zu leisten, den Benzinmotor bis zu einem bestimmten Punkt innerhalb der technischen und regulatorischen Grenzen effizienter und sauberer zu machen.

Interview: Annika Beyer