

Das Märchen vom Biosprit

Ab Januar gibt es E-10-KRAFTSTOFF. Dass mit dem zugesetzten Alkohol Autofahren klimaschonender wird, ist zweifelhaft. Sicher ist: E 10 gefährdet Motoren und macht Tanken teurer

Auf den ersten Blick scheint den Bürokraten in Brüssel und Berlin eine saubere Sache gelungen zu sein: Ab Januar gibt es ein neues Superbenzin mit einem chemischen Zusatz unter der Bezeichnung E10. In dem Kürzel steht das E für Ethanol, ein Alkohol, und die Ziffer für dessen zehnpromzentigen Anteil im sonst unveränderten Super. Mit der Beimischung wollen die EU-Länder die Reserven an fossiler Energie und gleichzeitig das Klima schonen. Benzin besteht künftig zu 90 Prozent aus Erdöl, die restlichen 10 Prozent werden ausschließlich aus pflanzlichen Rohstoffen gewonnen. Deshalb gilt der Spritzusatz als Biokraftstoff. Und dessen Anteil am bisherigen Benzin soll bis zum Jahr 2020 sogar auf 20 Prozent steigen, so der Plan von EU und Bundesregierung.

Doch die gut gemeinte Sparaktion ist ökologisch, technisch und finanziell ein Desaster. Neun europäische Umweltverbände legen jüngst eine gemeinsame Studie vor, nach der Biokraftstoffe dem Klima mehr schaden als der Sprit aus Erdöl, den sie ersetzen sollen. Grund ist die intensive Landwirtschaft mit viel Kunstdünger, sind energiefressende Herstellungsverfahren und lange Transportwege, die für das Ethanol erforderlich sind.

Zudem entstehen riesige Flächen landwirtschaftlicher Monokulturen: Allein für die Produktion

des deutschen Bedarfs muss rund eine Million Hektar an Feld und Wiese mit Spritpflanzen beackert werden. Das entspricht rund zwei Drittel der Fläche Schleswig-Holsteins oder viermal der des Saarlands. Durch die intensive Landwirtschaft, so Greenpeace-Expertin Corinna Hölzel, wäre mit weiteren 56 Millionen Tonnen Treibhausgasen zu rechnen. Laut Studie entspräche diese Menge dem CO₂-Ausstoß von 26 Millionen Autos. Zusätzlich.

Das drohende Ökodesaster durch den Spritzusatz ist so gewaltig, dass die großen Umweltorganisationen Greenpeace, Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) und Naturschutzbund Deutschland (Nabu) an Bundesregierung und EU-Kommission appellieren, die Biospritverordnung zu stoppen, um die Umwelt vor E-10-Benzin zu schützen. Umweltminister Norbert Röttgen (CDU) hält dagegen: „E10 verursacht im Vergleich zum bisherigen Kraftstoff weniger CO₂-Emissionen und verbraucht weniger Erdöl.“ Es gehe eben darum, nachhaltig produziertes Ethanol einzusetzen.

Doch die miserable CO₂-Bilanz des sogenannten Biokraftstoffs ließe sich nur verbessern, wenn dem Superbenzin ausschließlich Cellulose-Ethanol beigemischt würde. Das wird aus bereits vorhandener Biomasse wie Abfallholz, Grünschnitt oder Pflanzenresten hergestellt. Damit wäre der zusätzliche Anbau von Spritpflanzen,



Weizenernte in den USA: Für die Versorgung mit Bioethanol sind riesige Monokulturen notwendig

zen, meist Zuckerrüben, nahezu überflüssig.

Allerdings steckt die CO₂-günstige Cellulose-Technik noch im Versuchsstadium – und das wohl noch für Jahre. Sie wird von EU und deutscher Regierung kaum gefördert, denn für das publikumswirksame Gütesiegel „Bio“ reicht allein die pflanzliche Basis der Beimischung.

Moralisch ist der E-10-Sprit ebenfalls bedenklich: Denn neben den zuckerhaltigen Rüben wird auch bestes Brotgetreide wie Weizen und Roggen zu Ethanol verarbeitet. Allein in Deutschland sind es jährlich rund 1,6 Millionen Tonnen. Das bedeutet: Während weltweit alle drei Sekunden ein Mensch verhungert und knapp eine Milliarde krankhaft unterernährt sind, verbrennen hierzulande beste Lebensmittel in Automotoren. Allein die Menge, die demnächst in Deutschland in Autos verfeuert wird, würde für etwa 1,6 Milliarden Brote reichen. In allen EU-Staaten zusammen geht sogar Getreide für knapp zehn Milliarden Brote durch den Auspuff.

„ Aus kartellrechtlichen Gründen dürfen wir die Preisgestaltung nicht kommentieren

“

Ein Sprecher von Aral



E-10-Zapfsäule in Frankreich: Im Nachbarland gibt es bereits die ersten umgerüsteten Tankstellen

Schädlich für Motoren könnte die Neuerung obendrein sein. Rund drei Millionen mit Benzin betriebenen Autos, so schätzt das Umweltbundesamt, droht in Deutschland der vorzeitige Ruhestand, weil Ethanol metallische Oberflächen von Kolben, Zylindern und Einspritzanlagen durch Korrosion zerfrisst. Und zwar nicht erst nach langem Gebrauch, sondern schlimmstenfalls bereits nach einer Tankfüllung.

Gefährdet sind dabei keineswegs nur betagte Auslaufmodelle, sondern vor allem spritsparende Direkteinspritzer der ersten Bau-

generation, häufig FSI-Modelle von Volkswagen, die vielfach noch vor wenigen Jahren gebaut wurden. Informationen darüber, welche Modelle genau betroffen sind, findet man im Internet etwa auf den Seiten von ADAC oder Deutscher Automobil Treuhand (siehe Internethinweis).

Freude machen dürfte der Biosprit dagegen den Finanzministern von Bund und Ländern. Ihnen bringt E10 nämlich erhebliche Mehreinnahmen. Weil in Ethanol weniger Energie steckt als in Benzin, muss der Motor für die gleiche Leistung zum Ausgleich mehr schlucken. Rechnerisch liege der Mehrverbrauch bei etwa drei Prozent, schätzen Fachleute. Das klingt nach nicht viel, ist es aber. Denn zu den rund 27 Milliarden Liter Super, die deutsche Autofahrer derzeit jährlich zapfen, kämen durch den Mehrverbrauch beim Ökosprit rund 800 Millionen Liter hinzu. Und die müssen natürlich auch zusätzlich bezahlt werden.

Nach der aktuellen Energiesteuer gehen vom Preis jedes Liters Benzin, einschließlich der darin enthaltenen Öko- und Mehrwertsteuer, knapp 90 Cent an die Finanzminister. Sie würden so insgesamt gut 700 Millionen Euro pro Jahr zusätzlich nur durch den Spritzusatz kassieren. Fast schon zynisch dabei: Allein die rund 15 Cent Ökosteuer je Liter summieren sich auf über 100 Millionen Euro Umweltschutzabgabe.

Während die öffentlichen Haushalte die Mehreinnahmen automatisch abschöpfen, sitzen die Mineralölkonzerne preispolitisch in der Klemme. Einerseits sind sie gesetzlich verpflichtet, einen festgelegten Mindestanteil an Biokraftstoffen zu verkaufen, nämlich 6,25 Prozent bezogen auf den Energiegehalt der insgesamt verkauften Menge. Andererseits wäre Super E10 schwer verkäuflich, denn Ethanol ist in der Herstellung deutlich kostspieliger als Benzin. Das verteuert auch die Mischung, um wie viel, wollen die Konzerne allerdings nicht

sagen: „Aus kartellrechtlichen Gründen dürfen wir vor der Einführung von E-10-Kraftstoff die Preisgestaltung nicht kommentieren“, sagt ein Aral-Sprecher. Das Kartellamt könnte nämlich die frühzeitige Bezifferung der Mehrkosten eines Anbieters als verbotene Preisabsprache deuten und ein Strafverfahren einleiten.

Dennoch lässt sich die Spritpreiserhöhung bereits jetzt ziemlich verlässlich schätzen. Nach einer Berechnung des *stern*, der Preisexperten führender Konzerne nicht widersprechen, wird E10 allein durch die teure Herstellung und die Umstellung der Tankstellen mindestens drei Cent pro Liter mehr kosten als das bisherige Superbenzin.

Damit droht der Biosprit aber zum Ladenaufwarter an der Zapfsäule und zugleich zum Quotenkiller in der Biokraftstoff-Verkaufsbilanz zu werden. Denn kein Autofahrer wäre ja gezwungen, die neue, teurere Sorte zu tanken. Zumindest bis zum Ende des Jahrzehnts ist gesetzlich garantiert, dass an jeder Tankstelle neben E10 auch der bisherige Sprit weiterhin angeboten wird. „Schutzmarke“ heißt der im Gesetzesdeutsch.

Die Ölkonzerne haben jetzt nur zwei Möglichkeiten, die gesetzlich aufgezwungene Biokraftstoffquote zu schaffen. Entweder verkaufen sie E10 weit unter den Selbstkosten, damit er billiger als herkömmlicher Kraftstoff ist. Eine eher märchenhafte Variante. Oder der Preis für die „Schutzmarke“ wird um schätzungsweise fünf Cent je Liter angehoben, damit die teure E-10-Mischung dagegen wie ein preiswertes Sonderangebot wirkt und die erforderliche Verkaufsquote bringt. ✱

Peter Weyer

E 10 IM INTERNET

www.adac.de/e10
www.dat.de/e10

Laufend aktualisierte Listen der E-10-vertragenden Autos, zusammengestellt vom ADAC oder der Deutschen Automobil Treuhand GmbH

FOTOS: RICK DALTON/AGSTOCK/GRUPPE28; SIPA PRESS