



Norbert Schindler

Mitglied des Deutschen Bundestages
Präsident der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz
1. Vizepräsident des Deutschen Bauernverbandes e.V.

Norbert Schindler MdB • Paul-Löbe-Haus 4.646 • 11011 Berlin

Büro Berlin

Platz der Republik
Paul-Löbe-Haus, Zi. 4.646
11011 Berlin
Telefon: 030 – 22 77 33 23
Telefax: 030 – 22 77 63 98
eMail: norbert.schindler@bundestag.de

Wahlkreis

Hohenzollernstraße 18
67433 Neustadt an der Weinstraße
Telefon: (06321) 3 59 58
Telefax: (06321) 3 10 03
eMail: norbert.schindler@wk.bundestag.de
Homepage: www.norbert-schindler.de

Berlin, 14. März 2011

Die Diskussion um die Einführung von E10-Benzin

Die aktuelle und hitzig geführte Debatte um die Einführung von E10-Benzin an unseren Tankstellen veranlasst mich, Ihnen meine Sicht als Bundestagsabgeordneter, Vertreter der Bioethanolhersteller und Repräsentant der deutschen Landwirtschaft darzulegen:

Ziel von Bundestag und Bundesregierung ist es, die CO₂-Emissionen bis 2020 massiv zu reduzieren, um die globale Erwärmung zu begrenzen. Neben Einsparungen durch technische Verbesserungen bietet sich vor allem die Substitution von Erdölprodukten durch solche, die aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen werden können, an. Im Verkehrsbereich steht hierbei die Verwendung von Biokraftstoffen bzw. deren Beimischung zu fossilen Brennstoffen an erster Stelle, die unter **strengsten europäischen Nachhaltigkeitsstandards** produziert werden.

Um dieses Ziel zu erreichen und die Abhängigkeit von importiertem Öl zu reduzieren, wurde die Mineralölwirtschaft zu bestimmten Quoten an Biokraftstoffen verpflichtet. Neben der Möglichkeit, diese Quoten mit reinen Biokraftstoffen zu erfüllen, kann diese, durch eine Änderung der gesetzlichen Grundlage, auch durch Beimischung von Biokraftstoffen zu Mineralöl erfüllt werden. Dies wird seit 2004 praktiziert; d.h. Diesel wird bis zu 7 % Biodiesel zugegeben und **alle Benzinfüllungen enthalten schon heute einen Anteil bis zu 5 % an Bioethanol.**

Die Grundlage zur jetzt diskutierten Markteinführung von E10-Benzin ist die geänderte EU-Richtlinie über die Qualität von Otto- (und Diesel)kraftstoffen, die die Zulassung von Kraftstoff mit 10 Volumen-Prozent Bioethanol, also E10, direkt vorschreibt und in Deutschland gesetzlich umgesetzt wurde. Gleichzeitig hat die EU eine **Bestandsschutzregelung für E10 untaugliche Fahrzeuge** beschlossen. Diese können auch weiterhin bis 2013 in der gesamten EU das herkömmliche E5 tanken. Dies gilt in Deutschland sogar für einen unbegrenzten Zeitraum, womit man über die Vorgaben der EU hinausgeht.

Hintergrund und politische Ausgangslage der Einführung von E10:

In der europäischen Debatte vor über einem Jahr um eine CO₂-Ausstoßverringerung auf nur noch 120 g/km Flottenverbrauch im Straßenverkehr, erklärten Deutschlands Kfz-Hersteller beim damaligen Autogipfel, dass dieser europäische Durchschnitt durch technische Maßnahmen allein nicht erreicht werden kann.

Um die Premiumprodukte der deutschen Autohersteller mit leistungsstarken Motoren, die international ein großer Export- und Erfolgsschlager sind, nicht zu gefährden, wurde die motorseitig zu erreichende Schadstoff(durchschnitts)grenze auf 130 g/km CO₂-Ausstoß erhöht und festgelegt, dass die weitere Reduzierung durch den Einsatz von Biokraftstoffen erfolgen soll. Dies war der politische Ausgangspunkt, E10 einzuführen. Länder wie die USA, Brasilien, Frankreich oder Skandinavien haben E10 und E15 schon lange eingeführt und dort stand die Motorenverträglichkeit auch unserer deutschen, d.h. exportierten Autos niemals zur Debatte!



Die Mineralölwirtschaft muss also nun den Bioethanolanteil erhöhen. Dass der Mineralwirtschaftsverband (Vertretung der fünf großen Konzerne) kein Produkt aus pflanzlichen Rohstoffen, das er zukaufen muss, haben will, erklärt auch den **Unwillen der Öllobby** in der jetzigen Einführungsphase von E10; sie spekulierte vielmehr mit einem Rückzieher der Politik!

Beispiel: **Eine Bratwurst mit deutlichem Hinweis, Essen sei ungesund, anpreisen zu müssen, fördert nicht gerade den Verkaufserfolg.**

Schon lange vor der Einführung von E10 haben die Beteiligten und ich die Mineralölwirtschaft aufgefordert: Informiert sachlich durch Hinterlegung einer Negativliste der Autotypen, bei denen Unverträglichkeit von E10 besteht! Dies haben die Big Five nicht gewollt und nicht befolgt, obwohl sie ihrer Kundschaft, dem gut zahlenden Autofahrer, diese Information eigentlich geben müssen! Dass dies jetzt erst nach dem Bezingipfel getan wird, konterkariert die o.a. gemeinsamen Ziele (weniger CO₂-Immissionen, weniger Abhängigkeit von importiertem russischen Gas bzw. arabischem Öl) und lässt vermuten, dass das Abkassieren der Autofahrer wichtiger ist!

Über die Unverträglichkeit von E10 bei Motoren in ca. 1% der deutschen Kfz aber 7% der in D zugelassenen Benzinfahrzeuge entscheiden kleinste technische Teile, wie Aluminium oder geringwertiges Gummi. Für den Export deutscher Autos und damit E10-sicher werden unbedenkliche Werkstoffe verwendet, für den deutschen Markt (E5-sicher) wollten die Autobauer mit diesen Teilen eine Kosteneinsparung pro Motor zwischen drei und acht Euro erreichen. Das Ende vom Lied: Diese Einsparung bezahlt der Kunde mit einer Tankfüllung des teureren E5-Benzins.


Mit der Einführung von E10 wird die Diskussion „Teller oder Tank“ natürlich wieder künstlich befeuert werden. Der Reiz besteht für viele Kreise auch darin, es politisch der jetzigen Regierung anzuhängen. **Die Landtagswahlen lassen grüßen!** Fakt ist, dass weltweit ca. 30 Mio. Hektar Ackerfläche für Energie genutzt werden, sind 1,5 % der Weltagrarfläche von 2 Mrd. Hektar. Daraus eine Teller- und Tankdiskussion abzuleiten passt zu den Cholerikern, die generell etwas gegen Autoverkehr haben.

Über Agrarpotential und seiner Steigerung in den letzten 10 Jahren kann ich mich nicht in aller Breite auslassen. Hier nur kurz das Beispiel Brasilien: von der über 200 Mio. Hektar großen derzeitigen Agrarfläche Brasiliens braucht man nur 5 Mio. Hektar, um Ethanol herzustellen. Welche Ressourcen viele Länder auch in der Ertragssteigerung pro Hektar z.B. bei Weizen haben, verdeutlicht der Vergleich der Durchschnittserträge in Deutschland und England von 8 Tonnen Weizen/Hektar zur Ukraine und Russland von 1,7 Tonnen pro Hektar. Welche Potentiale hier noch in Reserve ruhen, können Sie selbst ermessen.

Die Umweltvorzüglichkeit von nachhaltig erzeugtem deutschen Bioethanol erkennt man daran, dass es vom Acker bis in den Tank heute nur halb so viel CO₂ wie Benzin aus fossilem Erdöl verursacht! Mittelfristig ist eine Verringerung der Treibhausgase um 70 %, umgerechnet 50g/km CO₂-Ausstoß möglich. **Darüber hinaus verseucht Bioethanol auch keinen Golf von Mexiko!**

Für mich liegt bei der ganzen Diskussion auch auf der Hand, dass unsere vierte Gewalt im Staat jetzt einen politischen Part gegen die Regierung spielen möchte. Neues Thema, neues Glück!

Mit freundlichen Grüßen
Ihr



(Norbert Schindler)