

**8. März 2011**

## **E 10-Debakel: Ursachen und Auswege**

**Hintergrundpapier zum „Benzingipfel“ am 8. März 2011  
im Bundeswirtschaftsministerium**

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. – vzbv  
Fachbereich Bauen/ Energie/ Umwelt  
Markgrafenstr. 66  
10969 Berlin  
umwelt@vzbv.de  
www.vzbv.de

## Zusammenfassung

Die Markteinführung von E 10 droht im Chaos zu enden, weil der neue Kraftstoff von den Verbrauchern nicht angenommen wird. Die Bundesregierung hat es versäumt, die Verbraucher hinreichend einzubinden – und das, obwohl E 10 vor drei Jahren schon einmal an der zweifelhaften Verträglichkeit für die Motoren gescheitert ist.

**Das Debakel um die Markteinführung von E 10 offenbart aus Verbrauchersicht grundlegende Defizite in der Klimaschutzstrategie der Bundesregierung:**

**Schon das Konzept einer Klimaschutzstrategie mittels Agrokraftstoffen widerspricht den Verbraucherinteressen. Mit anderen Maßnahmen, vor allem durch strengere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für PKW könnten Treibhausgasemissionen viel kostengünstiger reduziert werden.**

**Noch offensichtlicher wurden die Verbraucherinteressen bei der praktischen Markteinführung von E 10 vernachlässigt. Obwohl klar war, dass ein Teil der PKW durch das Betanken mit E 10 geschädigt wird, wurden die Fahrzeughalter nicht informiert, ob ihr Fahrzeug E 10 verträgt oder nicht. Etwaige Restrisiken sollten offensichtlich den Verbrauchern aufgebürdet werden.**

Der vzbv fordert die Bundesregierung auf, folgende Konsequenzen aus den Fehlern bei der Markteinführung von E 10 zu ziehen:

- 1. Alle Fahrzeughalter sind durch ein Schreiben des Kraftfahrtbundesamtes darüber zu informieren, ob ihr Fahrzeug E 10 verträgt oder nicht.**  
Das Kraftfahrtbundesamt verfügt über alle erforderlichen Daten zu den Fahrzeugen, um eine eindeutige Aussage über die E10-Verträglichkeit treffen zu können.
- 2. Die Autoindustrie muss die Haftung übernehmen, wenn ein Auto trotz Freigabe für die Betankung mit E 10 geschädigt wird.**  
E 10 wurde eingeführt, um der Autoindustrie strengere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte zu ersparen. Dann muss die Autoindustrie auch die Risiken tragen, die der Kraftstoff für die Autofahrer mit sich bringt
- 3. Biokraftstoffe sollen nur dann politisch gefördert werden, wenn sie ihren Namen auch verdienen.**  
Der landwirtschaftliche Anbau von Pflanzen zur Kraftstoffproduktion ist durch Regenwaldabholzungen, durch die Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und durch Pestizid- und Düngemiteleinsatz in Kritik gekommen. Nur wenn solche Nebenwirkungen vermieden werden, sind agrarisch produzierte Kraftstoffe sinnvoll.
- 4. Die Bundesregierung sollte eine umfassende Klimaschutzstrategie für den Verkehrssektor vorlegen.**  
E 10 ist ein Paradebeispiel für eine Klimaschutzpolitik, die viel kostet, wenig nützt, aber den großen Akteuren, vor allem der Autoindustrie nicht schadet. Wenn die Bundesregierung ihre Klimaschutzziele im Verkehrsbereich erreichen möchte, sollte sie sich daran orientieren, wo Klimaschutz auch den Verbrauchern direkte finanzielle Vorteile bringt. Das ist vor allem bei Effizienzverbesserungen von PKW der Fall.

## 1. Gesetzlicher Kontext

Die Bundesregierung hat die Mineralölwirtschaft mit dem Biokraftstoffquotengesetz des Jahres 2006 verpflichtet, einen stetig ansteigenden Anteil von Biokraftstoffen in Verkehr zu bringen. Bis 2015 soll 8 Prozent der in Verkehr gebrachten Kraftstoffe agrarischer Herkunft sein.

Auf diese Weise will die Bundesregierung ihre Verpflichtung gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU erfüllen, dass bis 2020 ein Anteil von 10 Prozent der Energieversorgung des Verkehrssektors auf Basis von erneuerbaren Energien bereitgestellt werden soll. Allerdings überlässt es die EU den Mitgliedstaaten, wie sie das 10-Prozent-Ziel erreichen. Denkbar wäre etwa auch ein verstärkter Ausbau von Elektromobilität oder eine Versorgung des Bahnverkehrs mit Strom aus erneuerbaren Energien.

Ein wichtiger realpolitischer Hintergrund für die Biokraftstoffquote ist die Tatsache, dass die deutsche Autoindustrie in der Debatte über die Einführung von EU-Grenzwerten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von PKW erreicht hat, dass der Einsatz von Biokraftstoffen als „zusätzliche Maßnahmen“ auf die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte angerechnet werden kann, somit de facto der CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 120g CO<sub>2</sub>/km auf 130 g Co<sub>2</sub>/km angehoben wurde.

## 2. Gegenwärtiger Diskussionsstand

Beginnend ab Februar 2011 soll in Deutschland flächendeckend eine mit 10 Prozent Ethanol pflanzlicher Herkunft angereicherten Benzinsorte (E 10) eingeführt werden. Die Markteinführung droht gegenwärtig im Chaos zu enden. Die Verbraucher haben angesichts widersprüchlicher Expertenmeinungen begründeten Anlass zu der Sorge, dass ihr Fahrzeug den neuen Kraftstoff nicht verträgt. Deshalb weigert sich ein großer Teil der Autofahrer, E 10 zu tanken und weicht auf den Ersatztreibstoff Super Plus aus, der nur 5 Prozent Ethanol enthält. Dadurch ist das Markteinführungsprogramm ins Stocken geraten; die Umstellung von Tankstellen auf E 10 ist vorläufig gestoppt.

### 3. Einzelfragen

#### a) Information der Verbraucher

Bisher war es den Verbrauchern selbst überlassen, sich über die E10-Verträglichkeit zu informieren. Hierzu wurde bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH eine Liste eingerichtet: <http://www.dat.de/e10liste/e10vertraeglichkeit.pdf>

Es war ein gravierender Fehler, den Verbrauchern selbst die Entscheidung über die E 10-Verträglichkeit anzulasten, wo doch das Interesse der Bundesregierung darin bestand, E 10 zum Erfolg zu verhelfen. Die wenigsten Verbraucher haben die aufwändige Informationssuche im Internet auf sich genommen, weitaus mehr sind einfach auf den Ersatzkraftstoff Super Plus ausgewichen.

Dazu kommt, dass die Liste viele Fragen offenlässt und in Teilen kaum verständlich ist.

Beispiele:

- Bei Opel werden Zulassungsnummern „in Feld 2.2 der Zulassungsbescheinigung Teil 1“ und zusätzlich in „Feld Schlüsselnummer zu 3 des Fahrzeugsscheins (alt)“ gelistet.
- Bei Peugeot und Citroen werden die Reifendruckaufkleber in Bezug genommen mit einer denkbar komplizierten Formulierung: „Der OPR-Code kann aus 6 oder 8 Ziffern bestehen, wobei die letzten beiden Stellen rechts (dies können 2 Zahlen oder auch 2 Buchstaben sein) unerheblich sind. Ist die Zahl vor den beiden Buchstaben größer oder gleich 8454, ist E10-Verträglichkeit gegeben.“

Selbst wer in der Internetliste nachgesehen hat, kann sich also über die E10-Verträglichkeit nicht sicher sein. Zugleich heißt es in der Liste aber: „Sie sollten sich unbedingt vor dem ersten Tanken mit E10 vergewissern, dass Ihr Auto E10 verträgt.(...) Denn Fahrzeuge, die E10 nicht vertragen, können bereits durch einmaliges Betanken mit E10 dauerhaft geschädigt werden.“

#### **Forderung des Verbraucherzentrale Bundesverbandes:**

Wenn die Bundesregierung an E 10 festhalten will, muss sie an den Verbraucher die Information über die E 10-Verträglichkeit in absolut verlässlicher und rechtssicherere Weise herantragen. Schließlich geht es um erhebliche Werte, die bei einer Falschbetankung gefährdet sind.

Konkret:

- Jeder Autohalter sollte vom KBA einen Brief bekommen, aus dem er erfährt, ob der Fahrzeugtyp E10 verträgt. Das Kraftfahrtbundesamt verfügt über alle erforderlichen Daten zu den Fahrzeugen, um eine eindeutige Aussage über die E10-Verträglichkeit treffen zu können.
- Außerdem sollten die Tankstellenbetreiber die erforderlichen Informationen über die E10-Verträglichkeit erhalten und auf entsprechende Fragen antworten können.

## b) Haftung der Autoindustrie für Schäden durch E 10

Offensichtlich kann auch bei den PKW, die von der Autoindustrie für eine Betankung mit E 10 freigegeben worden sind, nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es zu Motorschäden durch E 10 kommt. Das führt zu einer weiteren Verunsicherung der Verbraucher und macht einen Erfolg von E 10 auf dem Mineralölmarkt weiter unwahrscheinlich.

### **Forderung des Verbraucherzentrale Bundesverbandes:**

Wenn die Bundesregierung an E 10 festhalten will, muss sie sicherstellen, dass die Autoindustrie die Haftung für mögliche Schäden durch eine Betankung mit E 10 übernimmt, sofern der jeweilige Fahrzeugtyp für die Betankung mit E 10 freigegeben war.

E 10 wurde eingeführt, um der Autoindustrie strengere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte zu ersparen. Daher muss die Autoindustrie auch die Risiken tragen, die der Kraftstoff für die Autofahrer mit sich bringt.

## c) Nachhaltigkeitsanforderungen an Biokraftstoffe

Biokraftstoffe sind in den letzten Jahren erheblich in Kritik gekommen, weil ihnen nachteilige Folgen auf die Umwelt und auf die Lebensbedingungen von Menschen zugeschrieben werden, vor allem mit Blick auf die Ernährungssituation in Entwicklungsländern („Tank statt Teller“). Es handelt sich jeweils um komplexe Ursache-Wirkungsbezüge, die hier nicht im Einzelnen nachvollzogen werden können und die auch stark umstritten sind.

Plausibel ist aber, dass der zunehmende Anbau von Pflanzen für die Produktion von Agrokraftstoffen dazu führt, dass sich die landwirtschaftliche Produktionsfläche zulasten von derzeit noch naturnahen Flächen ausweitet. Selbst wenn nach EU-Recht die in der EU energetisch genutzte Biomasse nicht in Schutzgebieten produziert werden darf, lassen sich indirekte Auswirkungen kaum vermeiden. Biomasse wird also dann auf Flächen angebaut, die früher der Nahrungsmittelproduktion gedient haben; Kleinbauern (Subsistenzwirtschaft) werden vertrieben und weichen in bisher nicht landwirtschaftlich genutzte Gebiete aus. Das passiert offensichtlich gerade in Brasilien. Das Umweltbundesamt schlägt deshalb vor, die Effekte der indirekten Landnutzungsänderung bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparung mit einzubeziehen. Das hieße für viele Anwendungen von Bio-Ethanol, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz ins Negative umschlägt<sup>1</sup>.

Auch in Deutschland ist die Produktion von Bioethanol mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden. Mais und Zuckerrüben, die Ausgangsprodukte für die Ethanol-Produktion in Deutschland, erfordern sehr intensive Anbaumethoden mit hohem Düngemittel- und Pestizid-Einsatz. Die damit verbundenen – altbekannten – Effekte (Wirkung auf Biodiversität, Grundwasser, Stickstoff- und Lachgasemissionen) spitzen sich mit einer zunehmenden Ausbreitung der Biomasseproduktion zu – jedenfalls solange man hier nicht zu anderen, extensiven Produktionsweisen kommt.

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (Hrsg.), Entwicklung von Strategien und Nachhaltigkeitsstandards zur Zertifizierung von Biomasse für den internationalen Handel. Zusammenfassender Endbericht [www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3997.pdf](http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3997.pdf)

**Forderung des Verbraucherzentrale Bundesverbandes:**

Wenn die Politik Biokraftstoffe fördert, muss sie sicherstellen, dass sie ihren Namen auch verdienen. Ob die derzeit eingeleiteten Zertifizierungsverfahren hierfür ausreichen, ist fraglich. So wichtig Klimaschutz ist: Das Argument des Klimaschutzes entbindet nicht von der Notwendigkeit, Vor- und Nachteile politischer und technischer Optionen sorgfältig abzuwägen und nicht hinnehmbare Nebenfolgen auszuschließen, bevor man an die Realisierung geht. Andernfalls wird es für Biokraftstoffe auch aus ökologischen Gründen keine Akzeptanz geben.

**d) Klimaschutzstrategie für den Verkehrssektor**

Das E-10-Debakel offenbart, wie sehr es der Bundesregierung an einer umfassenden Klimaschutzstrategie für den Verkehrssektor mangelt. Treibhausgase sollten primär dort reduziert werden, wo das zu geringen Kosten möglich ist.

Biokraftstoffe sind eine der teuersten Einsatzformen für erneuerbare Energien. Die Vermeidungskosten betragen bis zu 168 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Zum Vergleich: Die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch Effizienzverbesserungen bei PKW kostet unter dem Strich gar nichts, sondern ist im Gegenteil mit Einsparungen von 128 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> verbunden<sup>2</sup>. Dennoch hat die Bundesregierung es zugelassen, dass strenge CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für PKW im Gegenzug für eine Biokraftstoffquote gelockert wurden.

**Forderung des Verbraucherzentrale Bundesverbandes:**

Die Bundesregierung sollte im Verkehrssektor mit Nachdruck auf diejenigen Maßnahmen setzen, die zu geringen Kosten und mit umfassenden Vorteilen für die Verbraucher CO<sub>2</sub>-Einsparungen bringen, das heißt vor allem

- Verbesserungen bei der Effizienz der PKW (wie gesagt: Ersparnisse von 128 Euro pro eingesparte Tonne CO<sub>2</sub>)
- Fortentwicklung der CO<sub>2</sub>-orientierten Kfz-Steuer
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- offene Debatte über die Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen

---

<sup>2</sup> Vgl. die Berechnungen von Fraunhofer ISI zum IEKP, [http://www.bundesumweltministerium.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/fraunhofer\\_bewertung\\_iekp.pdf](http://www.bundesumweltministerium.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/fraunhofer_bewertung_iekp.pdf)