

Bioethanol tanken heißt Klima schützen

Fixierung auf E-Mobilität ist riskant – ungerechtfertigte Vorbehalte gegen erste Generation der Biokraftstoffe

Von Carola Wunderlich,
BDB^e Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Der Mindestanteil erneuerbarer Energien im Verkehr muss auf 14 Prozent im Jahr 2030 ansteigen. Dies ist das zentrale Ergebnis der novellierten europäischen Erneuerbare Energien-Richtlinie, die nun in nationales Recht umgesetzt werden muss und dann ab dem Jahr 2021 gilt. Außerdem legt diese Richtlinie fest, dass Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse (und somit auch Bioethanol aus Zuckerrüben und Futtergetreide) auch weiterhin einen Beitrag von bis zu 7,0 Prozent an diesen 14,0 Prozent leisten können.

Ende 2017 lag der energetische Biokraftstoffanteil im Verkehr in Deutschland bei nur 4,6 Prozent. Aktuell beträgt er rund 5,0 Prozent, muss also deutlich gesteigert werden, was nach Ansicht des BDB^e durch höhere Anteile zertifiziert nachhaltiger Biokraftstoffe im Kraftstoffmix erreicht werden kann.

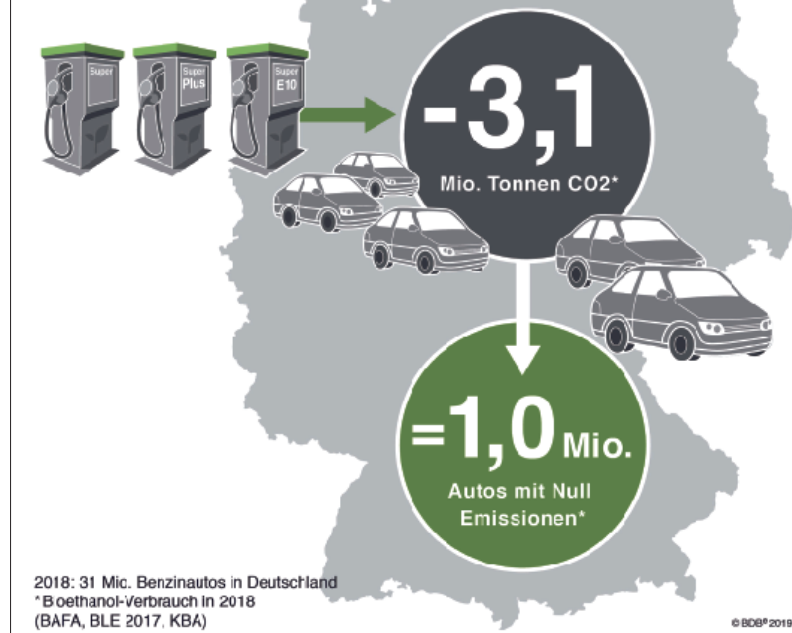
Im Jahr 2017 wurden in Deutschland durch den Einsatz dieser Biokraftstoffe 7,7 Mio. t CO₂ eingespart, davon 2,2 Mio. t durch Bioethanol im Benzin. Im Jahr 2018 konnten durch den Einsatz von Bioethanol bereits 3,1 Mio. t CO₂ eingespart werden, dies entspricht rechnerisch 1,0 Mio. emissionsfreien Autos. Gegenwärtig sind in Deutschland mehr als 46 Mio. Pkw mit Verbrennungsmotoren zugelassen, davon 31 Mio. mit Benzinmotoren. Personenkraftwagen erreichen inzwischen ein Durchschnittsalter von 11,1 Jahren. Die Pkw-Flotte erneuert sich also nur sehr langsam. Für die 31 Mio. Benziner auf Deutschlands Straßen ist folglich ein höherer Einsatz von Bioethanol unerlässlich, um die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehr bis 2030 zu erreichen.

Verbrauchstests mit Super E10 ergaben weniger Schadstoffe und keinen Mehrverbrauch

Der BDB^e hat zwei Projekte zur besseren Verbraucherinformation über die in Deutschland immer noch zögerlich nachgefragte Kraftstoffsorte Super E10 realisiert:

Mit der Informationsplattform www.e10tanken.de werden Fragen der Autofahrer zur Verträglichkeit

CO₂-Einsparung durch Bioethanol im Benzin



ihrer Benzinmotoren mit Super E10 verlässlich nach aktuellen Herstellerangaben und für alle in der EU zugelassenen Pkw-Modelle beantwortet.

Darüber hinaus wurden vom ADAC Technik-Zentrum im Auftrag des BDB^e aufwendige Vergleichstest mit fünf Autos aus verschiedenen Fahrzeugklassen durchgeführt, die abwechselnd mit Super E10 und Super (E5) betankt wurden. Ergebnisse der Abgasrollenprüfstandtests: Super

E10 tanken reduziert nicht nur CO₂-Emissionen, sondern auch den Stickoxid- und Feinstaubausstoß von Benzinmotoren deutlich.

Die Verwendung von Super E10 verringert die Stickoxidemissionen im Vergleich zu Super (E5) um durchschnittlich 25 %. Für den Feinstaubausstoß ist im Durchschnitt eine erhebliche Reduktion von mehr als 70 Prozent nachweisbar. Das Ergebnis der Tests zeigt auch, dass es bei keinem Modell einen Mehrver-

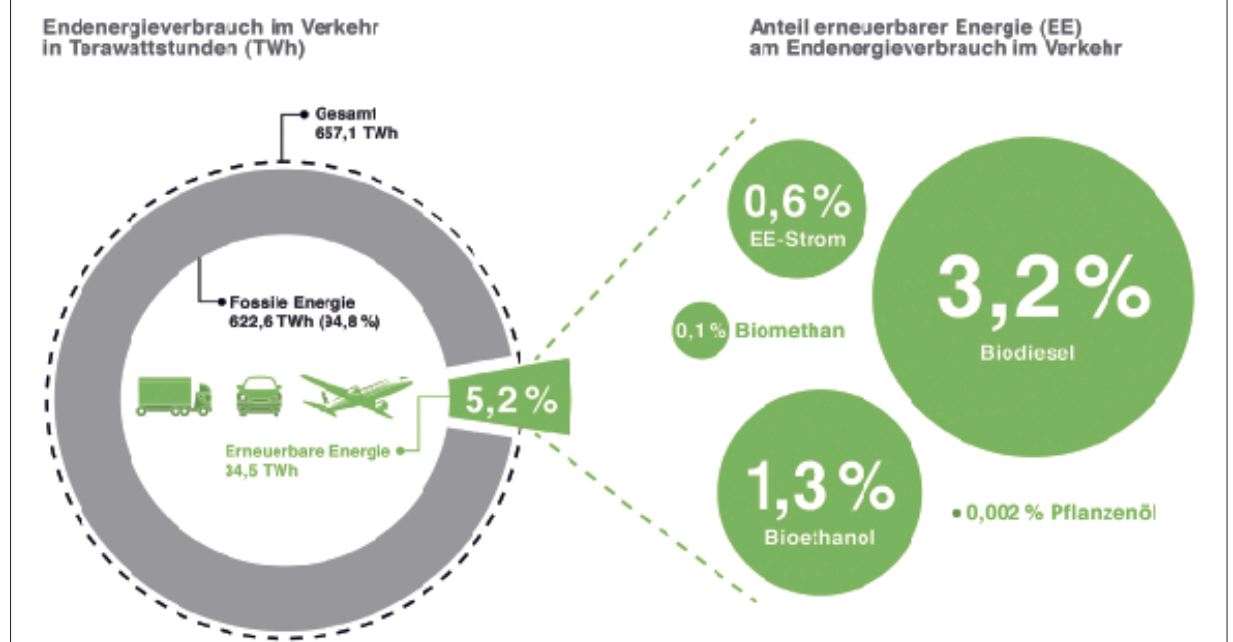
brauch gibt, der größer ist als der kostenmäßig unbedeutende Unterschied von 0,09 l auf 100 km. Das überzeugende Ergebnis der deutlichen Stickoxid- und Feinstaubreduktion ist nach Einschätzung des BDB^e darauf zurückzuführen, dass die Motoren von Neufahrzeugen inzwischen für den Betrieb mit Super E10-Benzin optimiert sind.

„Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ muss einen Konsens finden

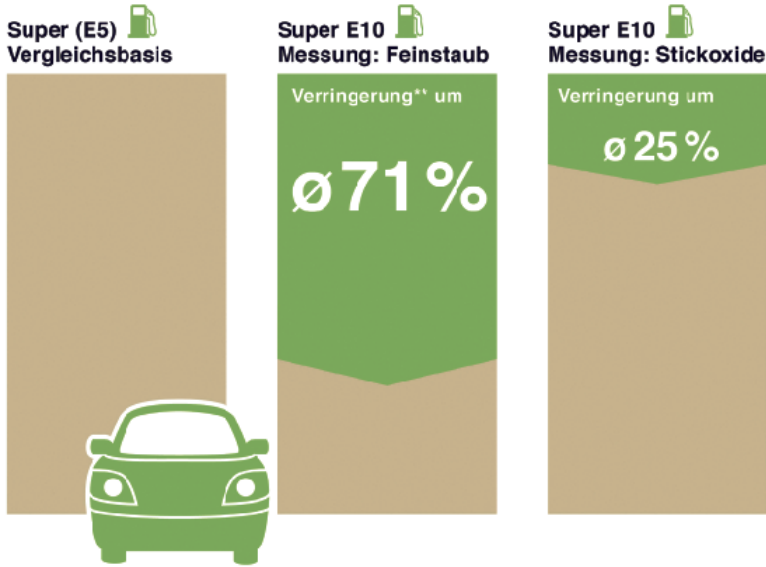
Im September 2018 hat die Bundesregierung die bis dahin tätige Expertenkommission „Nationale Plattform Elektromobilität“ mit der Fortsetzung ihrer Arbeit beauftragt und hierzu die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ (NPM) ins Leben gerufen. Unmittelbar nach Bekanntwerden der Teilnehmer der verschiedenen Arbeitsgruppen der neuen Verkehrskommission meldete der BDB^e Kritik an, denn bei der geplanten Zusammensetzung der Kommission war zu befürchten, dass der entscheidende Beitrag der Biokraftstoffe zur CO₂-Minderung im Verkehr nicht berücksichtigt wird.

Die zur Erarbeitung von Empfehlungen berufenen Personen in sechs Arbeitsgruppen ließen auf eine deutliche Konzentration auf die Automobil- und Elektroindustrie schließen. Der erste Zwischenbericht der Arbeitsgruppe „Klimaschutz im Ver-

Verbrauch erneuerbarer Energien im Verkehr in Deutschland für das Jahr 2017



Verringerung umwelt- und gesundheitsschädlicher Emissionen durch Super E10 im Vergleich zu Super (E5)*



*genormte Abgasemissions- und Benzinverbrauchsmessungen nach VO (EU) 2017/1151 WLTP mit Prüfkraftstoff Euro-5 Fuel E5 und E10 (5 % bzw. 10 % Bioethanolanteil) an fünf Pkw mit Benzinmotoren; ** Reduktion Feinstaub-Partikelanzahl

© BDBF, 06/2019

kehr“ blieb in der Regierung sowie in der öffentlichen Diskussion umstritten und somit konnte über die Maßnahmen im Verkehr vorerst kein Konsens hergestellt werden.

„Allianz für grüne Kraftstoffe“ meldet sich zu Wort

Ende März 2019 reagierten acht Verbände aus dem Bereich der flüssigen Energieträger mit einer gemeinsamen Stellungnahme auf die vorläufigen Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Klimaschutz im Verkehr“ im Rahmen der NPM. Erstmals haben damit die Mineralölunternehmen und die Biokraftstoffwirtschaft gemeinsam erklärt, dass Biokraftstoffe und neuartige strombasierte, synthetische Kraftstoffe (eFuels) für das Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele notwendig sind und die politische Fokussierung auf nur eine Technologie, nämlich die Elektromobilität, hohe Risiken beinhalte.

Unter dem Titel „Allianz für grüne Kraftstoffe“ heißt es: „Globale, europäische und nationale Vorgaben setzen den CO₂-Emissionen im Verkehr künftig immer engere Grenzen. Die NPM hält zu ihrem Zwischenbericht fest: Zur Zielerreichung „werden alle Technologien und Verkehrsträger und entsprechende Investitionen in Infrastrukturen und Produktionsanlagen benötigt“.

In ihrer gemeinsamen Erklärung begrüßen die Verbände aus dem Bereich der flüssigen Energieträger diese Feststellung der Verkehrskommission. Sie fordern die Bundesregierung auf, das Potenzial CO₂-armer Kraftstoffe ebenso engagiert zu nutzen wie das der Elektromobilität.“

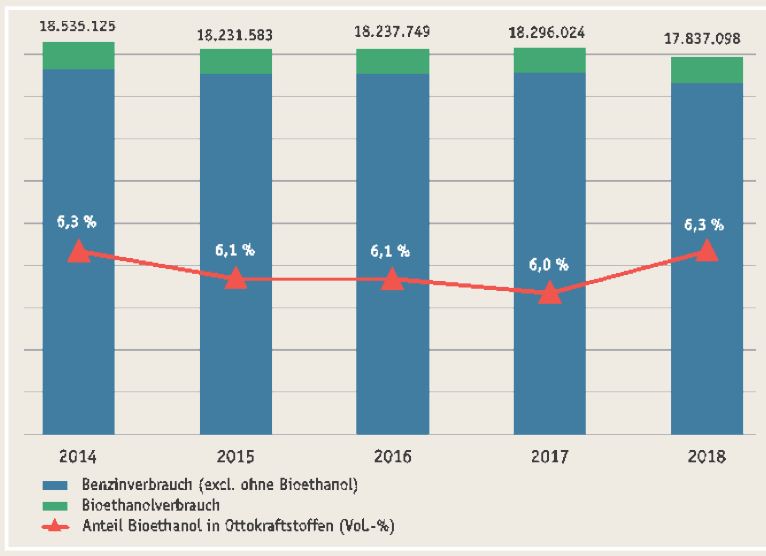


DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Die Mitte September vorgestellten Ergebnisse des so genannten Klimakabinetts der Bundesregierung sehen die Einführung einer CO₂-Bepreisung für Kraft- und Heizstoffe vor, von der nicht fossile Anteile in Benzin und Diesel ausgenommen werden sollen. Außerdem setzt die Bundesregierung zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr weiterhin auf emissionsreduzierende Biokraftstoffe. Der BDBF hat weitere Vorschläge entwickelt und diese in die Beratungen in den Ministerien und parlamentarischen Gremien eingebracht. Notwendig ist aus Sicht des BDBF eine

- Initiative für eine effiziente Treibhausgasminderungsquote, d.h. Anhebung auf 16 % im Jahr 2030
- Anrechnung von Biokraftstoffen bei der CO₂-Flottenregulierung
- Begrenzung der Quotenanrechnung erneuerbaren Stroms im Straßenverkehr
- stärkere Unterstützung der Markteinführung neuartiger Biokraftstoffe
- zügige Normierung der Kraftstoffsorte E20
- Abschaffung der Kraftstoffsorte Super (Super Plus soll Bestandssorte werden)
- Ausrichtung der Energiebesteuerung von Kraftstoffen am CO₂-Ausstoß.

Bioethanolanteil am Benzinverbrauch 2014 bis 2018



BTS 6000 RHC

ROBUST & LEISTUNGSSTARK

Toleranz: Rizomania & Rhizoctonia

- ✓ Platz 1 im BZE (RHC-Sorten)
- ✓ Hohes Resistenzniveau
- ✓ Für Maisfruchtfolgen zur Vermeidung von RHC

BETASEED. SIMPLY DIFFERENT.



www.betaseed.de



Unser Partner in Beratung und Vertrieb