

Montag, 12. September 2011, 14:24

Artikel



23° | 15°

E10 Tod auf Raten

Wetter in Berlin

Suchen

Morgenpost Online als Startseite | Abo-service | ePaper

Immobilien Berlin

Jobs Berlin

Branchenbuch

Kleinanzeigen

Singles

Reisekataloge

Trauer

Home

Berlin

Politik

Kultur & Live

Wirtschaft

Sport

Aus aller Welt

Reise

Wissen

Motor

ABO

Specials

?

Video | Bilder des Tages | Spiele | Gesundheitstests | Wetter | Archivsuche | BERLIN1 | Apps | Leserbriefe | Hilfe (FAQ) | Kontakt

Home

Schriftgröße: A A A

Berliner Morgenpost

<http://www.morgenpost.de/printarchiv/wirtschaft/article1760916/E10-stirbt-den-Tod-auf-Raten.html>

TREIBSTOFF

E10 stirbt den Tod auf Raten

Montag, 12. September 2011 03:06

Für Holger Krawinkel ist das Urteil bereits gesprochen. "E10 ist faktisch tot", sagt der Energieexperte vom Verbraucherzentrale Bundesverband: "Bis der Tod amtlich festgestellt wird, kann es aber noch bis 2012 dauern."

Google-Anzeigen

Welthungerhilfe in Afrika

Dürrekatastrophe und Hungersnot Hier Online Spenden und helfen!

www.welthungerhilfe.de/afrika

Bei einer neuen Bundesregierung werde es spätestens ein neues Biosprit-Konzept geben, ist Krawinkel überzeugt und fordert, alles auf den Prüfstand zu stellen. Gefordert sei eine Biostrategie aus einem Guss, denn auch die zunehmende Stromproduktion aus Biomasse sei umstritten, weil es irgendwann knapp werden könnte mit Rohstoffen, die nicht in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion stehen dürfen.

Spätestens wenn der ADAC von der Stange geht, sei E10 nicht mehr zu halten, ist bei Bundestagsabgeordneten immer wieder zu hören. Der Automobilclub steht Umweltminister Norbert Röttgen (CDU) noch zur Seite, doch zuletzt sorgte ein Langzeittest mit einem Opel Signum für Schlagzeilen, der als E10-unverträglich eingestuft war. "E10 kann schädlich sein", lautete anschließend das Fazit. Der Fahrer bemerkte laut "ADAC Motorwelt" nach 27 000 gefahrenen Kilometern intensiven Benzingeruch. Die Wand der Benzinpumpe war korrodiert.

Bis 2014 soll die Biokraftstoffquote bei 6,25 Prozent bleiben - es muss also eine Lösung her. Beispielsweise wird immer wieder gefordert, statt der Beimischung wieder mehr auf den Absatz reinen Biodiesels zu setzen. Doch Steuervergünstigungen für Biodiesel soll es nur noch bis 2012 geben - und die neueren Motoren, etwa bei Lkw, vertragen so viel Bio im Tank nicht. Der Bundesverband Pflanzenöle (BVP) plädiert sicher nicht ganz uneigennützig für reine Pflanzenölkraftstoffe für die Land- und Forstwirtschaft. "Die bisherige Biokraftstoffpolitik befindet sich in einer Sackgasse", sagt Vorstand Thomas Kaiser. Auf rund drei Prozent der deutschen Ackerflächen könne der gesamte Kraftstoffbedarf der Land- und Forstwirte ohne Verdrängungswettbewerb zum Nahrungsmittelmarkt produziert werden.

VERBRAUCHER ZAHLEN AUFSCHLAG

Im Hier und Jetzt muss aber zunächst der Verbraucher weiter zahlen - und zwar bis zu zwei Cent extra pro getankten Liter Super mit fünf Prozent Ethanol (E5). Das ist sozusagen die Strafe dafür, dass E10 gemieden wird. Der Chef des Mineralölwirtschaftsverbands, Klaus Picard, findet es ungerechnet, dass die Branche an den Pranger gestellt wird. Er warnt vor einer Täuschung der Verbraucher in der Debatte über Strafen wegen zu wenig verkauften E10. Jedes Unternehmen sehe täglich am Absatz, ob die Bioquote von 6,25 Prozent erreicht werde. Also nicht erst 2012, wie die Regierung betont. Daher gebe es auch keine vorauseilende Abzocke. Derzeit, so Picard, komme man mit E5 und E10 nur auf eine Bioquote von etwa 3,52 Prozent. Doch stellt sich die Frage, was passiert, wenn die Mineralölbranche den Autofahrern im Wissen um das Defizit jetzt zu viel Geld abknöpft und die Biokraftstoffquotenstelle des Zolls in Cottbus 2012 letztlich gar keine Strafzahlungen fordert. Dann hätte Picard ein Erklärungsproblem.

Verbraucherschützer Krawinkel moniert, das ganze Quotensystem sei höchst intransparent, und fragt wie andere Lobbyisten auch, wie lange Autofahrer noch für eine verkorkste Einführung und für ihre grundsätzlichen Zweifel bezahlen müssen. Umweltminister Röttgen macht bisher keine Anstalten, von E10 abzurücken. Sein Ministerium fordert nur eine Versachlichung der Debatte und verweist auf andere Instrumente zur Quotenerfüllung, wie mehr verkaufter Biodiesel B100. Picard betont, auch der Kauf von mehr B100 koste Geld. "Die Bioquote verursacht Kosten - egal wie sie erfüllt wird." Wenn die Politik Klimaschutz durch Biokraftstoffe fordere, müsse sie auch den Mut haben, die Kosten zu kommunizieren.

dpa

Gefällt mir

Registrieren, um sehen zu können, was deinen Freunden gefällt.