

Manuskript

Beitrag: Autofahrer in der Kostenfalle – Der Zwang zu Super Plus

Sendung vom 29. Januar 2008

Von Andreas Halbach und Christian Rohde

Anmoderation:

Beginnen wir mit einer Super-Geschichte - genauer gesagt, einer Super Plus-Geschichte. Und die betrifft Millionen Autofahrer. Die Bundesregierung plant, für Benzin und Super einen höheren Anteil an Bioethanol vorzuschreiben. Das wäre - mal abgesehen von den Autofahrern - eine „Super Sache“: Jedenfalls für die Regierung - denn die stünde als vermeintlich umweltfreundlich da. Und für die Mineralöl- und die Autoindustrie. Denn den aggressiveren Biosprit verkraften viele der älteren Autos nicht. Also bleibt nur, stets und ständig das teure Super Plus zu tanken, denn das darf bleiben, wie es ist. Oder man kauft sich mal eben ein neues Auto. Und nur, weil die Regierung das Benzin neu mischt. Super Idee, oder? Vor allem, wenn das Ganze dann nicht mal der Umwelt hilft. Andreas Halbach und Christian Rohde berichten.

Text:

Bald wird es noch teurer. Der Grund diesmal nicht die übliche Preissteigerung, sondern die Pläne für den Ökosprit ab 1. Januar 2009. Die Bundesregierung will den Anteil von Bio-Ethanol am Benzin von bisher fünf auf zehn Prozent erhöhen.

O-Ton Klaus Picard, Mineralölwirtschaftsverband:

Wenn ich jetzt ab 01.01.2009 zehn Prozent Ethanol beimischen muss, dann werden sich die Kosten erhöhen und gleichzeitig, da Ethanol einen geringeren Energiegehalt hat, also ich mehr Liter pro Kilometer brauche, ergibt sich ein weiterer Kostenfaktor. Wenn ich beides zusammenzähle und den Mehrverbrauch auf den Liter umrechne, ergeben sich Mehrkosten in der Höhe von rund sechs Cent.

Und nicht nur das: Auf viele Autofahrer wartet eine böse Überraschung. Ältere Autos können den neuen Ökosprit gar nicht tanken, weil der hohe Alkoholanteil zu aggressiv ist für die alte Technik. Schläuche und Dichtungen können porös, Benzinpumpen zerstört werden. Im schlimmsten Fall drohen Motorschäden.

O-Ton Reinhard Kolke, Leiter Test- und Technikzentrum ADAC:

Der ADAC erwartet Motorschäden durch die sogenannte Ethanol-Korrosion. Diese Schäden können bereits bei einem einmaligen Betanken auftreten und führen zu Problemen im Bereich der Kraftstoffleitungen und der Einspritzpumpe. Wir erwarten, dass in Zukunft Millionen von Autofahrern gezwungen sein werden, die teurere Kraftstoffqualität Super Plus zu tanken.

Für die Besitzer älterer Autos wird Benzin damit noch viel teurer. Denn sie müssen ausweichen auf die sogenannte Schutzsorte Super Plus mit weiterhin nur fünf Prozent Ethanolanteil. Für diese Autofahrer heißt das, bis zu 13 Cent mehr pro Liter ab kommendem Jahr.

O-Ton Autofahrer:

Für mich würde das bedeuten, dass das Autofahren noch teurer wird. Und ich mir dann überlegen muss, ob es eigentlich eine Alternative gibt. Ein neues Auto kann ich mir auch nicht leisten.

Zwangsverordneter Hochleistungs-Treibstoff für alte Autos, ein Problem für Millionen.

O-Ton Autofahrer:

Ich finde es nicht richtig, dass die Bundesregierung eine Änderung des Kraftstoffes plant, ohne sich über die technischen Konsequenzen im Klaren gewesen zu sein.

Der VDA, der Verband der Automobilindustrie, versteht die Aufregung nicht. Die Zahl der betroffenen Autos sei minimal.

O-Ton Thomas Schlick, Verband der Automobilindustrie:

E 10 ist ein Kraftstoff, der aggressiv ist, das heißt, die Kraftstoffpumpe kann zerstört werden, wir haben es genau eingegrenzt, und wir reden eben über 375.000 Fahrzeuge, die diesen Kraftstoff nicht tanken können.

Nur 375.000 betroffene Autofahrer? Frontal21 fragt bei den Herstellern nach und bekommt ganz andere Zahlen. Weit mehr Fahrzeuge sind nicht E 10-tauglich.

Mercedes teilte mit: Alle Fahrzeuge zugelassen vor Juni 1997 sind nicht geeignet für E 10-Biosprit.

Ähnlich BMW: Nicht geeignet sind alle BMW vor 1998.

Opel arbeitet noch an umfangreichen Feldversuchen und

Praxistests.

VW teilte intern mit, alle Autos vor März 2006 vertragen den Biosprit nicht, bei Neuwagen seien Nachrüstungen nötig gewesen

Ford meldete: Alle Fahrzeuge vor 2006 sind nicht geeignet für den neuen Biosprit.

O-Ton Frontal21:

Wir haben gestern schriftliche Antworten von BMW und Mercedes erhalten, dass alle Autos, die älter als neun beziehungsweise zehn Jahre sind, ungeeignet sind. Allein in Deutschland sind das schon mehrere Millionen Autos.

O-Ton Thomas Schlick, Geschäftsführer Verband der Automobilindustrie:

Also diese Information liegt mir nicht vor.

Wir fragen nach beim Kraftfahrt-Bundesamt. Die Auskunft – Knapp zehn Millionen Autos sind älter als zehn Jahre. Wenn man den Erklärungen der Autokonzerne folgt, können sie alle den neuen Biosprit nicht tanken.

O-Ton Sigmar Gabriel, SPD, Umweltminister:

Wenn das stimmen würde, was Sie da sagen, dann wär's ein Problem. Wir verlassen uns darauf, dass die Vorstandsvorsitzenden der deutschen Automobilunternehmen, die im Vorstand des VDA sitzen, denen die richtigen Zahlen gesagt haben.

Haben sie aber offenbar nicht. Es werden heute noch Neuwagen verkauft, die die neuen E 10-Kraftstoffe nicht vertragen. So wie der Ford Ka. Wir machen eine Stichprobe. Der Ford-Verkäufer weiß nichts vom Problem mit dem neuen Biosprit.

O-Ton Ford-Verkäufer:

Ich habe auch von Ford noch keine technischen Informationen und ich habe auch noch nichts auf der Fordseite gesehen.

O-Ton Frontal21:

Ich muss mit dem jetzt nicht das teure Super Plus-Benzin tanken?

O-Ton Ford-Verkäufer:

Nein auf keinen Fall – Nein.

Diese Auskunft kann teuer werden. Denn schon nach einer einzigen Tankfüllung mit E 10-Biosprit droht dem Neuwagen der Motorschaden. Das haben uns jedenfalls die Ford-Werke mitgeteilt.

Außerdem: Der neue Kraftstoff dient keineswegs dem Klimaschutz, wahrscheinlich ist er sogar schädlich für die Umwelt.

O-Ton Alexander Hissting, Greenpeace:
Biokraftstoffe sind extrem teuer und haben dennoch nicht den klimapolitischen Effekt, den wir haben wollen. Deswegen zahlt der Autofahrer für ein grünes Deckmäntelchen der Autoindustrie und für eine verkehrte Klimaschutzpolitik der Bundesregierung.

Die Folgen des Bio-Booms an deutschen Tankstellen: Regenwälder in Flammen. Weil Deutschland und andere Industriestaaten immer mehr Ethanol importieren, verdrängen riesige Monokulturen Urwälder. Aktuelle Bilder von Greenpeace aus Indonesien. So wird angeblicher Klimaschutz zur Umweltlüge und Regenwald weicht Plantagen zur Biospritproduktion. Das beklagen inzwischen sogar Berater der Bundesregierung.

Der Biologe Horst Fehrenbach hat die Nachhaltigkeitskriterien für die neue Biosprit-Richtlinie mit erarbeitet. Er zweifelt, dass die strengen deutschen Gesetze in den Exportländern überhaupt zu kontrollieren sind.

O-Ton Horst Fehrenbach, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg:
Man muss realistisch sein und sagen, für große Mengen Biokraftstoff werden wir derzeit nicht wissen, ob wir nicht mehr Schaden anrichten als wir damit versuchen zu vermeiden.

Massive Zweifel am Nutzen von Biosprit auch bei der Europäischen Union. Deren Wissenschaftler stellen in einer neuen Studie fest.

Zitat:

Wenn auch nur ein Prozent des in Europa notwendigen Biosprits ... aus Plantagen kommt, die Regenwälder verdrängt haben, werden dadurch alle CO₂-Einsparungen wieder zunichte gemacht ...

All das kümmert die Automobilwirtschaft wenig. Beim VDA heißt es, ein neues Gesetz sei eben ein neues Gesetz.

Um das gegen alle Bedenken zu rechtfertigen, wollen die Autokonzerne von ihren eigenen Zahlen nichts mehr wissen.

Mercedes, BMW und VW ziehen ihre Warnungen vor dem neuen Biosprit überraschend zurück.

Zur Erinnerung:

Mercedes meldete vorige Woche: Alle Fahrzeuge vor Juni `97 sind ungeeignet für E 10-Biosprit.

Heute heißt es: Alle dürfen Biosprit tanken, bis auf wenige Ausnahmen.

Die gleiche Wende bei BMW.

Vorige Woche hieß es: Alle BMW vor `98 können kein E 10 tanken. Heute sind auf einmal alle BMW geeignet.

Bei VW hieß es kürzlich: Alle Autos vor März 2006 sind untauglich für E 10-Kraftstoff. Bei Neuwagen waren Nachrüstungen nötig.

Auch bei VW, man ahnt es schon, sind auf einmal alle Autos bis auf wenige Ausnahmen geeignet für den Biosprit – von Nachrüstungen ist jetzt keine Rede mehr.

Bei solchen Widersprüchen stellt der ADAC die Autofahrer auf das Schlimmste ein.

O-Ton Klaus Reindl, ADAC:

Wenn ein Autofahrer, der vom Hersteller die Freigabe hat, dass dieses E 10-Benzin für sein Fahrzeug geeignet ist, trotzdem einen Motorschaden erleidet, dann sollte er sich nicht scheuen, einen Gutachter einzuschalten, einen Rechtsanwalt einzuschalten und dann seinen Schaden ersetzt zu bekommen von der Automobilindustrie.

Mehr Biosprit für Deutschland – statt Klimaschutz nur Chaos. Und der Autofahrer muss das noch bezahlen.

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins