



Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.,  
Motorstraße 1, 70499 Stuttgart

Abteilung: Hauptgeschäftsführung

**Per E-Mail an:**

Deutscher Bundestag  
Frau [REDACTED] MdB  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Ansprechpartner: Carsten Beuß  
Telefon: (0711) 83 98 63-12  
Telefax: (0711) 83 98 63-20  
E-Mail:

Ihr Zeichen:  
Unser Zeichen: LV 143-18 CB/zi

Datum: 05.04.2024

[REDACTED]

Sehr geehrte [REDACTED]

haben Sie nochmals herzlichen Dank für den aus unserer Sicht sehr gelungenen Austausch im Autohaus [REDACTED] in der letzten Woche. Es wurde deutlich, dass es für ein Gelingen der Transformation in der Automobilwirtschaft entscheidend ist, die Schnittstelle zum Kunden, die beim Kfz-Handel liegt, durch gute Rahmenbedingungen zu stärken. Denn im Kfz-Handel fällt in den allermeisten Fällen die Entscheidung, welche Fahrzeuge und welche Antriebsarten die Kundinnen und Kunden letztlich kaufen. Zudem sind sowohl die Umsatz- wie auch die Beschäftigtenzahlen in den Familienbetrieben unserer Branche höher als bei den Herstellern.

Deshalb ist es unverzichtbar, das Kfz-Gewerbe auf der politischen Ebene neben den Herstellern und Zulieferern bei Spitzentreffen und in den relevanten Arbeitsgruppen (bspw. im Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität) einzubeziehen. Wir danken für Ihre Zusage, sich hierfür einzusetzen.

Gerne können wir bei passender Gelegenheit den Austausch fortsetzen und vertiefen – Sie erwähnten ja, dass es durchaus noch weitere Themen gebe, die Sie besonders interessieren, beispielsweise die Zukunftsaussichten des autonomen Fahrens. Sollten sich Fragen rund um das Automobil oder die Automobilwirtschaft ergeben, stehen wir Ihnen und Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für Auskünfte und Einschätzungen selbstverständlich gerne zur Verfügung. Die notwendigen Kontaktdaten haben Sie erhalten.

Sie baten zudem darum, die Klimaauswirkungen einer Abschaffung von E5-Kraftstoff zugunsten von E10 im Nachgang zu unserem Gespräch nochmals genauer zu erläutern. Dem kommen wir gerne nach.

- Schon 2020/21 hatte die Bioethanolwirtschaft berechnet, dass sich durch die vollständige Umstellung von E5 auf E10 gut drei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> in Deutschland einsparen ließen. Dies entspreche rund einer Million zusätzlichen batterieelektrischen Pkw im Bestand (siehe Anlagen).
- Aber auch genaueren Berechnungen anhand der konkreten Absatzmengen halten diese Zahlen in etwa stand:

- Der Benzinabsatz in Deutschland lag 2022 bei rund 17 Millionen Tonnen, davon vier Millionen Tonnen E10 und 12,2 Millionen Tonnen E5.
- Ein Liter Benzin wiegt ca. 720 Gramm, 1000 Gramm Benzin entsprechen also rund 1,39 Litern.
- Ein Liter Benzin verursacht 2.370 Gramm CO<sub>2</sub>, ein Kilo Benzin demgemäß 3.294 Gramm CO<sub>2</sub>.
- 12,2 Millionen Tonnen E5 entsprechen folglich 40,2 Milliarden Kilogramm CO<sub>2</sub>. Fünf Prozent davon sind 2,01 Milliarden Kilogramm CO<sub>2</sub>.
- Ein durchschnittlicher Benziner verbraucht 7,7 Liter pro 100 Kilometer und fährt 12.670 Kilometer pro Jahr, verbraucht durchschnittlich also 975,6 Liter Kraftstoff jährlich oder verursacht 2.312,2 Kilogramm CO<sub>2</sub>.
- Die 40,2 Milliarden Tonnen CO<sub>2</sub> entsprechen rechnerisch also fast 870.000 BEV, die ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Beim aktuellen Strommix wären das sogar gut 1,7 Millionen BEV – auch wenn die errechnete Zahl nicht ganz so optimistisch ist wie die der Bioethanolwirtschaft, ist sie dennoch bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass der Gesamtbestand von BEV aktuell rund 1,4 Millionen Einheiten beträgt, der zudem nur mit milliardenschweren Subventionen erreicht wurde.

Fazit: Die Streichung von E5 als Bestandsschutzsorte wäre eine relativ leicht umzusetzende und schnell klimawirksame Maßnahme. Andere europäische Länder (zuletzt Österreich) sind hier vorangegangen; dort kann man nur noch E10 tanken. Schäden an Fahrzeugen durch E10, das räumt auch der ADAC ein, sind dadurch nicht bekannt geworden.

Zudem könnten die freiwerdenden E5-Zapfsäulen für den Verkauf alternativer Kraftstoffe wie HVO genutzt werden. Der Absatz von Dieselmotorkraftstoff ist deutlich höher als der von Benzin, zuletzt nämlich 51,75 Millionen Tonnen pro Jahr. Wenn man hier in naher Zukunft flächendeckend zu Beimischungsquoten von zehn bis 20 Prozent käme, was die Hersteller als realistische Größenordnung einstufen, wird deutlich, welch riesiges Potential darin liegt. Eine steuerbefreite, großflächige Einführung in Deutschland würde sofort Umweltentlastungen erzielen, indem sie Bestandsfahrzeuge einbezieht. Bei HVO aus Reststoffen würde sich zudem die Diskussion um Biokraftstoffe ein Stück weit erledigen.

Norwegen zeigt, wie es geht: E-Mobilität und alternative Kraftstoffe gehen dort Hand in Hand. In Norwegen wird dem Diesel bereits heute bis zu 40 Prozent HVO beigemischt. Allein in Baden-Württemberg gilt es, 20 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> aus dem Verkehrssektor zu reduzieren. Eine Beimischung von 10 Prozent alternativer Kraftstoffe könnte diese Emissionen sofort um zwei Millionen Tonnen senken; höhere Beimischungsquoten würden sogar eine noch stärkere CO<sub>2</sub>-Reduktion bewirken. Und: HVO und Biokraftstoffe sind wesentlich schneller verfügbar als E-Fuels.

Wir hoffen, wir konnten Ihnen diesbezüglich ein stimmiges Bild vermitteln und stehen für Fragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Anbei enthalten Sie zudem den Entwurf einer möglichen Meldung an die lokale Presse – gerne nehmen wir auf Wunsch Ergänzungen oder Zitate von Ihnen mit auf. Lassen Sie uns das gerne wissen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Ziegler  
Präsident

Carsten Beuß  
Hauptgeschäftsführer

Anlagen