



Die Globale Allianz für Biokraftstoffe wurde auf dem G20-Gipfel in Neu-Delhi ins Leben gerufen. Der Schwerpunkt liegt auf der Einführung von E20. Und während die Kraftstoffnormung hierzulande hinterherhinkt, haben die Automobilhersteller längst ihre Hausaufgaben gemacht.

Völlig unerwartet: E20 auf dem G20-Gipfel

Abseits der großen Politik förderte der G20-Gipfel im indischen Neu-Delhi ein in Fachkreisen eher nicht vermutetes Ergebnis zutage: Eine Allianz für Biokraftstoffe, insbesondere E20, der sich sofort auch Italien als zunächst einziges EU-Land anschloss. Vielleicht geht davon auch eine Initialzündung für Europa aus.

Während um eine gemeinsame Abschluss-erklärung des Gipfels im September 2023 in Neu-Delhi gerungen wurde, ging diese Meldung in den Medien eher unter: „Indien gründet auf dem G20-Gipfel eine globale Allianz für Biokraftstoffe“. Der Umgang mit dem Ukraine-Konflikt und die Tatsache, dass sich die Staatengemeinschaft nicht auf eine gemeinsame Position zum Ausstieg aus fossilen Energieträgern, insbesondere der Kohle einigen konnte, schob dieses Thema in den Hintergrund. Grund genug, es hier aus

der Versenkung zu holen, denn mit Italiens Premierministerin Giorgia Meloni zählte auch eine europäische Vertreterin zum elitären Kreis der Staats- und Regierungschefs aus aller Welt, die sich dem Bündnis angeschlossen haben, um die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen durch die Beimischung von 20 Prozent Ethanol in Ottokraftstoffen zu senken.

Globale Allianz für Biokraftstoffe

Neben Indien gehören Argentinien, Bangladesch, Brasilien, Italien, Mau-

ritius, Südafrika, die Vereinigten Arabischen Emirate und die USA zu den Initiativmitgliedern, während Kanada und Singapur Beobachterstatus haben. Der Start der Globalen Allianz für Biokraftstoffe wurde in Neu-Delhi als ein Wendepunkt im Streben nach Nachhaltigkeit und sauberer Energie bezeichnet.

Viele große Nationen

„Heute ist es das Gebot der Stunde, dass alle Länder im Bereich der Kraftstoffmischung zusammenarbeiten“, sagte Indiens Premierminister Modi.

Daher schlug er vor, eine Initiative auf globaler Ebene zu ergreifen, um die Ethanolbeimischung in Benzin auf 20 Prozent zu erhöhen. „Alternativ könnten wir auch an der Entwicklung einer anderen Mischung zum Wohle der Welt (E-Fuels, Anm. d. Red.) arbeiten, die eine stabile Energieversorgung gewährleistet und gleichzeitig zur Klimasicherheit beiträgt“, sagte Modi auf der Tagung, an der unter anderem US-Präsident Biden, der saudi-arabische Kronprinz Mohammed bin Salman und der britische Premierminister Rishi Sunak teilnahmen.

Kein Verbrenner-Aus in Indien

Dabei sollte man die Wirtschaftskraft Indiens als aufstrebenden Markt nicht unterschätzen. Das Wirtschaftswachstum wird, so prognostizieren es die Ratingagenturen, zumindest bis 2030 um 6 Prozent jährlich wachsen, der Autoabsatz steigt von 3,5 Mio. Pkw im Jahr 2021 auf konservativ geschätzte 5,5 Mio. in 2030.

Im Gegensatz zu Europa hat Indien kein Enddatum für Fahrzeuge mit Verbrennermotor gesetzt. Elektrofahrzeuge werden maximal innerstädtisch für Kurzstrecken verwendet, was über den Gesamtlebenszyklus des Fahrzeugs wenig Sinn macht, wenn man den CO₂-Rucksack der Produktion und die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur mit berücksichtigt. Ein weiteres Handicap der E-Mobilität in Indien: Der Strom wird überwiegend aus Kohle produziert.

Deutsche Autoindustrie auf E20 vorbereitet

Kein Wunder, dass auf aufstrebende Märkte wie Indien die deutschen Automobilhersteller längst mehr als nur ein Auge geworfen haben. Die Kraftstoff-Experten der Volkswagen AG, Prof. Dr. Thomas Garbe und Reinhard Strich vertreten eine klare Position zum Thema E20: „Wir entwickeln unsere Fahrzeuge als weltweiter Anbieter im Interesse unserer Kunden so, dass sie mit den landestypischen Kraftstoffen in den unterschiedlichen Ländern einwandfrei funktionieren. In diesem Zusammenhang stellen wir u. a. sicher, dass unsere Fahrzeuge beispielsweise auch in Ländern mit E20-Kraftstoff-

betrieben werden können, sofern die jeweiligen E20-Kraftstoffnormen den dortigen Gesetzesanforderungen entsprechen und die Kraftstoffnormen unsere technischen Anforderungen erfüllen. Leider gibt es für Europa noch keine verbindliche E20-Norm, sodass unsererseits noch keine E20-Freigabe für unsere Fahrzeuge in Europa erfolgen kann, solange nicht sichergestellt ist, dass künftige europäische E20-Kraftstoffe den Anforderungen unserer Motoren- und Abgastechnik entsprechen. In Indien gibt es bereits eine verbindliche E20-Norm, die für unsere Fahrzeuge dort verträglich abgesichert ist. Deshalb werden unsere indischen Fahrzeuge mittlerweile offiziell für E20 freigegeben und mit einem entsprechenden Kraftstoffhinweisschild in der Tankklappe ausgeliefert. Ergänzend wird E20 auch schon generell (weltweit für alle Fahrzeuge) als Kraftstoffsorte in unseren aktuellen Fahrzeugbordbüchern beschrieben und darauf verwiesen, dass die zu verwendenden Kraftstoffe auf dem Kraftstoffhinweisschild in der Tankklappe ausgewiesen werden. Dies dient als Vorbereitung darauf, dass wir kurzfristig (beispielsweise für Europa) nur noch neue Kraftstoffhinweisschilder (wie jetzt bereits in Indien) verkleben müssen, sobald eine neue E20-Kraftstoffnorm in Kraft tritt, die für unsere Fahrzeuge geeignet ist. Ein weiteres Beispiel dafür, dass wir im Interesse unserer Kunden ständig alternative neue Kraftstoffe in der Entwicklung berücksichtigen und bei verbindlich vorliegenden Kraftstoffnormen auch rückwirkend freigeben, wenn diese entsprechend bestandsverträglich sind.“

E20-Verträglichkeit längst gegeben

Das heißt im Klartext: Indien hat in kürzester Zeit mit der IS17021 eine Kraftstoffnorm für Ottokraftstoffe mit einem höheren Ethanolanteil (bis zu 20 Prozent) definiert. Die Automobilindustrie ist längst in der Lage, Freigaben für E20 nicht nur für neue Modelle, sondern auch für die Bestandsflotte zu erteilen, weil die technischen Anforderungen an die meisten Komponenten, die mit Kraftstoff beaufschlagt werden, schon seit vielen Jahren höhere Ethanolblends von mehr als 10 Prozent ver-



Auch der VW-Konzern hat E20 auf dem indischen Markt für bestimmte Motorentypen längst freigegeben. Für Europa gilt: Ohne Normung keine Freigaben, ohne Freigaben keine CO₂-Reduktion.

tragen. Damit können fast 15 Prozent CO₂ über den Gesamtlebenszyklus des Kraftstoffs und bis zu 75 Prozent an Feinstaubemissionen reduziert werden. BMW hat sogar bis E25 bei den neueren Fahrzeugen mit Benzinmotoren freigegeben, alle neuen VW-Benziner vertragen längst E20. Die rückwirkende Freigabe für alle Fahrzeuge ab 2015 ist technisch und rechtlich bereits erfolgt, man wartet nur noch auf die Normung. Vielleicht sollte man sich ein Beispiel an Indien nehmen.

Umweltministerium bremst

Und in Europa – respektive in Deutschland – diskutiert man immer noch in den Normungsgremien zur DIN EN 228 über Sauerstoffgehalte, Oktanzahlen und zusätzliche Blendmöglichkeiten, als ob man das Gebot der Stunde nicht verstanden hat. Schließlich muss der Verkehrssektor trotz stetig wachsendem Fahrzeugbestand CO₂-Emissionen reduzieren, die Automobilindustrie hat längst die dazu erforderlichen Tools in der Schublade, doch im Umweltministerium tritt man mit beiden Füßen kräftig auf die Bremse. Politisch reduziert sich doch letztendlich alles auf die Frage, wie denn das Verkehrsministerium CO₂ reduzieren soll, wenn es das Umweltministerium verhindert.

Umweltschutz – weltweites Problem

Aber vielleicht bewirkt ja die indische Initiative in Deutschland ein Umdenken: Klimaschutz ist kein rein deutsches Thema, sondern funktioniert nur, wenn er weltweit praktiziert wird und zusätzlich die realen Gegebenheiten und finanziellen Möglichkeiten der Verbraucher berücksichtigt. —

Wolfgang Kröger