

Ergänzende UNITI-Stellungnahme zum Entwurf der Neufassung 10. BImSchV (Referentenentwurf einer Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und zur Änderung und Anpassung weiterer immissionsschutzrechtlicher Verordnungen vom 29. April 2019)

Die von UNITI in vollem Umfang mitgetragene Stellungnahme des Mineralölwirtschaftsverbandes zur Neufassung der Kraftstoffqualitätsverordnung (10. BImSchV) in Artikel 1 des o.g. Verordnungsentwurfs wird wie folgt ergänzt:

- 1. Zur Forderung nach Aufnahme von paraffinischen Kraftstoffen gem. DIN EN 15940 in die neugefasste 10. BImSchV, um sie für den Vertrieb über öffentliche Tankstellen auch als genormten Reinkraftstoff zuzulassen.**

UNITI strebt für seine im Tankstellengeschäft tätigen Mitglieder beginnend ab 2020 ein mehrjähriges Demonstrationsprojekt zum Vertrieb von E-Fuels über Tankstellen als gemäß DIN EN 15940 genormte synthetische Kraftstoffe an. Im Rahmen dieses UNITI-Projektes sollen zunächst gemäß DIN EN 590 genormte Dieselmotorkraftstoff-/E-Fuel-Gemische über mittelständische öffentliche Tankstellen vertrieben werden. Ihnen soll ein bestimmter, innerhalb der Norm (DIN EN 590) liegender Anteil an E-Fuels nach DIN EN 15940 beigemischt werden. Allerdings wurde UNITI hierzu schon von einigen Verbandsmitgliedern hohes Interesse daran signalisiert, baldmöglichst paraffinische Dieselmotorkraftstoffe auch in Form von Reinkraftstoffen (gemäß DIN EN 15940) über ihre öffentlichen Tankstellen vertreiben zu können. Ziel und Absicht ist, den Verbrauchern in aller Öffentlichkeit und im normalen Praxisbetrieb die Vorzüge von E-Fuels als paraffinische Dieselmotorkraftstoffe gegenüber reinem fossilem Diesel gemäß DIN EN 590 anschaulich vermitteln zu können. Dies kann nur an öffentlichen Tankstellen und nicht unter Ausgrenzung der Öffentlichkeit über geschlossene Nutzerkreise an nicht-öffentlichen Tankstellen demonstriert werden.

Wenn der Vertrieb von mit dem neuen Kraftstoffsymbol „XTL“ zu kennzeichnenden paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen künftig nicht im Rahmen der neugefassten 10. BImSchV gestattet würde, wäre dies ein sehr schlechtes, für die Diskussion um Treibhausgasreduzierungsziele kontraproduktives und ggf. sogar fatales Signal der Politik an die zu Investitionen bereiten Tankstellenbetreiber wie auch an die Verbraucher. Es öffnet Spekulationen freien Raum und suggeriert, dass eventuell doch dem Verbraucher unbekanntes Vorbehalte gegen diese unter Klimaschutzgesichtspunkten hochinteressanten neuen alternativen Kraftstoffe bestehen. Hierzu sei auf die ausführliche Begründung des MWV verwiesen.

Auch bei E10 hatte die Bundesregierung seinerzeit vor seiner flächendeckenden Markteinführung kein klares Bekenntnis zu dem Ottomotorkraftstoff mit höherer Bioethanol-beimischung öffentlich platziert bzw. ein deutliches Bekenntnis dazu vermieden. Der Verbraucher hat dies nicht vergessen. Die Folgen davon sind auch heute noch, immerhin neun Jahre nach dem erstmaligen Vertrieb von E10 über öffentliche Tankstellen, deutlich spürbar. Der Verbraucher tankt E10 trotz Preisvorteilen weiterhin weitaus nicht in dem Maße, wie es rein technisch gesehen möglich wäre. Dies ist Fakt, obwohl nur eine mittlerweile äußerst geringe Anzahl von Alt-Fahrzeugen mit Ottomotoren ggf. nicht E10-verträglich ist und bis dato auch bei Alt-Fahrzeugen keine Motorschäden durch E10 überhaupt bekannt geworden sind.

2. Zur rechtlichen Notwendigkeit der Aufnahme einer Übergangsfrist

Schon aus Rechtsgründen halten wir die Aufnahme einer (angemessenen) Übergangsfrist in die Neufassung der 10. BImSchV für zwingend geboten. Diese Neufassung soll die bis dahin geltende heutige 10. BImSchV vollständig ersetzen und sie demgemäß ohne zeitliche Überschneidung ablösen. Die aus der Neufassung resultierenden Pflichten zur Neukennzeichnung der Zapfsäulen und Zapfventile unter Entfernen der dann ungültig gewordenen, aber bis zu diesem Zeitpunkt vorgeschriebenen Kraftstoffplaketten sind damit in einer „logischen Sekunde“ am Tag des Außerkrafttretens bzw. Inkrafttretens der Neufassung der 10. BImSchV zu erfüllen.

Den rechtsunterworfenen Tankstellenbetreibern ist es jedoch faktisch nicht möglich, diese mit einem unstrittig großen Zeitaufwand verbundenen Kennzeichnungsarbeiten rechtsgetreu innerhalb dieser „logischen Sekunde“ zu erledigen. Im Ergebnis verlangt die Neufassung von den zur Umetikettierung verpflichteten Tankstellenbetreibern etwas Unmögliches, da anders als bei den vorausgegangenen Novellierungen nunmehr nicht etwa vorhandene Etiketten nur durch aktuellere überklebt oder durch Zusatzeiketten ergänzt werden müssen. Die Neukennzeichnung darf auch nicht zeitlich vorgezogen werden. Diese Neufassung der Verordnung, die aktives Tun in dem Sinne voraussetzt, dass an allen bestehenden Tankstellen die ungültig gewordenen Etiketten entfernt und parallel die neu vorgeschriebenen Etiketten aufgebracht werden müssen, um eine sich teils widersprechende doppelte Kraftstoffkennzeichnung an Tankstellen zu verhindern, wäre in der vorgelegten Form rechtswidrig. Sie kann demzufolge schon aus verfassungsrechtlichen Gründen nur mit einer Übergangsfrist für bestehende Tankstellen versehen rechtswirksam werden. In dieser Form wäre die novellierte 10. BImSchV nicht vollziehbar und damit nicht verfassungsrechtskonform.

3. Zur Aufnahme einer angemessenen Übergangsfrist von 6 Monaten

Angesichts des hohen, auch vom BMU zugestandenen Zeitaufwands, der der Tankstellenbranche für die Umetikettierung aller bestehenden Tankstellen durch Ablösen der ungültigen Kraftstoffkennzeichnungsetiketten und Aufbringen der neuen Aufkleber für Zapfsäulen und Zapfventile entsteht, sollte eine den Umständen angemessene Übergangsfrist von 6 Monaten vorgesehen werden.

Der für alle 14.459 bestehenden Tankstellen (inkl. Erdgas- und Flüssiggas-Tankstellen) entstehende Gesamtarbeitsaufwand für das Umetikettieren wird realistisch auf rund 153.000 Arbeitsstunden oder umgerechnet 19.074 Arbeitstage (bei 8 Arbeitsstunden pro Tag) geschätzt, d.h. auf durchschnittlich mehr als einen Arbeitstag (1,3) pro Tankstelle. Diese Arbeit muss in der Regel vom vorhandenen Fachpersonal der einen Großteil der Tankstellen betreuenden Fachbetriebe bzw. Wartungsfirmen erledigt werden. Diese können jedoch wegen ihrer ohnehin angespannten Personalsituation (Stichwort: Fachkräftemangel) solche erheblichen Zusatzarbeiten nicht ohne weiteres neben ihrer Haupttätigkeit, der Reparatur und Wartung der Tankstellen ihrer Vertragspartner, erledigen. Erschwerend kommt hinzu, dass es auch kältere Tage geben wird, an denen in der kalten Jahreszeit Ende 2019 infolge der für diese Arbeiten ungünstigen bzw. zu kalten Witterung die Umetikettierungsaktion ausgesetzt werden muss, damit die Etiketten dauerhaft und beständig aufgeklebt werden können.

Vor diesem Hintergrund erscheint es uns zwingend geboten, eine längere Übergangsfrist von sechs Monaten vorzusehen, um allen Tankstellenbetreibern die Möglichkeit zu geben, die ihnen auferlegten Rechtspflichten ordnungsgemäß und bis zum Ablauf der Übergangsfrist fristgerecht zu erfüllen.

4. Zur LPG-Säulenneukennzeichnung unter dem Namen „Autogas“ statt „Flüssiggas“

Die Neufassung der 10. BImSchV sieht für Flüssiggaskraftstoff in Anlage 8 zu § 14 Abs. 1 Nr. 6 auf dem für Zapfsäulen vorgeschriebenen neuen Etikett über dem neuen Kraftstoff-symbol (LPG in der Raute) als Handelsnamen „Flüssiggas“ vor. Wir halten die gewählte Bezeichnung für diesen Kraftstoff im Ergebnis für nicht sehr verbraucherfreundlich. Zur Vermeidung von Verwechslungsgefahren an der Tankstelle sowie einer unnötigen Verunsicherung des Verbrauchers plädieren wir für den Begriff „Autogas“ als durchaus gebräuchlichem Handelsnamen an deutschen Tankstellen, wie auch leicht bei einem Blick auf die Preismasten an öffentlichen Tankstellen feststellbar ist, wo nach unserer Kenntnis weit überwiegend „Autogas“ als Kraftstoffsorte ausgewiesen wird. Weder die Kraftstoffnorm DIN EN 589 selbst noch die Kennzeichnungsnorm DIN EN 16942 verbieten dies.

Es gibt aber auch noch andere gewichtige Gründe, die für die Ausweisung der Kraftstoffsorte an der Tankstelle als „Autogas“ sprechen. Diese Kraftstoffkennzeichnung wendet sich an den Autofahrer als Verbraucher, so dass ihm diese Bezeichnung klar und unmissverständlich verdeutlichen soll, dass es sich bei LPG um einen Flüssiggaskraftstoff für sein Fahrzeug – das „Auto“ – handelt. Verbunden mit dem Begriff „Flüssiggas“ wird LPG dagegen zur Verwendung in Haushaltungen zum Heizen und Kochen, im Campingbereich etc. regelmäßig als klassisches „Brenngas“ in Gasflaschen gehandelt und gegenüber den Verbrauchern auch entsprechend kommuniziert. Im Kern sind beide Produkte „Brenngas“ und „Autogas“ zwar gleich, unterscheiden sich jedoch von den Anforderungsnormen.

Auch wenn die Norm DIN EN 589 schon in der Vergangenheit „Flüssiggas“ als Norm-Kraftstoff geregelt hat, so werden in der Berichterstattung in den Medien und bei Verbrauchern immer wieder Missverständnisse deutlich sichtbar, die es nunmehr zu vermeiden gilt. Der Begriff „Flüssiggas“ wird sehr oft für sehr unterschiedliche Produkte aufgrund mangelnder Fachkenntnisse verwendet, obwohl diese Kraftstoffe schon aus Sicherheitsgründen an der Tankstelle auf keinen Fall verwechselt werden dürfen. Oftmals wird schon nicht zwischen Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoffe differenziert und es wird z.B. LNG, auch wenn es sich um verflüssigtes Erdgas handelt, fälschlicherweise fast immer im Zusammenhang mit dem Begriff „Flüssiggas“ verwendet. Da dem Tankkunden, der sein LPG-Fahrzeug mit eben diesem Kraftstoff betanken will, der Begriff „Autogas“ bekannt ist, bietet die Novelle der 10. BImSchV nunmehr eine gute Gelegenheit, auch diese latente Verwechslungsmöglichkeit durch eine schlüssigere Namensgebung sehr verbraucherfreundlich zu beseitigen. Aus diesem Grunde würde die LPG/Autogasbranche den Sortennamen „Autogas“ deutlich gegenüber der Bezeichnung „Flüssiggas“ bevorzugen.

5. Zur Auszeichnung von E10-Ottokraftstoffen mit einem Warnhinweis

Wie der MWV halten wir für Super E10 und Super Plus E10 die in § 14 Abs. 1 Nr. 2 sowie den dazugehörigen Anlagen 3 und 4 aus der bisherigen 10. BImSchV übernommenen Warnhinweise mittlerweile für überflüssig. Jedenfalls alle seit 2012 in Deutschland verkauften Benzin-Neufahrzeuge, vertragen nach Aussage der Automobilindustrie E10. Der an E10 interessierte Autofahrer hat diesen Warnhinweis seit Einführung dieser Kraftstoffsorte an deutschen Tankstellen vor neun Jahren verinnerlicht. Er hat sich nach Einsichtnahme in die 2011 von der Automobilindustrie veröffentlichte und noch immer gültige DAT-Liste seine eigene Meinung gebildet, ob er E10 für sein Fahrzeug verwenden kann bzw. will. Die Anzahl der möglicherweise E10-unverträglichen Fahrzeuge ist in den letzten neun Jahren ohnehin weiter deutlich geschrumpft. Der informierte Verbraucher braucht also an der Tankstelle nicht mehr explizit über mögliche, ihm aber grundsätzlich bekannte potentielle

Gefahren für sein Fahrzeug vor dem Tanken aufgeklärt zu werden. Diese kann er auch gar nicht an der Tankstelle spontan klären ohne vorherige Rücksprache mit dem Hersteller, wenn er wegen leeren Tanks sein Fahrzeug unbedingt betanken muss. Der Eintritt von Motorschäden nach kontinuierlichem E10-Gebrauch konnte im Übrigen bisher auch in keinem uns bekannten Fall nachgewiesen werden. Dieser Warnhinweis richtet sich im Grunde damit nur noch an relativ wenige Fahrer von Youngtimer- oder Oldtimer-Benzinern, die sich aber ohnehin als Fahrzeughalter gut darüber informiert haben, was sie problemlos tanken können und was nicht; sie benötigen diese Warnung vor jeder Tankung nicht mehr. Sie führt im Ergebnis in Einzelfällen auch nur zur unnötigen Verbraucherverunsicherung an der Tankstelle beim erstmaligen Tanken von E10, z.B. nach dem (erstmaligen) Umstieg eines Verbrauchers von einem Dieselfahrzeug auf einen Benzinern.

Dieser aus der heutigen 10. BImSchV übernommene sehr ausführliche Warnhinweis ist letztlich auch im Hinblick auf die künftige Biokraftstoffpolitik der EU und von Deutschland eher kontraproduktiv. Im EU-Ausland sind unseres Wissens für E10 entsprechende Warnhinweise an Tankstellen daher nicht vorgeschrieben. Der Verbraucher wird z.B. auch schon seit Längerem nicht mehr auf andere im Einzelfall möglicherweise gegebene motorische Unverträglichkeiten beim Tanken von Benzin, wie z.B. im Zusammenhang mit der Einführung der Bleifreiheit der Ottokraftstoffe, explizit hingewiesen. Aus diesem Grund halten wir die Neufassung der 10. BImSchV für einen sinnvollen Anlass, diesen nur noch an sehr wenige Adressaten gerichteten Warnhinweis jetzt ganz abzuschaffen.

Für den Fall, dass das BMU dieser Auffassung nicht folgen und den Warnhinweis zu E10 an der Tankstelle dennoch für weiter erforderlich halten sollte, regen wir an, zumindest über eine verbraucherfreundlichere Ausgestaltung des gegenüber den heutigen 10. BImSchV-Vorgaben unverändert vorgeschriebenen Warnhinweises

*„Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen!
Im Zweifel Super oder Super Plus tanken!“*

nachzudenken. Auch wenn diese Auszeichnung formalrechtlich nicht zu beanstanden ist, so schlagen wir anstelle dessen angesichts der neuen EU-einheitlichen Kennzeichnungssymbolik mit den „Identifiern“ folgenden auf die E5-Sorten bezogenen Hinweistext vor:

*„Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen!
Im Zweifel E5 (Super oder Super Plus) tanken!“*

oder alternativ – ganz pragmatisch und verkürzt – auf das Wesentliche gebracht, da der Verbraucher künftig nicht primär über den Sortennamen für E5 „Super“ bzw. „Super Plus“, sondern über den neuen „Identifizier“ E5 geführt werden soll:

„Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen! Im Zweifel E5 tanken!“.

Berlin, 23. Mai 2019