

Stoppt die Mais- und Öllobbyisten – noch mehr Ethanol ins Benzin zu mischen!

geschrieben von Andreas Demmig | 21. Mai 2026

Climate Depot, Alex Epstein

Die Maislobby, unterstützt von zahlreichen Öllobbyisten, drängt auf ein Gesetz zur Ausweitung der Ethanolbeimischungspflicht. Dies soll durch 1) eine Lockerung der Luftreinhaltebestimmungen und 2) die Ausweitung der Beimischungspflicht auf kleine Raffinerien erreicht werden. Dadurch werden die Kraftstoffkosten steigen.

Morgen stimmt der Kongress über den absurd benannten „Nationwide Consumer and Fuel Retailer Choice Act“ ab, der die **unmoralische und kostspielige Vorgabe der Regierung erweitert, dass wir Milliarden Gallonen mehr Maisethanol konsumieren müssen, als wir freiwillig wählen würden.**

Der neue Gesetzentwurf erweitert die Ethanolquote dauerhaft um

1. Die Lockerung der Luftreinhaltebestimmungen durch den Kongress, die derzeit die Menge an Ethanol regulieren, die zwangsweise in unsere Autos eingespritzt werden darf.
2. Dies zwingt mehr kleine Raffinerien zur Einhaltung der Vorgabe, indem ihre „Ausnahmeregelungen für kleine Raffinerien“ deutlich eingeschränkt werden.

Die Befürworter einer Ausweitung der Ethanolbeimischungspflicht haben nicht nur die Frechheit, so zu tun, als würden sie die Freiheit vergrößern, während sie sie in Wirklichkeit einschränken, sondern sie geben auch vor, die Kraftstoffpreise senken zu können, obwohl eine Ausweitung der Ethanolbeimischungspflicht die Preise tatsächlich nur erhöhen kann.

Hier erfahren Sie, warum die Ethanolbeimischungspflicht die Kraftstoffkosten erhöht, ohne Vorteile zu bringen (außer für Maisbauern und Lobbyisten), und warum eine Ausweitung der Beimischungspflicht die Kraftstoffkosten nur noch verschlimmern wird.

Die Ethanolbeimischungspflicht verteuert Kraftstoffe direkt, da sie uns zwingt, Ethanol zu kaufen, auch wenn es teurer ist.

Jährlich werden dem Benzin rund 7,5 Milliarden Gallonen Ethanol beigemischt, die auf einem freien Markt wahrscheinlich nicht verwendet würden (vorausgesetzt, der Großteil des Benzins wäre auf einem freien Markt E5). Wenn Ethanol also teurer ist als Benzin, erhöht die Beimischungspflicht die Kosten um das 7,5-Milliardenfache der

Preisdifferenz zwischen Ethanol und Benzin.

Im Jahr 2025, als Ethanol etwa 40 bis 50 Cent pro Gallone teurer war als Benzin im Großhandel (nach Berücksichtigung der geringeren Energiedichte von Ethanol), könnten die zusätzlichen Ersatzkosten durch die Ethanol-Subvention auf über 3 Milliarden Dollar bzw. über 2 Cent pro Gallone geschätzt werden.

Die Befürworter der Ethanolbeimischungspflicht weisen gerne darauf hin, dass Ethanol billiger sein kann als Benzin, wenn die Ölpreise hoch sind – wie es derzeit der Fall ist.

Ein geringfügiger Vorteil durch günstigeres Ethanol würde sich jedoch in einem freien Kraftstoffmarkt ohne Vorgaben ergeben – da Händler und Verbraucher frei zwischen höheren Ethanolbeimischungen wählen könnten, wenn diese günstiger wären. Dennoch hat die Maislobby Vorschläge zur Kraftstofffreiheit wiederholt abgelehnt.

Ein neues E15-Gesetz würde in diesem Jahr keinen Unterschied bei den Preisen machen, da das geltende Recht es der Bundesregierung bereits erlaubt, E15 ganzjährig im Einzelfall zuzulassen – und dies hat sie in diesem Jahr auch schon getan.

Die Ethanol-Lobbyisten wollen die ganzjährige Zulassung von E15 durch den Kongress nur deshalb, um die Ethanolquote dauerhaft auszuweiten, damit wir immer viel Ethanol kaufen müssen – egal wie teuer es ist.

Die Ethanolbeimischungspflicht verteuert Benzin um bis zu 0,30 US-Dollar pro Gallone, da Raffinerien gezwungen sind, teure Biokraftstoffzertifikate zu erwerben, deren Kosten an uns weitergegeben werden.

Die Beimischungspflicht hat Raffinerien zu erheblichen Investitionen in Ethanoltransportsysteme und Ethanolmischanlagen veranlasst, die sich bisher auf mehrere Milliarden Dollar belaufen. Um E15 anbieten zu können, müssten einige Tankstellen Modernisierungen vornehmen, deren Kosten sich auf 13.000 bis 71.000 US-Dollar belaufen.

Kleinere Raffinerien, die sich die teure Infrastruktur zur Ethanolbeimischung oft nicht leisten können, sind gezwungen, sogenannte RINs (Renewable Fuel Notations) von Raffinerien zu kaufen, die zusätzlich Ethanol beigemischt haben. Diese Biokraftstoffzertifikate stellen eine Kostenbelastung dar, die größtenteils über höhere Kraftstoffpreise an die Verbraucher weitergegeben wird.

Eine kleine Raffinerie mit einer Produktion von 60.000 Barrel pro Tag (920 Millionen Gallonen pro Jahr) müsste möglicherweise rund 140 Millionen Biokraftstoffzertifikate stilllegen. Bei einem aktuellen Preis von 2 US-Dollar pro Biokraftstoffzertifikat entspräche dies Kosten von 280 Millionen US-Dollar. Die Raffinerie würde voraussichtlich nur einen Nettogewinn von 200 bis 400 Millionen US-Dollar erzielen und wäre daher gezwungen, einen erheblichen Teil der Kosten an die Verbraucher

weiterzugeben.

Eine aktuelle Studie ergab, dass die Beimischung von Biokraftstoffzertifikaten zu einem Preisanstieg von nahezu der Höhe der Zertifikatskosten selbst resultierte. Bei den heutigen Preisen für Biokraftstoffzertifikate bedeutet dies, dass die Ethanolbeihilfe den Benzinpreis um bis zu 30 Cent pro Gallone erhöhen könnte.

<https://www.climatedepot.com/2026/05/13/alex-esptein-stop-corn-oil-lobbyists-from-permanently-expanding-the-ethanol-mandate/>

Nachsatz – Der Übersetzer

In Deutschland wird an Markentankstellen E5 um 6ct/L teurer verkauft als E10, an meiner freien Tankstelle beträgt der Unterschied nur 2ct/L – Und das, obwohl der Sprit mit E10 eigentlich teurer ist, als E5.

Gesetz sorgt für Überraschung: Kraftstoff E10 plötzlich genau so teuer wie Super

Viele Autofahrer haben beim Tanken in den ersten Tagen 2020 eine Überraschung erlebt: E10 ist teurer geworden und kostet inzwischen meist so viel wie Super. Schuld daran ist ein neues Gesetz: Wer gewerbsmäßig Kraftstoff vertreibt, muss künftig eine höhere Biokraftstoffquote erfüllen. ...

https://www.focus.de/finanzen/news/benzinpreis-e10-auf-einmal-genauer-teuer-wie-super-e5-das-steckt-dahinter_id_11542105.html

Der VCD Verkehrsclub Deutschland berichtete

VCD-Faktencheck E10-Benzin

.....

Weshalb ist E10 günstiger als E5?

Der Preis für Ethanol hat Mitte 2010 unter dem heutigen Preis für Benzin ab Raffinerie gelegen. Der Ethanolpreis folgt aber in einer beinahe parallel verlaufenden Kurve dem für Kraftstoff aus Mineralöl. Steigt der Ölpreis, dann nutzen die Agrosprit-Unternehmen die Gelegenheit, den Ethanolpreis und damit ihren Gewinn zu erhöhen. Im Januar 2011 lag der Preis für Ethanol 10 Cent pro Liter höher als der für Benzin. Also müsste E10 eigentlich teurer sein als E5. Aber weit gefehlt.

E10 wird an deutschen Zapfsäulen günstiger angeboten als das in der

Produktion etwas billigere E5. Das hat folgenden Grund: Bezogen auf den Heizwert müssen im Laufe des Jahres 2011 6,25 Prozent des in Deutschland verkauften Sprits Agrokraft sein – ansonsten drohen den Unternehmen Strafzahlungen. Die Tankstellenkonzerne haben also ein Interesse daran, möglichst viel E10 zu verkaufen. Das funktioniert nur, wenn es entweder billiger ist oder deshalb getankt wird, weil die Autofahrer von einer positiven Umweltwirkung des E10-Kraftstoffes überzeugt sind.

Was kostet E5 und E10 die Autofahrer?

Wirklich nachhaltig erzeugtes Ethanol ist etwas teurer als Agrosprit aus großen Monokulturen.

... Heutiges Bioethanol hat eine zweifelhafte Ökobilanz. Bei dem Marktpreis für beimischungsfähiges Ethanol im Januar 2010 müsste der Preis für E10 rechnerisch um einen Cent teuer sein als für Benzin ohne Ethanol und 0,5 Cent teuer als für das bisher getankte E5. Dazu kommt der höhere Kraftstoffverbrauch von E10, der bei einem bisherigen Verbrauch von 6 Litern Mehrkosten in Höhe von ca. 15 Cent pro 100 Kilometer bedeutet. In der Summe entstehen also nachvollziehbare Mehrkosten von nicht einmal 20 Cent pro 100 km. Die Mineralölkonzerne werden aber voraussichtlich vor allem von Autofahrern, die weiter E5 tanken, deutlich mehr kassieren.

Ist E10 wirklich klimafreundlich?

Hinter der Pflicht zur Markteinführung von E10 steckt das Ziel der EU, Europas Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen zu verringern und gleichzeitig das Klima zu schonen. Die Grundidee klingt plausibel: Da Ethanol VCD Service • Faktencheck E10-Benzin 3 04/ 2 0 1 1 aus nachwachsenden Rohstoffen wie Getreide, Mais oder Zuckerrüben gewonnen wird, geben Pflanzen bei ihrer Verbrennung nur das zuvor aufgenommene CO₂ wieder ab – ein für sich genommen CO₂-neutraler Vorgang. Und doch ist E10 nicht per se umweltfreundlich, die Bezeichnung »Biosprit« ist sehr fragwürdig. So geht diese Rechnung nur dann auf, wenn für den Anbau der Energiepflanzen keine sensiblen Bereiche wie Wälder und andere natürlichen Ökosystem

Auszug Seite 2 / 3

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Auto_Umwelt/Alternative_Antriebe/20100406_Faktencheck_E10_06_04_11.pdf