



# HESSISCHER LANDTAG

29. 06. 2020

## Kleine Anfrage

**René Rock (Freie Demokraten) und Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten)**  
vom 12.05.2020

### Klimaschutz und Zulassung synthetischer Kraftstoffe in Hessen

und

### Antwort

**Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**

#### Vorbemerkung Fragesteller:

Um die Klimaschutzziele in Hessen zu erreichen, müssen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor deutlich gesenkt werden. Bei Kraftfahrzeugen und Baumaschinen kann der Verzicht auf fossile Kraftstoffe und stattdessen die Verwendung von alternativen Kraftstoffen einen wichtigen Beitrag leisten, wenigstens anteilig. Das gilt insbesondere auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die schon in Betrieb sind und noch weitere Jahre genutzt werden sollen und müssen. Mit alternativen Kraftstoffen sind bei dieser Anfrage XtL-Kraftstoffe nach EN15940, die aus Biomasse (BtL), wie z.B. das hydrierte Pflanzenöl (HVO – hydrotreated Vegetable Oil), (Produktname C.A.R.E Diesel) oder Gas (GtL) hergestellt werden sowie e-Fuels (auch bekannt unter e-Gas, e-Benzin, e-Diesel oder auch Power to Gas (PtG) bzw. Power to Liquid (PtL), also Kraftstoffe, die aus möglichst regenerativem Strom, Wasser und CO<sub>2</sub> hergestellt werden.

Während es noch viele Jahre dauern wird, bis batterieelektrische Antriebe einen größeren Anteil am Bestand der hessischen Fahrzeugflotte haben, können durch die Nutzung der genannten Kraftstoffe bereits genutzte Fahrzeuge einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub> Emissionsminderung leisten. Während die e-Fuels derzeit einen nicht marktfähigen Preis haben und nur in geringen Mengen zur Verfügung stehen, ist der BtL-Kraftstoff nach EN15940 wettbewerbsfähig und ist verfügbar.

Dem Fragesteller ist bekannt, dass die EN15940 vergangenes Jahr nicht in die 10. Bundesimmissionsschutzverordnung (10. BImSchV) aufgenommen wurde, insbesondere mit der Begründung, dass die Verwendung von Palmöl nicht ausgeschlossen wird und dies erst mit RED II zu einem späteren Zeitpunkt, nicht vor 2021, erfolgen kann. Trotzdem wird in Baden-Württemberg von der dortigen Landesregierung der Verkauf von synthetischem Dieselmotorkraftstoff nach EN15940 geduldet. Immer mehr Tankstellen vertreiben dort diesen Kraftstoff und immer mehr Firmen verbessern ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz, indem sie ihre Fahrzeugflotten mit EN15940 Kraftstoffen betanken und leisten damit einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. In Hessen ist das bisher nicht möglich.

#### Vorbemerkung Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Paraffinische Dieselmotorkraftstoffe können aus sehr unterschiedlichen Stoffen hergestellt werden. Dazu werden verschiedene Synthese- oder Hydrierungsverfahren verwendet. Die Ausgangsstoffe für den Kohlenstoff im paraffinischen Dieselmotorkraftstoff reichen von biogenen Rest- und Abfallstoffen und Pflanzenölen über eigens angebaute Biomasse oder CO<sub>2</sub> bis hin zu Erdgas und Kohle. Die Produkte daraus sind chemisch annähernd identisch; die verwendete Kohlenstoffquelle ist daher über das Produkt nicht ersichtlich. Paraffinische Dieselmotorkraftstoffe als Endprodukt werden für den Einsatz in Verbrennungsmotoren in der DIN EN 15940 genormt, um einen störungsfreien Betrieb sowie die Dauerhaltbarkeit der Motoren und der Abgasreinigung sicherzustellen. Bis auf die abweichende Dichte erfüllen paraffinische Dieselmotorkraftstoffe alle Anforderungen an die Qualität „herkömmlicher“ Dieselmotorkraftstoffe im Straßenverkehr, die ebenfalls über Normen festgelegt sind. Im Unterschied zu anderen regenerativ gewonnenen Kraftstoffen wie Wasserstoff und Biogas könnte paraffinischer Diesel unter Verwendung der vorhandenen Infrastruktur an allen Tankstellen vertrieben werden. Paraffinische Kraftstoffe werden bisher nicht als Reinkraftstoffe an den Tankstellen vermarktet, sondern nur als Beimischung zu konventionellen, fossilen Kraftstoffen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Warum ist die Zulassung von solchen synthetischen paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen EN 15940 in Baden-Württemberg möglich und in Hessen nicht, wenn ein Anbieter die Verwendung von Palmöl ausschließt?

Die Hessische Landesregierung ist der Rechtsauffassung, dass für paraffinische Dieselmotorkraftstoffe EN 15940 als Reinkraftstoff nach der derzeitigen Rechtslage grundsätzlich ein Verkaufsverbot besteht. Dies ergibt sich aus § 4 Abs. 1 der 10. BImSchV. Dort heißt es wörtlich: „Dieselmotorkraftstoff

darf **nur dann** gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017, genügt.“ Ausnahmsweise kann die zuständige Behörde eine Ausnahme von diesem Verbot bewilligen, soweit dies in besonderen Einzelfällen zu Forschungs- und Erprobungszwecken erforderlich ist und schädliche Umwelteinwirkungen nicht zu erwarten sind (vgl. § 16 Abs. 1 der 10. BImSchV). Für eine generelle Zulassung paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe als Reinkraftstoff müsste nach Auffassung der Landesregierung die 10. BImSchV geändert werden. Diese Rechtsauffassung wird vom Bund und anderen Bundesländern vertreten.

Ungeachtet dessen ist eine Vermarktung von paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen in Deutschland bereits jetzt möglich. Sie können und werden konventionellem Diesel mit bis zu etwa 26 % beigemischt. Wichtig ist bei der Zulassung von paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen der Ausschluss von Palmölzusätzen. Aus Sicht aller Länder sollten zur Erzeugung von Kraftstoffen keine organischen Stoffe eingesetzt werden, die in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen oder deren Anbau sonstige negative ökologische Auswirkungen wie beispielsweise Landnutzungsänderungen zur Folge haben.

Frage 2. Was hindert die Hessische Landesregierung der Rechtsauffassung der Landesregierung von Baden-Württemberg zu folgen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Frage 3. Welche Anstrengungen unternimmt die hessische Landesregierung im Detail, um die Zulassung von synthetischen Dieselmotorkraftstoffen EN 15940 zu erreichen und die Verfügbarkeit von e-fuels zu fördern?

Die Hessische Landesregierung hat im Bundesrat eine Initiative von Baden-Württemberg unterstützt (Bundesratsantrag 486/1/19), die den Bund auffordert, umgehend die Voraussetzungen für die sortenreine Vermarktung synthetischer Kraftstoffe aus regenerativen Energien zu schaffen. Der Bund soll innerhalb eines Jahres eine Lösung finden, die sicherstellt, dass eine „indirekte Landnutzungsänderungen“ etwa durch die Ausdehnung der Anbauflächen von Ölpalmen vermieden wird.

Frage 4. Bis wann werden die genannten alternativen Kraftstoffe in Hessen zugelassen und verfügbar sein?

Derzeit ist nicht abzusehen, wann der Bund die 10. BImSchV dahingehend ergänzt, dass paraffinische Dieselmotorkraftstoffe in Reinform generell, das heißt ohne Ausnahmegenehmigung nach § 16 der 10. BImSchV, angeboten werden können.

Eine kurzfristige Ergänzung der 10. BImSchV ist aus Sicht der Landesregierung nicht erforderlich, da für die meisten bereits im Verkehr genutzten Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor von Seiten der Fahrzeughersteller keine Freigaben als Reinkraftstoff vorliegt. Wenn überhaupt werden sie nur für neue Fahrzeugmodelle erteilt. Sofern Verbraucher ohne Herstellerfreigabe paraffinische Dieselmotorkraftstoffe verwenden, verfällt die Fahrzeuggarantie für entsprechende Schäden; die Verbraucherinnen und Verbraucher würden die Kraftstoffe also auf eigenes Risiko nutzen.

Frage 5. Welches Potential im Sinne des Klimaschutzes misst die Landesregierung der Nutzung synthetischer Kraftstoffe im Straßenverkehr bei, um die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen und auch die bereits im Verkehr genutzten Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor daran zu beteiligen?

Der Einsatz alternativer Kraftstoffe ist insbesondere dort zur Erreichung der Klimaschutzziele geeignet, wo auch langfristig Teile des Verkehrs technisch nicht oder nicht vollständig direkt elektrifiziert werden können. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines alternativen Kraftstoffes hängt dabei im Wesentlichen vom Rohstoff bzw. dem im Herstellungsprozess genutzten Energieträger ab.

Werden paraffinische Dieselmotorkraftstoffe ausschließlich aus biogenen Rest- und Abfallstoffen hergestellt, könnten die Treibhausgasemissionen aus Verbrennungsmotoren deutlich reduziert werden – vorausgesetzt die Stoffe sind ausreichend verfügbar. Viele Ausgangsstoffe für paraffinische Dieselmotorkraftstoffe, darunter Abfälle, werden heute aber schon sowohl stofflich als auch energetisch anderweitig sinnvoll genutzt. Setzt man sie im Verkehr ein, kann es erforderlich sein, in der bisherigen Anwendung fossile Ausgangsstoffe zu nutzen. Der Nutzen für das Klima würde also nur in den Verkehrssektor verlagert. Zudem kann der Einsatz der Abfallströme in anderen Bereichen, wie bspw. in Kraftwerken sinnvoller sein, da dort höhere Wirkungsgrade als im Verbrennungsmotor eines Autos erzielt werden.

Frage 6. Wird die hessische Landesregierung bei der Ausschreibung für die Neuanschaffung von Fahrzeugen die Herstellerfreigabe für den Betrieb mit EN15940 Kraftstoffen einfordern, damit Garantieleistungen des Herstellers bei künftiger Verwendung eben dieser greifen?

Frage 7. Wird die hessische Landesregierung verstärkt auch synthetische Kraftstoffe (nach EN15940) zeitnah nutzen, wenn sie verfügbar sind?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für die Hessische Landesregierung ist der Umweltaspekt bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ein wichtiger Faktor. Bereits jetzt sind die Hersteller der Fahrzeuge gem. § 15 der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) verpflichtet, die empfohlenen oder verwendbaren Kraftstoffqualitäten anzugeben. Solange allerdings das Inverkehrbringen von paraffinischem Diesel-Kraftstoff als Reinkraftstoff für den Einsatz im Straßenverkehr in Deutschland nicht zulässig und über die Fragen des „ob“ und „wann“ der Zulassung nicht entschieden ist, kann die Garantieleistung des Herstellers bei der künftigen Verwendung von Kraftstoffen nach der EN 15940 keine Berücksichtigung finden.

Zudem ist nicht bekannt, ob paraffinische Kraftstoffe, die bspw. aus fossilen Energieträgern oder Palmöl gewonnen werden, vom Markt ausgeschlossen sein werden. Diese Fragen sind allerdings für die Nutzungsentscheidung der Landesregierung von großer Bedeutung.

Frage 8. Wie wird sich Hessen an der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU beteiligen, welche von den Mitgliedstaaten den Aufbau einer Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe verlangt?

Die Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU ist eine wichtige bundesweite Aufgabe. Sie wird von den Ländern gemeinsam angegangen. Hessen bringt sich dabei aktiv ein. Ein Schwerpunkt der Landesregierung ist die Förderung der Elektromobilität. Hier werden insbesondere

- wissenschaftliche Projekte, die grundlegende Erkenntnisse, Strategien und Lösungen erarbeiten bzw. Grundlagenkenntnisse weiterentwickeln,
- Pilot- und Demonstrationsprojekte mit dem Ziel, neue Produkte, Verfahren oder Dienstleistungen zu entwickeln oder bestehende wesentlich zu verbessern sowie
- Vorhaben, die den kommerziellen Einsatz neuer Techniken und Verfahren in beispielhafter Form unter Beweis stellen

gefördert.

Frage 9. Wie berechnet und bewertet die hessische Landesregierung die CO<sub>2</sub>-Belastung ihrer Fahrzeuge im gesamten Lebenszyklus (LCA), von der Herstellung bis zur Verschrottung („Cradle to Grave“)?

Wie bereits aus der Antwort zu Fragen 6 und 7 hervorgeht, ist der Hessischen Landesregierung der Umweltaspekt bei der Beschaffung und Nutzung ihrer Dienstfahrzeuge sehr wichtig. Hierzu wird bei der Beschaffung entsprechender Dienstwagen die Angabe der Hersteller zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß verlangt, um dieses als eigenständiges Zuschlagskriterium in die Wertung einzubeziehen. Die Fahrzeugbeschaffungen werden im Wesentlichen durch das HCC-Zentrale Beschaffung durchgeführt. Dabei werden durch das HCC bei der Bewertung des Zuschlagskriteriums "Preis" die Lebenszykluskosten (LZK) einbezogen.

Hierbei ergibt sich die Gesamtwirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung des Kaufpreises, der Überführungskosten, der KFZ-Steuer und der ökologischen Gesichtspunkte nach der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) in der Fassung vom 12. April 2016 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge. Zur Berechnung der LZK wird die von der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellte Berechnungshilfe benutzt, die neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der erwarteten Laufzeit auch Schadstoffemissionen (Stickoxide, Partikel und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe) berücksichtigt. Nicht berücksichtigt werden im Rahmen dieser LZK Herstellung und Verschrottung.

Wiesbaden, 16. Juni 2020

**Priska Hinz**