



HESSISCHER LANDTAG

13. 04. 2022

Kleine Anfrage

René Rock (Freie Demokraten) und Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten)
vom 10.01.2022

Einbeziehung der Fahrzeugbestandsflotte in Hessen und Nutzung von klimaneutralen Kraftstoffen im Straßenverkehr zur THG-Minderung – Teil I

und

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Zur Erreichung der Klimaziele muss insbesondere der Verkehrssektor in den nächsten Jahren einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase leisten. Früheren Bundesregierungen ist es offenkundig nicht gelungen, solche Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu einer signifikanten Absenkung der verkehrsbezogenen Emissionen beitragen. Der Anteil rein batterieelektrisch angetriebener PKWs in Hessen liegt laut Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes bei etwa einem Prozent. Die Elektroquote unter den Nutzfahrzeugen erreicht weniger als 0,5 %. Es ist daher ohne eine Strategie für die Defossilisierung der Bestandsflotte objektiv nicht möglich, die ambitionierten Klimaziele für den Verkehrssektor zu erreichen. Das gilt besonders für Hessen, denn der Verkehrssektor ist mit einem Anteil von 40 % der größte CO₂-Emittent des Landes. Aus diesen Gründen müssen Bundes- und Landesregierung nach Ansicht der Fragesteller die breite Nutzung und Verbreitung klimafreundlich erzeugter synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) fördern und unterstützen.

Diese Vorbemerkung vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Wie hoch schätzt die Landesregierung den Anstieg dieser BEV-Quoten im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren über die nächsten Jahre bis 2030 in Hessen ein, bitte dargestellt hinsichtlich der Jahreszahlen von 2021 bis 2030 in Bezug auf die Gesamtzahl der jeweiligen Segmente PKW, Omnibusse, Lkw und Zugmaschinen mit allen Antriebsarten und den jeweiligen rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (BEV)?

Die Bundesregierung strebt an, dass bis zum Jahr 2030 15 Mio. vollelektrische Pkw in Deutschland zugelassen sein sollen, was knapp 30 % entspricht. Sie hat angekündigt, dass sie den Ausbau der Elektromobilität entsprechend unterstützen wird. Die Landesregierung geht davon aus, dass die Entwicklung in Hessen in etwa der Entwicklung in Gesamtdeutschland entsprechen wird.

Frage 2. Über alle Fahrzeugklassen hinweg beträgt die Anzahl der in Hessen zugelassenen Fahrzeuge mit Dieselmotor zum 1. Juli 2021 über 1,5 Mio. Wie viel Tonnen CO₂ stoßen diese 1,5 Mio. Dieselfahrzeuge aufgrund ihrer jährlichen durchschnittlichen Fahrleistung und ihres Durchschnittsverbrauchs im Fahrbetrieb aus, und kann man die Klimaziele erreichen, ohne diese existierenden Bestandsfahrzeuge z.B. mit einem synthetischen und palmölfreien HVO Diesel EN15940 (wie z.B. C.A.R.E. Diesel) anteilig zu defossilisieren?

Der Landesregierung liegen keine Informationen über den CO₂-Ausstoß der in Hessen zugelassenen Fahrzeuge mit Dieselmotor vor.

Ferner ist das Inverkehrbringen von hydriertem Pflanzenöl in reiner Form (HVO 100) nach EN15940 als Kraftstoff zum Antrieb von Fahrzeugen auf Straßen aufgrund der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) nicht zulässig. Eine ausführliche Darstellung der geltenden Rechtslage ist der Drucks. 20/2736, Antwort zu Frage 1, zu entnehmen. Insofern erübrigt sich die Frage nach der Erreichung der Klimaziele auf Grundlage von Maßnahmen denen es an einer Gesetzesgrundlage mangelt.

- Frage 3. Sieht die Hessische Landesregierung bei den unterschiedlichen regenerativen Kraftstoffen Unterschiede zwischen einem PtL-Kraftstoff (sog. E-Fuel) und einem hydrierten Pflanzenöl (HVO) bezüglich Verfügbarkeit, Preis und Klimaneutralität und haben importierte PtL-Kraftstoffe aus Ländern mit höherer Ernte an Wind- und Solarenergie, als dies in Deutschland aufgrund der Dunkelflaute der Fall ist, Vorteile und hat auf die Gesamtbilanz des CO₂-Fußabdruckes über den gesamten Lebenszyklus „Cradle to Cradle“ beim Betrieb eines Fahrzeuges der Standort der PtL-Herstellung Auswirkungen?
Wenn ja, welche?

Wie aus den Drucks. 20/2736 sowie 20/6439 des Hessischen Landtags hervorgeht, hält die Landesregierung den Einsatz von alternativen Kraftstoffen vor allem in den Verkehrsbereichen für sinnvoll und vertretbar, in denen in absehbarer Zeit eine Elektrifizierung nicht möglich sein wird; dies sind der Flug- sowie der Schiffsverkehr. Eine Verwendung von synthetischen Kraftstoffen im Straßenverkehr wird - aus den in den vorgenannten Drucksachen dargestellten Gründen - nach wie vor als nicht zielführend angesehen.

- Frage 4. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) hat welche Potentiale mit hydriertem Pflanzenöl in reiner Form (HVO 100) nach EN15940, um die Emissionen von Schadstoffen wie Stickoxide und Partikel und THG-Emissionen bei bereits existierenden Dieselfahrzeugen im kommunalem Einsatz zu reduzieren?

Wie bereits in Antwort zu Frage 2 erläutert, ist das Inverkehrbringen von hydriertem Pflanzenöl in reiner Form (HVO 100) nach EN15940 als Kraftstoff zum Antrieb von Fahrzeugen auf Straßen nicht zulässig.

Darüber hinaus ist keine Verbesserung des Ausstoßes von Schadstoffen wie Stickoxide und Partikel bei Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG fallen, beim Einsatz von synthetischen Kraftstoffen gegeben. Dies wird selbst vom größten Hersteller von synthetischem Kraftstoff GtL, welcher ebenfalls die Anforderungen der EN 15940 erfüllt, publiziert und vertreten. Dies liegt in der Geringfügigkeit der Luftschadstoffkonzentrationen bei Motoren des Abgasstandards Euro VI begründet. Die enthaltenen Luftschadstoffe sind kaum messtechnisch erfassbar; ein signifikanter Vorteil beim Einsatz von synthetischen Kraftstoffen in derartigen Motoren ist daher nicht erkennbar. Die in Fahrzeugen mit Euro VI Abgasstandard verbauten Abgasreinigungssysteme reduzieren die bei der Verbrennung im Motor entstehenden Luftschadstoffe bereits ausreichend - und das unabhängig davon - welche Art von Dieselmotoren eingesetzt wird.¹

- Frage 5. Wie unterstützt das Land Hessen die Gemeinden, die EN 15940 Kraftstoffe einsetzen möchten, um Ihre CO₂ Fuhrparkbilanz zu verbessern?

Wie in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt, ist es derzeit rechtlich nicht zulässig, Kraftstoffe nach der EN 15940 in Fahrzeugen, die für den Straßenverkehr zugelassen sind, einzusetzen.

Die Landesregierung, vertreten durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen fördert seit dem Jahr 2016 die Anschaffung von E-Bussen (batterie-elektrische Busse sowie Wasserstoff-Brennstoffzellen-Busse) und die für den Betrieb dieser Busse erforderliche Lade- bzw. H₂-Tankinfrastruktur. Dafür stehen jährlich 5 Mio. € zur Verfügung.

Wiesbaden, 3. April 2022

Priska Hinz

¹ <https://www.bremer-mineraloel.de/wp-content/uploads/2018/06/Shell-GTL-Fuel-techn.-Details.pdf>, Broschüre „technische Details, Shell, GtL fuel;“ Seite 30