



# 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 II**

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 Prozent. 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 CO<sub>2</sub>-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 der Fragesteller vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Wie unterstützt die Landesregierung Firmen in Hessen, die einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten möchten, indem sie von fossilem EN 590 Diesel auf synthetischen HVO100 wechseln möchten, auch deshalb, da der Wechsel des Kraftstoffes häufig nicht nur der effektivste, sondern auch der wirtschaftlichste Hebel zu einer CO<sub>2</sub>-Minderung ist und weil Neuanschaffungen erst in einigen Jahren anstehen und elektrische Fahrzeuge ungeeignet oder zu teuer sind?

Das Inverkehrbringen von hydriertem Pflanzenöl in reiner Form (HVO 100) nach EN 15940 als Kraftstoff zum Antrieb von Fahrzeugen auf Straßen ist aufgrund der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) nicht zulässig. Eine ausführliche Darstellung der geltenden Rechtslage ist der Drucksache 20/2736, Antwort zu Frage 1, zu entnehmen.

Frage 2. Inwiefern ist die Hessische Landesregierung bereit, den Firmen die Beschaffung und Betankung von HVO 100 zu ermöglichen?

Wie der Antwort zu Frage 1 zu entnehmen ist, ist das Inverkehrbringen von HVO 100 als Kraftstoff für Straßenfahrzeuge bundesrechtlich unzulässig.

Frage 3. Da sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) bereits mehrmals dafür eingesetzt hat, dass die EN15940 in die BImSchV aufgenommen wird und sich zudem für alternative Kraftstoffe auch für die Bestandsflotte ausgesprochen hat (in einer Pressemitteilung des Ministerium für Verkehr wird er wie folgt zitiert: „Zum Erreichen der ambitionierteren Klimaziele im Land, beim Bund, bei der EU brauchen wir re-Fuels, dringend und sehr zeitnah.“): Inwiefern unterstützt die schwarz-grüne hessische Landesregierung ihre grün-schwarzen Kollegen in Baden-Württemberg bei der Umsetzung der Einführung von re-Fuels nicht nur im Flug- und Schiffsverkehr, sondern konkret auch im Straßenverkehr?

Wie in der Vorbemerkung zur Drucks. 20/6439 des Hessischen Landtags dargestellt, ist die Verfügbarkeit von regenerativen Kraftstoffen stark begrenzt. Die Kraftstoffe sollen daher vorrangig dort eingesetzt werden, wo eine direkte Elektrifizierung des Antriebsstrangs nicht möglich ist.

Zudem werden im Herstellungsverfahren im Vergleich zur direkten Nutzung der elektrischen Energie vergleichbar geringe Wirkungsgrade erzielt.

Frage 4. Da im Industriepark Höchst die weltgrößte Pilotanlage zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen (PtL) in Betrieb geht, die ab dem zweiten Halbjahr 2022 jährlich 4,6 Millionen Liter synthetischen Kraftstoff nach der Fischer-Tropsch-Synthese produziert, darunter auch e-Kerosin für die Luftfahrt hergestellt werden soll und da aufgrund des Herstellungsprozesses aber nicht nur e-Kerosin für die Luftfahrt anfällt, sondern auch e-Diesel oder auch e-Benzin: Inwiefern [verfolgt] die Landesregierung schon welche Pläne, welche Mengen in welchen Anteilen entstehen und wie diese zur Defossilierung auch des Straßenverkehrs in Hessen genutzt werden können?

Wie bereits in der Drucksache 20/6179 dargestellt, stehen das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), das vom Land Hessen gegründete Kompetenzzentrum „Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr Hessen“ (CENA) und die INERATEC GmbH, eine Ausgründung aus dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und ein Unternehmen im Bereich innovativer chemischer Reaktortechnologie, im engen Austausch über die Realisierung verschiedener Projekte zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen – insbesondere mit Blick auf die Verwendung im Luftverkehr und im Kontext stehende Forschungs- und Entwicklungsfragen. Vorgesehener Standort ist jeweils der Industriepark Hoechst (IPH).

Aktuell plant die INERATEC GmbH im IPH die Errichtung einer Pionieranlage für die Produktion von nachhaltigen synthetischen Kraftstoffen. Unter dem Einsatz von biogenem CO<sub>2</sub> und regenerativem Strom sollen dort jährlich bis zu 4,6 Millionen Liter e-Fuels hergestellt werden. Der Fokus des Vorhabens liegt insbesondere im Aufbau von Produktionskapazitäten für nachhaltiges sogenanntes „Crude“, dem Eingangsstoff für die Weiterverarbeitung in einer Raffinerie zu Kraftstoffen, die Verwendung im Flug- und internationalen Seeschiffsverkehrsverkehr finden und damit in Bereichen, die nach heutigem Wissensstand zumindest nicht vollständig elektrifizierbar sein werden. In diesem Prozess fallen schon technisch bedingt auch Koppelprodukte an, die grundsätzlich z. B. im bodengebundenen Verkehr oder der Chemieindustrie Anwendung finden können. An welche konkreten Abnehmer das Unternehmen INERATEC GmbH seine Kraftstoffe aus der genannten Anlage verkaufen wird, entscheidet es in eigener Verantwortung unter Beachtung der vom Bund und EU gesetzten rechtlichen Rahmenbedingungen, aber wie bereits beschrieben, soll ein Schwerpunkt bei der Luftfahrt gebildet werden.

Nach aktuellem Kenntnisstand des HMWEVW ist geplant, dass die Anlage im Jahr 2023 in Betrieb geht.

Wiesbaden, 5. April 2022

**Priska Hinz**