

Antrag

des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Einsatz von reFuels aus biogenen Rest- und Abfallstoffen (Hydrotreated Vegetable Oils – HVO) für CO₂-Reduzierung im Fahrzeugbestand

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die für Jahresende geplante Freigabe von synthetischen XTL Diesel nach EN15940 (u. a. HVO100) zur öffentlichen Abgabe an Tankstellen bewertet;
2. welche Treibstoffmengen an Dieselkraftstoff sie im Jahr verbraucht und welche Mengen über Ausschreibungen beschafft werden;
3. wie wichtig ihr die Reduktion von CO₂ in ihrer Fahrzeugflotte ist mit Angabe, welche Reduktionsziele sie sich in welchen Zeiträumen gesetzt hat und wie sie diese erreichen möchte;
4. welche CO₂-Reduktion sich ergäbe, würde beispielsweise für den Bereich der Polizei statt normaler Diesel-Kraftstoff HVO100 ausgeschrieben;
5. welche prozentualen und absoluten Mehrkosten sich durch eine Umstellung auf HVO100 ergeben würden;
6. ob bei der Beschaffung von Dieselfahrzeugen aller Art auf eine Freigabe für synthetischen XTL Diesel nach EN 15940 (Norm für HVO100/e-Diesel) geachtet wird;
7. ob ihr Probleme bekannt sind, falls synthetischer XTL Diesel trotz fehlender Motorenfreigaben getankt wird, z. B. aus Skandinavien, wo bereits große Mengen HVO verwendet werden;
8. ob sie die Treibhausgasminderungsquote auf Bundesebene aus ihrer Sicht für ambitioniert genug hält und besonders die dreifache Anrechnung von Ladestrom für zielführend für einen schnellen Hochlauf regenerativer Kraftstoffe hält;

9. wie sie die Speisefettsammlung im Hohenlohekreis bewertet, die der Produktion von regenerativen Kraftstoffen (u. a. auch von HVO) dient;
10. welche Gesamtmenge an Speisefett nach ihren Erkenntnissen gewonnen werden könnte, wenn in allen Stadt- und Landkreisen eine Speisefettsammlung mittels Dosen und Automaten oder in anderer geeigneter Weise etabliert würde.

7.8.2023

Haag, Dr. Jung, Dr. Rülke, Haußmann, Weinmann, Dr. Timm Kern,
Dr. Schweickert, Karrais, Bonath, Brauer, Heitlinger FDP/DVP

Begründung

HVO100 ist in der Öffentlichkeit bisher wenig bekannt. Dieser Kraftstoff geht bilanziell mit einer CO₂-Einsparung von bis zu 90 Prozent einher. Es ist geplant, bis Jahresende den Rechtsrahmen so weiterzuentwickeln, dass die öffentliche Abgabe nach jahrelanger Blockade des grün geführten Bundesumweltministeriums endlich erfolgen kann. Nachdem die Landesregierung ambitionierte Klimaschutzziele verfolgt, sollte die Nutzung von HVO100 als wichtiger Baustein in Betracht gezogen werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. August 2023 Nr. UM66-0141.5-28/5/2 nimmt das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sie die für Jahresende geplante Freigabe von synthetischen XTL Diesel nach EN15940 (u. a. HVO100) zur öffentlichen Abgabe an Tankstellen bewertet;

Aufgrund der fehlenden Nachweismöglichkeit der Kohlenstoffherkunft und der Herstellungspfade anhand der chemischen/physikalischen Identität der Endprodukte wurde der Einsatz von paraffinischen Reinkraftstoffen im Straßenverkehr in Deutschland durch das Bundesumweltministerium untersagt. Mit einem Zertifizierungssystem könnten paraffinische Kraftstoffe als Reinkraftstoff wieder zugelassen werden. Die Freigabe von synthetischen XTL Diesel nach EN15940 ist als Maßnahme in der Landesstrategie Roadmap reFuels BW enthalten. Das Land hatte sich im Bundesrat für eine Freigabe ausgesprochen. Denn es sollten alle Klimaschutzoptionen im Verkehr genutzt werden. Die Freigabe von synthetischen XTL Diesel nach EN 15940 zur öffentlichen Abgabe an Tankstellen ist daran gekoppelt, dass die geplante Änderung des Gesetzes über die Beschaffenheit sauberer Straßenfahrzeuge die Anrechnung von paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen, die aus fossilen Rohstoffen oder aus nicht erneuerbaren Energien erzeugt wurden, nicht mehr ermöglicht. Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Regelung liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

2. welche Treibstoffmengen an Dieseldieselkraftstoff sie im Jahr verbraucht und welche Mengen über Ausschreibungen beschafft werden;

Die Landesregierung informiert regelmäßig im Rahmen des Berichts „Auf dem Weg in die klimaneutrale Landesverwaltung“ über die Entwicklung der CO₂-Emissionen. Dabei werden auch Daten über den landeseigenen Fuhrpark erhoben. Danach wurden im Jahr 2021 insgesamt rund 9,99 Mio. Liter Dieseldieselkraftstoff erfasst. Der Dieseldieselkraftstoffverbrauch des Polizeifuhrparks betrug in den vergangenen drei Jahren (2020 bis 2022) durchschnittlich 6,84 Mio. Liter. Der gesamte Kraftstoff des Polizeifuhrparks wird aufgrund des Auftragsvolumens europaweit ausgeschrieben.

3. wie wichtig ihr die Reduktion von CO₂ in ihrer Fahrzeugflotte ist mit Angabe, welche Reduktionsziele sie sich in welchen Zeiträumen gesetzt hat und wie sie diese erreichen möchte;

Das Land nimmt beim Klimaschutz eine wichtige Vorbildfunktion ein und hat sich gemäß § 11 Absatz 1 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) zum Ziel gesetzt, die Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 netto-treibhausgasneutral zu organisieren. Hierzu müssen auch die CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotte der Landesverwaltung auf Null reduziert werden.

Das Land hat sich bereits 2011 zu dem Ziel bekannt, die Fahrzeugflotte des Landes schrittweise klima- und umweltfreundlicher auszurichten. Bis zum Jahr 2019 galt der Flottengrenzwert von 130 g CO₂/km nach NEFZ¹ für Fahrzeuge, die in der Landesverwaltung ausschließlich zur Personenbeförderung eingesetzt werden. Da dieser Grenzwert bereits 2014 erreicht werden konnte, hat das Land die kombinierten Emissionsobergrenzen für Dienstfahrzeuge im Flottenmix sukzessive abgesenkt. Seit dem Jahr 2020 gilt gemäß Ziffer 3.2.1 der Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums für den Kraftfahrzeugbetrieb des Landes (VwV Kfz) der Grenzwert von 95 g CO₂/km. Zudem sind Kraftfahrzeuge grundsätzlich mit alternativen Antriebsformen zu beschaffen (Ziffer 3.1.3 VwV Kfz). Insgesamt weist die Fahrzeugflotte der Landesverwaltung zum Stichtag 31. Dezember 2021 einen durchschnittlichen Flottenausstoß von 86,39 g CO₂/km aus. Damit wurde der Grenzwert von 95 g CO₂/km nochmals deutlich unterschritten. Seit der erstmaligen Erfassung im Jahr 2011 (148,1 g CO₂/km) konnte der durchschnittliche CO₂-Ausstoß damit um rund 62 g CO₂/km gesenkt werden. Dies entspricht einer Reduzierung um rund 42 Prozent zum Basisjahr 2011. Dieser Flottendurchschnitt des Landes liegt mit 86,39 g CO₂/km unter dem Durchschnitt aller neu zugelassenen Pkw in der EU, der vom ICCT² für das Jahr 2021 mit 95 g CO₂/km ermittelt wurde. Das Ergebnis für die Landesfahrzeugflotte Baden-Württemberg ist bemerkenswert, da es auch Bestandsfahrzeuge einbezieht, während der vom ICCT ermittelte Wert sich auf Neufahrzeuge bezieht.

Seit dem Jahr 2012 unterstützt das Ministerium für Verkehr die Landesdienststellen bei der Beschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen und dazugehöriger Ladeinfrastruktur (LIS) mit dem Förderprogramm zur Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte im Rahmen der Landesinitiativen Marktwachstum Elektromobilität Baden-Württemberg II, III und IV.

Bezüglich des Polizeifuhrparks orientieren sich die Ziele dabei grundsätzlich an den Klimaschutzzielen der Landesregierung. Eine Konkretisierung bzw. Zielsetzung kann aktuell nicht erfolgen, da bei der Fahrzeugbeschaffung und im Einsatz die unabdingbar erforderliche und uneingeschränkte Verfügbarkeit der Einsatzfahrzeuge u. a. aus Gründen der Sicherheit für die Bevölkerung handlungsleitend sein muss. Gleichwohl fließen bei den Fahrzeugausschreibungen neben den Kosten und der technischen Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge auch maßgeblich Umweltkriterien in die Angebotsauswertung ein. So wird beispielsweise der Kraftstoffverbrauch mit 20 Prozent und der Schadstoffausstoß, hier insbesondere der CO₂-Ausstoß, mit 10 Prozent gewertet. Darüber hinaus werden grundsätzlich nur Fahrzeuge mit der aktuellsten Abgasnorm zum Angebot zugelassen. Bei Kraftstoffausschreibungen wird ebenfalls besonderer Wert auf die Gesichtspunkte des Umweltschutzes gelegt. Die Angebote müssen dem neuesten Standard und somit allen derzeit gültigen Umweltschutzvorschriften entsprechen.

¹ Neuer Europäischer Fahrzyklus der Fahrzeuge

² International Council on Clean Transportation

Aktuell werden im Rahmen eines beim Innenministerium – Landespolizeipräsidium angesiedelten landesweiten Fuhrparkprojekts die Anforderungen an die Fahrzeugausstattungen und insbesondere eine Neuausrichtung des gesamten Polizeifuhrparks mit Blick auf klimawirksame Fahrzeugantriebe geprüft. Im Projektantrag stehen hierzu alternative Antriebe im Vordergrund, dazu gehören die Elektromobilität sowie alternative Kraftstoffe zum Betrieb der Bestandsflotte. Letzteres gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Kraftstoffbedarf der Flotte der Polizei Baden-Württemberg im Rahmen der Roadmap reFuels für Baden-Württemberg als eine Maßnahme zur Steigerung der Nachfrage nach reFuels aufgeführt ist. Hierzu gab es einen Workshop und Folgegespräche. Mit einem Projektergebnis ist Anfang des Jahres 2024 zu rechnen.

4. welche CO₂-Reduktion sich ergäbe, würde beispielsweise für den Bereich der Polizei statt normaler Diesel-Kraftstoff HVO100 ausgeschrieben;

Der Landesregierung liegen zu HVO100 keine validen Informationen vor, die eine belastbare Beantwortung dieser Frage zulassen. Inwieweit sich Reduktionen bei der Betrachtung einer Gesamtbilanz von HVO100 ergeben könnten, ist insbesondere abhängig von der gewählten Rohstoffart und den Produktionswegen.

Laut Angaben des Herstellers Neste ist grundsätzlich durch die Nutzung des Kraftstoffs, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen hergestellt wird, davon auszugehen, dass die Treibhausgasemissionen (THG oder CO_{2e}) über den Lebenszyklus des Kraftstoffs um bis zu 90 Prozent im Vergleich zu fossilem Diesel reduziert werden.

5. welche prozentualen und absoluten Mehrkosten sich durch eine Umstellung auf HVO100 ergeben würden;

Die Mehrkosten von HVO100 liegen gegenüber klassischem Diesel bei mind. circa 0,15 Euro pro Liter. Neben den Handelskosten (Einkaufspreis, Deckungsbeitrag, CO₂-Zertifikatkosten) setzt sich der Kraftstoffpreis aus Mehrwertsteuer und Energiesteuer zusammen. Daher liegen zzgl. Steuer die Preise von HVO100 über 0,15 Euro pro Liter höher als bei klassischem Diesel.

6. ob bei der Beschaffung von Dieselfahrzeugen aller Art auf eine Freigabe für synthetischen XTL Diesel nach EN 15940 (Norm für HVO100/e-Diesel) geachtet wird;

Alle aktuellen Dieselfahrzeuge haben eine Freigabe nach EN15940.

Generell bestehen gegen die Verwendung von synthetischen Treibstoffen keine Bedenken. Insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung des Fuhrparks der Polizei steht allerdings, wie unter Ziffer 3 dargestellt, die uneingeschränkte Verfügbarkeit von Kraftstoffen zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit des Fuhrparks der Polizei im Vordergrund. Aufgrund der noch eingeschränkten Freigabe des Kraftstoffs durch die Fahrzeughersteller, und vor allem wegen der aktuell nur rudimentär vorhandenen Tankstellenversorgung mit XTL Diesel, kann diese Anforderung derzeit noch nicht in den Anforderungskatalog aufgenommen werden. Beschaffungsvoraussetzung ist eine Freigabe der angebotenen Fahrzeuge für den Betrieb mit in der Fläche verfügbaren Kraftstoffen der derzeit gültigen Vorschriften (Dieselkraftstoffe DIN EN 590).

7. ob ihr Probleme bekannt sind, falls synthetischer XTL Diesel trotz fehlender Motorenfreigaben getankt wird, z. B. aus Skandinavien, wo bereits große Mengen HVO verwendet werden;

Der Landesregierung sind keine entsprechenden Probleme bekannt. Seit etwa 2015 sind die kraftstoffführenden Komponenten freigegeben und auch die Mehrzahl der Fahrzeuge freigegeben.

8. *ob sie die Treibhausgasminderungsquote auf Bundesebene aus ihrer Sicht für ambitioniert genug hält und besonders die dreifache Anrechnung von Ladestrom für zielführend für einen schnellen Hochlauf regenerativer Kraftstoffe hält;*

Aus Sicht der Landesregierung ist die Treibhausgasminderungsquote optimierungsfähig. Sie sollte zum Beispiel auch eine Dreifachanrechnung von Power-to-Liquid-Kraftstoffen (PtL) enthalten, die u. a. für PtL-Kerosin künftig in großer Menge benötigt werden. Wenn es Quoten gibt, die zu höheren Einnahmen der Hersteller führen, sollte sichergestellt werden, dass die Kontrolle von Nachhaltigkeitsvorgaben in allen Lieferländern ohne Ausnahme möglich ist. Andernfalls sollten diese Lieferländer aus der Berücksichtigung bei der THG-Minderungsquote ausgeschlossen werden.

9. *wie sie die Speisefettsammlung im Hohenlohekreis bewertet, die der Produktion von regenerativen Kraftstoffen (u. a. auch von HVO) dient;*

Die Landesregierung begrüßt die neue, mithilfe von Sammelautomaten durchgeführte Speisefettsammlung im Hohenlohekreis, mit der gegenüber der bisherigen Speisefettsammlung bei den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern im Land – etwa bei den Wertstoffhöfen – ein größerer Anteil der häuslichen Speisefette gesammelt und einer hochwertigen Verwertung zugeführt werden kann. Durch den aus den Speisefetten gewonnenen Biokraftstoff kann ein zusätzlicher Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor geleistet werden. Darüber hinaus werden Verschmutzungen der Kanal- und Abwassersysteme vermieden.

Die Landesregierung ist sich allerdings bewusst, dass eine landesweite Realisierung der im Hohenlohekreis derzeit im Aufbau befindlichen neuen Speisefettsammlung mit erheblichen Kosten verknüpft ist und nach bisherigem Kenntnisstand derzeit noch nicht kostendeckend betrieben werden kann. Sie verfolgt daher die weiteren Erfahrungen im Hohenlohekreis intensiv und wird gemeinsam mit den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern prüfen, wie auch in anderen Kreisen die Speisefettsammlung optimiert werden kann.

10. *welche Gesamtmenge an Speisefett nach ihren Erkenntnissen gewonnen werden könnte, wenn in allen Stadt- und Landkreisen eine Speisefettsammlung mittels Dosen und Automaten oder in anderer geeigneter Weise etabliert würde.*

Der Landesregierung liegen umfassende Erkenntnisse für alle Stadt- und Landkreise nicht vor. Aus Tagungsbeiträgen, der Fachpresse und gutachterlichen Aussagen zur Planung der Speisefettsammlung im Hohenlohekreis ist bekannt, dass bei der Sammlung häuslicher Speisefette ein theoretisches Potenzial von ca. 1,3 Kilogramm pro Einwohner/-in und Jahr besteht, von dem in der Realität etwa 0,6 Kilogramm pro Einwohner/-in und Jahr abgeschöpft werden können (realistisches Potenzial). Wichtige Einflussfaktoren auf das Potenzial sind die weitere Entwicklung der häuslichen Speisezubereitung sowie der Kosten für Speisefette. Für die Sammlung bedarf es einer Anlaufphase von mehreren Jahren; aktuell werden im Hohenlohekreis in den Gemeinden mit Sammelautomaten 200 bis 400 Gramm pro Einwohner/-in und Jahr gesammelt. Die privat zu sammelnde Menge an gebrauchtem Speisefett liegt damit signifikant unter den kommerziellen Mengen, die heute meist verestert und als Biodiesel in den Markt gebracht werden.

Unter Zugrundelegung des o. a. realistischen Potenzials ergäbe sich bei landesweiter Sammlung eine Sammelmenge von jährlich insgesamt 6 700 t. Damit stellen auch private Sammlungen und eine entsprechende Nutzung für Kraftstoffe ein nicht zu vernachlässigendes Element der Kreislaufwirtschaft dar.

In Vertretung

Dr. Baumann

Staatssekretär