

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Synthetische Kraftstoffe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Begründet die 10. BImSchV (Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) nach ihrer Rechtsauffassung ein Verkaufsverbot von Kraftstoffen der EN 15940?
2. Hat sich ihre Rechtsauffassung, dass die 10. BImSchV kein Verkaufsverbot von Kraftstoffen der EN 15940 begründet, seit Beantwortung des Antrags der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP „reFuels-Studie und Schlussfolgerungen“ (Drucksache 16/7929) geändert?
3. Wenn ja, welche Rechtsauffassung vertritt sie hinsichtlich des Verkaufs von Kraftstoffen der EN 15940?
4. Welche Rechtsauffassung vertritt sie hinsichtlich des Verkaufs von Kraftstoffen der EN 15940 für Kraftfahrzeuge in Hinblick auf § 4 Absatz 1 10. BImSchV?
5. Welche Rechtsauffassung vertritt sie hinsichtlich des Verkaufs von Kraftstoffen der EN 15940 für mobile Maschinen und Geräte, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Binnenschiffe und Sportboote in Hinblick auf § 4 Absatz 2 10. BImSchV?
6. Welche Rolle spielt dabei die Stellungnahme der Arbeitsgruppe Immissionschutz der Bund-/Länderarbeitsgruppe (LAI) zur „Anwendung der 10. BImSchV auf paraffinische Kraftstoffe“ vom 22./23. September 2020?

7. In welcher Weise will sie dazu beitragen, dass regenerative synthetisierte Kraftstoffe die Erlaubnis zum Einsatz erhalten (im Falle Diesel EN 15940 als Teil der 10. BImSchV)?

18. 01. 2021

Haußmann FDP/DVP

Begründung

In der Stellungnahme zum Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP „reFuels-Studie und Schlussfolgerungen“ (Drucksache 16/7929) führt die Landesregierung in ihrer Antwort auf die dortige Frage 6 aus, dass nach ihrer Rechtsauffassung die 10. BImSchV kein Verkaufsverbot für Diesel EN 15940 begründet. Noch immer werden aber die Potenziale für synthetische Kraftstoffe nicht ausgeschöpft.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. Februar 2021 Nr. 44-8820.30-10.VO/25 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Begründet die 10. BImSchV (Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) nach ihrer Rechtsauffassung ein Verkaufsverbot von Kraftstoffen der EN 15940?*
2. *Hat sich ihre Rechtsauffassung, dass die 10. BImSchV kein Verkaufsverbot von Kraftstoffen der EN 15940 begründet, seit Beantwortung des Antrags der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP „reFuels-Studie und Schlussfolgerungen“ (Drucksache 16/7929) geändert?*
3. *Wenn ja, welche Rechtsauffassung vertritt sie hinsichtlich des Verkaufs von Kraftstoffen der EN 15940?*

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für den Vertrieb und die Vermarktung von Kraftstoffen maßgebende 10. BImSchV wurde unter anderem im Hinblick auf Kraftstoffe der DIN EN 15940 zum 20. Dezember 2019 geändert. Sie enthält kein generelles Verkaufsverbot von Kraftstoffen, die hinsichtlich ihrer physikalischen und chemischen Parameter der DIN EN 15940 entsprechen; sogenannten „paraffinischen Kraftstoffen“. Ob paraffinische Kraftstoffe in Reinform an den Letztverbraucher abgegeben werden dürfen, hängt davon ab, ob die Kraftstoffe in einem Kraftfahrzeug, in mobilen Maschinen und Geräten, land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, Binnenschiffen oder Sportbooten eingesetzt werden sollen.

4. *Welche Rechtsauffassung vertritt sie hinsichtlich des Verkaufs von Kraftstoffen der EN 15940 für Kraftfahrzeuge in Hinblick auf § 4 Absatz 1 10. BImSchV?*

Nach Änderung der Begriffsbestimmung für Dieselmotorkraftstoff in § 1 Absatz 3 der 10. BImSchV sind paraffinische Kraftstoffe hinsichtlich des Einsatzes in Kraftfahrzeugen wie Dieselmotorkraftstoffe zu behandeln. Durch den Verweis auf Kapitel 27 der Kombinierten Nomenklatur des Zolls in der Begriffsdefinition müssen paraffinische Kraftstoffe die für Dieselmotorkraftstoff definierten Beschaffenheitsanforderungen vollumfänglich erfüllen. Als Kraftfahrzeuge definiert die 10. BImSchV Fahrzeuge, die der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 unterliegen.

Da paraffinischer Diesel-Kraftstoff als Reinkraftstoff die Anforderungen an Dieselkraftstoff nach § 4 Absatz 1 der 10. BImSchV hinsichtlich der Dichte nicht erfüllt, ist das Inverkehrbringen als Reinkraftstoff im Straßenverkehr zur Verwendung in Kraftfahrzeugen grundsätzlich nicht zugelassen. Es ist insoweit nur die Beimischung von maximal 26 Volumenprozent zu herkömmlichem Dieseldieselkraftstoff für Kraftfahrzeuge zulässig.

5. Welche Rechtsauffassung vertritt sie hinsichtlich des Verkaufs von Kraftstoffen der EN 15940 für mobile Maschinen und Geräte, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Binnenschiffe und Sportboote in Hinblick auf § 4 Absatz 2 10. BImSchV?

Paraffinischer Diesel-Kraftstoff darf als Reinkraftstoff in mobilen Maschinen und Geräten, land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, Binnenschiffen und Sportbooten verwendet werden, da er die Anforderungen von § 4 Absatz 2 der 10. BImSchV erfüllt, d. h. den Schwefelgehalt von 10 mg/kg einhält. Paraffinischer Diesel-Kraftstoff als Reinkraftstoff unterfällt nicht den Definitionen von Gasöl für den Schiffsverkehr und Schiffsdiesel. Da die 10. BImSchV keine weitergehenden Anforderungen an Schiffskraftstoffe enthält, steht sie dem Einsatz von paraffinischem Diesel-Kraftstoff im Seeverkehr nicht entgegen.

6. Welche Rolle spielt dabei die Stellungnahme der Arbeitsgruppe Immissionsschutz der Bund-/Länderarbeitsgruppe (LAI) zur „Anwendung der 10. BImSchV auf paraffinische Kraftstoffe“ vom 22./23. September 2020?

Nach der der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) vorgelegten Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zur „Anwendung der 10. BImSchV auf paraffinische Kraftstoffe“ erfüllt paraffinischer Diesel-Kraftstoff als Reinkraftstoff nicht die Anforderungen der DIN EN 590 im Hinblick auf Dichte und damit nicht die Anforderungen nach § 4 Absatz 1 der 10. BImSchV, sodass das Inverkehrbringen von paraffinischem Diesel-Kraftstoff als Reinkraftstoff für den Einsatz im Straßenverkehr in Deutschland grundsätzlich nicht erlaubt ist. Da die Dichte von paraffinischem Dieseldieselkraftstoff geringer ist als die des konventionellen, fossilen Dieseldieselkraftstoffes, darf fossilem Dieseldieselkraftstoff maximal bis zu 26 Volumenprozent paraffinischem Dieseldieselkraftstoff beigemischt werden. Dieser Rechtsauslegung der gültigen 10. BImSchV hat sich die LAI mehrheitlich angeschlossen.

7. In welcher Weise will sie dazu beitragen, dass regenerative synthetisierte Kraftstoffe die Erlaubnis zum Einsatz erhalten (im Falle Diesel EN 15940 als Teil der 10. BImSchV)?

Die Landesregierung fördert im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW (SDA) das Projekt „reFuels – Kraftstoffe neu denken“, das vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) koordiniert wird, mit fünf Millionen Euro. Darüber hinaus sollen im Programm „reFuels“ weitere Projekte bearbeitet werden. Berücksichtigt werden in diesem Programm solche Projekte, bei denen Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien und ohne Palmöl hergestellt werden. Mit einer bei der Mineralölraffinerie Oberrhein GmbH und Co. KG (MiRO) geplanten Demonstrationsanlage soll mit dem Fischer-Tropsch-Verfahren Kerosin, Diesel und Naphtha erzeugt werden; d. h. PtL-Kraftstoffe (Power-to-Liquid) hergestellt werden.

Ein Entschließungsantrag des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat verfolgt das Ziel, im Verkehrssektor eine Öffnung für nachhaltige, klimafreundlichere paraffinische Reinkraftstoffe zu erreichen, die z. B. aus Abfall- und Reststoffen der Landwirtschaft oder auf Basis erneuerbarer Energien produziert werden.

Alternative Kraftstoffe, zu denen paraffinische Reinkraftstoffe zählen, sollen, zumindest mittelfristig, insbesondere im Flug-, Schiffs- und Schwerlastverkehr unterstützt werden, soweit nachhaltige synthetische Kraftstoffe eingesetzt werden, die die Anforderungen des Klimaschutzprogramms 2030 erfüllen und gewährleistet ist, dass indirekte Landnutzungsänderungen vermieden werden. Darauf fokussiert der Entschließungsantrag ausdrücklich.

Der Entschließungsantrag wurde im Verkehrs- und Wirtschaftsausschuss des Bundesrates beschlossen. Der Umweltausschuss hat die Beschlussfassung zum Antrag vertagt.

Untersteller

Minister für Umwelt,
Klima und Energiewirtschaft