



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ferdinand Mang, Katrin Ebner-Steiner AfD**
vom 12.02.2020

Emissionseinsparungen und Umweltschutz/Klimaschutz durch Kehrdiesel

Die Ablehnung des Kehrdiesels ist angesichts der vielen Vorteile fraglich. Nicht nur der gewünschte Bio-Anteil könnte bei Kraftstoffen erreicht werden, sondern auch die Erdöl-unabhängigkeit. Es ist eher eine Farce, dass die gesteckten Emissionsziele nicht durch die einfachste aller Möglichkeiten erreicht werden sollen (die Verwendung des bereits vorhandenen Kehrdiesels), sondern anhand enormer Förderungen der Elektromobilität. Nicht nur die Tatsache, dass die gesamte Forschung hinter der Elektromobilität noch in Kinderschuhen steckt und aktuell nicht alltagstauglich ist, nein, es wird auch noch eine bereits jahrzehntelang erforschte Technik verworfen, und weshalb? Richtig, weil die Elektromobilität aktuell im Trend ist und den Kehrdiesel allein schon von seiner Wurzel abgeleitet abstößt. Es erscheint einem fast schon, als wäre die Forschung hinter heiklen Themengebieten nichts mehr wert, nur noch die Ideologie hinter bestimmten Dingen zählt. Es muss nicht mal ins Ausland geblickt werden, um zu erkennen, dass der Kehrdiesel in vollem Munde ist (ganz großes Thema in Skandinavien – Volvo etc.), es reicht schon aus, auf die neusten Berichte von BOSCH im eigenen Lande zuzugreifen, um zu verstehen, dass es sich hierbei um eine wahrlich zukunftsorientierte Möglichkeit handelt, die Umwelt zu schützen und den deutschen Automobilmarkt nicht einfallen zu lassen.

Wir fragen die Staatsregierung:

- 1.1 Inwiefern sind die Vorhaben des aktuell bekannten Bundes-Immissionschutzgesetzes (Stickoxide pro Kilometer) umsetzbar?..... 2
- 1.2 Liegen der Staatsregierung Zahlen vor, die die Ausgaben der deutschen Automobilindustrie (sowie deren Partner) im Laufe der Umstellung hin zum neuen erlaubten Messwert aufzeigen? 2
- 2.1 Sind der Staatsregierung negative Kritiken der deutschen Automobilindustrie (sowie deren Partner) zugekommen? 3
- 2.2 Wenn ja, welche Hauptaugenmerke wurden hierbei am häufigsten genannt? 3
3. Inwiefern kann die Staatsregierung die Forderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (6,25 Prozent aller verkauften Kraftstoffe müssen aus regenerativen Quellen gewonnen worden sein) in Vor- und Nachteilen bewerten?..... 3
- 4.1 Wie bewertet die Staatsregierung den Kehrdiesel (kein fossiler Diesel!) hinsichtlich des enormen Einsparungspotenzials von 65 Prozent aller Emissionen? 3
- 4.2 Inwiefern sieht die Staatsregierung Vor- und Nachteile im Vergleich von reiner Elektromobilität und der Verwendung von Kehrdiesel bei Kraftfahrzeugen? . 3
- 4.3 Welche Änderungen zieht die Staatsregierung in Bezug auf die negative Auffassung von Kehrdiesel in Betracht? 3
5. Wie schätzt die Staatsregierung den Einsparungseffekt für Erdöl solcher Kehrdiesel-betriebenen Kraftfahrzeuge ein?..... 4
6. Wie bewertet die Staatsregierung die politische Freiheit hinsichtlich der Entscheidung für die Elektromobilität anstatt der Verwendung von Kehr-

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- diesel? 4
7. Ist der Staatsregierung bewusst, dass der Kehrdiesel in kürzester Zeit den fossilen Diesel ersetzen könnte (jeder Diesel kann theoretisch Kehrdiesel tanken) und somit die gesetzten Emissionsziele weitaus schneller und positiver erreicht werden könnten? 4

Antwort

des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
vom 26.02.2020

Vorbemerkung:

Die sogenannten paraffinischen Kraftstoffe können fossile Kraftstoffe, insbesondere fossile Dieseldieselkraftstoffe ganz oder teilweise ersetzen. Oft wird auch die Bezeichnung synthetische Kraftstoffe als Sammelbegriff verwendet. Man unterscheidet zwei wesentliche Herstellungsarten:

Beim Fischer-Tropsch-Verfahren wird der paraffinische Kraftstoff aus dem Synthesegas durch Kettenaufbau gebildet. Die üblicherweise verwendeten Bezeichnungen beziehen sich auf den zur Erzeugung des Synthesegases verwendeten Rohstoff: Kohle – Coal to Liquid (CtL), Gas – Gas to Liquid (GtL), Biomasse – Biomass to Liquid (BtL) oder bei Power to Liquid (PtL) auf den zur Elektrolyse von Wasser genutzten regenerativem Strom.

Beim Hydrierungsverfahren werden durch eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff Öle oder Fette in Kohlenwasserstoffe umgewandelt. Häufig wird dafür die Abkürzung HVO (Hydrogenated oder Hydrotreated Vegetable Oils) verwendet. Werden neben Pflanzenöl auch tierische (Alt-)Fette und andere Rohstoffe bei der Herstellung eingesetzt, ist die Bezeichnung HDRD (Hydrogenation Derived Renewable Diesel) als Oberbegriff zutreffender.

Ein hauptsächlich auf HDRD basierender Treibstoff wird als C.A.R.E. Diesel® vermarktet, dieser ist wahrscheinlich mit „Kehrdiesel“ gemeint.

Bei einem paraffinischen Kraftstoff kann man praktisch nicht mehr auf die Ausgangsstoffe schließen, wesentlich ist nur noch, dass die Eigenschaften paraffinischer Kraftstoffe sich von denen des regulären Dieseldieselkraftstoffes unterscheiden. Sie sind für Europa in der Norm EN15940 spezifiziert.

Wenn nicht anders vermerkt, bezieht sich daher die Beantwortung auf paraffinische Kraftstoffe im Allgemeinen.

1.1 Inwiefern sind die Vorhaben des aktuell bekannten Bundes-Immissionschutzgesetzes (Stickoxide pro Kilometer) umsetzbar?

Es erschließt sich nicht, was mit „Vorhaben des aktuell bekannten Bundes-Immissionschutzgesetzes“ gemeint ist.

1.2 Liegen der Staatsregierung Zahlen vor, die die Ausgaben der deutschen Automobilindustrie (sowie deren Partner) im Laufe der Umstellung hin zum neuen erlaubten Messwert aufzeigen?

Der Staatsregierung liegen hierzu keine Zahlen vor.

2.1 Sind der Staatsregierung negative Kritiken der deutschen Automobilindustrie (sowie deren Partner) zugekommen?

Es erschließt sich nicht, worauf sich etwaige negative Kritiken der deutschen Automobilindustrie beziehen sollen.

2.2 Wenn ja, welche Hauptaugenmerke wurden hierbei am häufigsten genannt?

Siehe Antwort zu Frage 2.1.

3. Inwiefern kann die Staatsregierung die Forderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (6,25 Prozent aller verkauften Kraftstoffe müssen aus regenerativen Quellen gewonnen worden sein) in Vor- und Nachteilen bewerten?

Ab 2009 waren Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotoren verpflichtet, Otto- und Dieselmotoren 6,25 Prozent Biokraftstoffe, bezogen auf den Energiegehalt, beizumischen. 2015 wurde diese Beimischungspflicht durch die Treibhausgasemissionsminderungsquote im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) abgelöst. Gemäß § 37a BImSchG müssen ab 2020 die Treibhausgasemissionen der in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um 6 Prozent, im Vergleich zu einem Referenzkraftstoff, gemindert werden. Dies kann zum Beispiel durch den Einsatz von Biokraftstoffen, von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien, durch die Anrechnung von Elektromobilität oder die Vermeidung von Up-Stream-Emissionen bei der Kraftstoffproduktion erfolgen.

Ein Vorteil der Treibhausgasemissionsminderungsquote ist, dass die Treibhausgaseminderung im Verkehr technologieneutral und kosteneffizient erfolgen kann. Sie erhöht allerdings die Kraftstoffkosten.

4.1 Wie bewertet die Staatsregierung den Kehrdiesel (kein fossiler Diesel!) hinsichtlich des enormen Einsparungspotenzials von 65 Prozent aller Emissionen?¹

Die Frage ist unklar, denn das angegebene Zitat bezieht sich auf Techniklösungen, wie u. a. Motorsteuerung, Einspritzsysteme und Katalysatoren oder Abgasrückführung und deren Einsparpotenziale und nicht auf paraffinische Kraftstoffe.

4.2 Inwiefern sieht die Staatsregierung Vor- und Nachteile im Vergleich von reiner Elektromobilität und der Verwendung von Kehrdiesel bei Kraftfahrzeugen?

Zu einer Bewertung zu Vor- und Nachteilen von Elektromobilität und synthetischen Kraftstoffen wird verwiesen auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD – BT-Drs. 19/12231 – Gegenwind für das E-Auto, sowie die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Dr. Martin Neumann, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – BT-Drs. 19/5822 – Synthetische Kraftstoffe für die Mobilität in Deutschland, sowie die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Till Mansmann, Alexander Graf Lambsdorff, Olaf in der Beek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – BT-Drs. 19/16007 – E-Fuels und synthetische Kraftstoffe für eine effiziente Klimapolitik.

4.3 Welche Änderungen zieht die Staatsregierung in Bezug auf die negative Auffassung von Kehrdiesel in Betracht?

Die Staatsregierung sieht kein Negativimage paraffinischer Dieselmotoren.

¹ Die 200-Grad-Lösung Neue Bosch-Dieselmotoren hilft, selbst unter künftigen EU-Grenzwerten zu bleiben // BOSCH Technik fürs Leben
URL: <https://www.bosch.com/de/stories/neue-bosch-technik-fuer-diesel-motoren/> (Aufgerufen am: 24.01.2020).

5. Wie schätzt die Staatsregierung den Einsparungseffekt für Erdöl solcher Kehrdiesel-betriebenen Kraftfahrzeuge ein?

Hierzu liegen keine Daten vor.

6. Wie bewertet die Staatsregierung die politische Freiheit hinsichtlich der Entscheidung für die Elektromobilität anstatt der Verwendung von Kehrdiesel?

Letztendlich entscheiden die Verbraucher, welcher Art von Mobilität sie den Vorzug geben.

7. Ist der Staatsregierung bewusst, dass der Kehrdiesel in kürzester Zeit den fossilen Diesel ersetzen könnte (jeder Diesel kann theoretisch Kehrdiesel tanken) und somit die gesetzten Emissionsziele weitaus schneller und positiver erreicht werden könnten?

Im Vorfeld zur Novelle der 10. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wurde von verschiedenen Ländern, auch von Bayern, die Einführung von paraffinischen Kraftstoffen als Reinkraftstoff gefordert. Dies wurde vom Bund vor allem wegen der Eilbedürftigkeit der Novellierung (drohendes Vertragsverletzungsverfahren) abgelehnt. In einer Entschließung (BR-Drs. 486/19 B) bittet der Bundesrat die Bundesregierung, innerhalb eines Jahres darzustellen, mit welchen rechtlichen Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene fortschrittliche Biokraftstoffe, erneuerbare nicht biogene Kraftstoffe oder ihre Kombinationen in den Verkehr gebracht werden dürfen.