VDMA-Positionspapier

Arbeitsgemeinschaft
Power-to-X
for Applications

Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen) (Kraftstoffqualitätsverordnung – 10. BImSchV)

Der VDMA, Verband Deutscher Maschinen und -anlagenbau, ist der größte europäische Industrieverband. Der VDMA vertritt die Interessen von mehr als 3000 Mitgliedsunternehmen aus nahezu allen Branchen der Investitionsgüterindustrie. Im VDMA sind die wesentlichen Player einer Power-to-X Wertschöpfungskette bereits organisiert: von der Erzeugung erneuerbarer Energie über die Anlagenbauer bis hin zu den Abnehmern künstlicher Kraftstoffe. Die Arbeitsgemeinschaft „Power-to-X for Applications“ (AG P2X4A) bindet alle weiteren wichtigen Stakeholder – wie zum Beispiel die Automobilindustrie und die Mineralölwirtschaft – ein und bietet dieser heterogenen Community eine übergreifende Plattform zur Zusammenarbeit. Weitere Informationen über den VDMA sind unter www.vdma.org abrufbar.

Power-to-X ist ein Garant für die Energiewende im Verkehr und bei den mobilen Maschinen

Das Pariser Klimaschutzabkommen setzt Politik und Gesellschaft ein klares Ziel: Um den Temperaturanstieg bis zum Ende des 21. Jahrhunderts auf maximal zwei Grad Celsius zu begrenzen, müssen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 drastisch sinken. Es gilt, in allen Sektoren eine weitgehende Klimaneutralität zu erreichen, ohne sozialen Frieden und Wohlstand in Deutschland zu gefährden. Im Energiesektor hat Deutschland durch die 2011 eingeleitete Energiewende bereits große Fortschritte erzielt. Im Verkehrssektor und bei den mobilen Maschinen sind jedoch noch erhöhte Anstrengungen erforderlich, um die Ziele für 2030 und 2050 zu erreichen. In diesen Bereichen ist die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern nach wie vor sehr groß. Die Umstellung auf batterieelektrische Antriebe und Brennstoffzellen ist für den PKW eine interessante und derzeit intensiv verfolgte Option. Für den wachsenden Straßengüterverkehr, die Schifffahrt sowie mobile Maschinen sind alternative Antriebe auf absehbare Zeit jedoch keine Lösung.

Die Unabhängigkeit von mineralölbasierten Kraftstoffen ist nur über Power-to-X Kraftstoffe zu erreichen. Bei der Verbrennung solcher „eFuels“ wird entweder überhaupt kein Kohlendioxid freigesetztoder bei Verwendung kohlenstoffbasierter eFuels ausschließlich die Menge Kohlendioxid, die zuvor bei der Herstellung chemisch gebunden wurde. Die Bedeutung von eFuels im Verkehrsbereich zur Erreichung der Klimaschutzziele hat auch das Umweltbundesamt in seiner Studie dokumentiert.

VDMA e.V.
Lyoner Str. 18
60528 Frankfurt am Main, Germany
Telefon +49 69 6603-1378
E-Mail p2x4a@vdma.org
Internet www.vdma.org
Vereinsregister AG Frankfurt/Main, Nr. VR4278

Arbeitsgemeinschaft
Power-to-X for Applications
Vorsitzender:
Dr. Uwe Lauber
Geschäftsführer:
Peter Müller-Baum

Paraffinische Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen zulassen

Paraffinische Kraftstoffe werden in Zukunft voraussichtlich weiterhin in großen Mengen für die PKW Mobilität und die Luftfahrt benötigt und können unter anderem über die Fischer-Tropsch-Synthese aus erneuerbaren Rohstoffen erzeugt werden. Gegenüber konventionellen Kraftstoffen weisen sie dann hohe Treibhausgasminderungspotenziale auf. Die Emissionsvorteile von paraffinischen Kraftstoffen können bislang jedoch nur teilweise genutzt werden, nämlich, wenn diese den konventionellen, fossilen Kraftstoffen beigemischt werden. Der Verkauf reiner paraffinischer Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen ist bislang nicht möglich, da ihre Energiedichte niedriger ist als jene der zugelassenen Dieselkraftstoffe nach DIN EN 590.

Wenige Verfahren zur Herstellung regenerativer paraffinischer Kraftstoffe (mit hohem, aber begrenzten Mengenpotenzial) werden bereits in großindustriellem Maßstab (Dimension Mio. Jahrestonnen) angewendet. Zahlreiche weitere Verfahren befinden sich derzeit im Stadium der Demonstration. Wenn sie im Jahr 2050 den benötigten Beitrag zu einem nahezu CO2 emissionsneutralen Verkehrssektor leisten sollen, dann muss die Einführung dieser Technologien deutlich unterstützt werden, um Industriemaßstab erreichen zu können.

Die notwendigen Investitionen müssen durch dauerhaft tragbare Geschäftsmodelle langfristig gesichert werden. Der Markthochlauf kann insbesondere über den Straßenverkehr organisiert werden. Die späteren Zielsektoren Luft- und Schifffahrt werden aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs die benötigten Qualitätsprämien für die neuen Produkte nicht zu zahlen bereit sein.

Wir verweisen hier auch auf zahlreiche Studien, die die Notwendigkeit von alternativen Kraftstoffen inkl. paraffinischer Kraftstoffe belegen konnten, etwa die IMPULS-Studie P2X vom Fraunhofer ISI, insbesondere aber auch die PROGNOS Studie „Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende“, und fordern auf dieser Grundlage, paraffinische Kraftstoffe mit ihrer Norm DIN EN 15940 als an öffentlichen Tankstellen frei verkäufliche Kraftstoffe in die 10. BImSchV neu aufzunehmen.

Zu diesem Zweck halten wir folgende Änderungen für notwendig:

- In § 4 (1) muss es lauten: „...wenn er den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017, oder der DIN EN 15940, Ausgabe August 2018, genügt.“

- In § 12 Nr. 1. muss ein neuer Punkt aufgenommen werden: „DIN EN 15940, Ausgabe August 2018,“

- In § 14 (1) ist eine neue Nummer 4 aufzunehmen (die nachfolgenden Nummern werden um 1 erhöht) wie folgt: „Dieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 15940, Ausgabe August 2018, genügt oder gleichwertig nach § 12 ist, wird mit der Bezeichnung „Paraffinischer Dieselkraftstoff“ und dem Zeichen nach Anlage 5a gekennzeichnet“.

- Es ist eine neue Anlage 5a aufzunehmen entsprechend der Anlage 5, in der das Wort „Diesel“ in allen vorkommenden Fällen ersetzt ist durch „paraffinischer Diesel“, der Verweis „zu § 14 Absatz 1 Nummer 3“ geändert ist auf „zu § 14 Absatz 1 Nummer 4“, die Angabe „DIN EN 590“ ersetzt ist durch „DIN EN 15940“ und die Bezeichnung „B7“ ersetzt ist durch „XTL“.

Es sei hier darauf hinweisen, dass viele Unternehmen der Fahrzeug-, Motoren und Zulieferindustrie in der Vergangenheit bereits paraffinische Dieselkraftstoffe mit viel Aufwand untersucht, freigeben und auch hinsichtlich den aktuellen EU-Richtlinien zertifiziert haben. Die Nichtaufnahme von paraffinischen Diesel gemäß EN 15940 würde sicherlich ein falsches Zeichen hinsichtlich weiterer Entwicklungen und der notwendigen Investitionssicherheit setzen.

Wir bitten daher um die Berücksichtigung unserer Vorschläge und die Änderung des Entwurfes zur 10. BImSchV. Zu erläuternden Gesprächen stehen wir selbstverständlich zur Verfügung, ebenso für etwaige Rückfragen.

[redacted]
22..05.2019