

Klimaschutz: Mit Bestandsflotten unmittelbar aus fossilen Kraftstoffen aussteigen – HVO100 aus Rest- und Abfallstoffen für den Straßenverkehr rechtlich zulassen –

Problem

Der Verkehrssektor in Deutschland und hierbei insbesondere der Straßengüter- und Personenverkehr muss seinen CO₂-Ausstoß bis 2030 im Vergleich zu 2019 nahezu halbieren – von 164 Mio. t CO₂-Äquivalent auf 85 Mio. t. Aktuell verfehlt der Sektor die Ziele des Klimaschutzgesetzes jedoch, vor allem weil der Markthochlauf für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch am Anfang steht.

Die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien, wie Batterieelektrik oder Wasserstoff-Brennstoffzelle, hängt maßgeblich von der Verfügbarkeit und Dichte eines alternativen Lade- und Betankungsinfrastrukturnetzes ab und wird damit einen Zeitraum von mehreren Jahren erfordern. Zum Erreichen der Klimaschutzziele werden alle verfügbaren Defossilisierungsoptionen benötigt.

Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb werden daher mittelfristig weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der individuellen Mobilität, von Logistikketten und Betriebsabläufen leisten und müssen dementsprechend ebenfalls einen Beitrag zur Emissionsreduktion erbringen. Derzeit werden noch immer ca. 97 Prozent des Kraftfahrzeugbestandes mit fossilen Energieträgern betrieben. Deshalb ist es jetzt dringend erforderlich, erneuerbare Kraftstoffe, die mit einem hohen Emissions-Minderungspotenzial fossilen Diesel eins zu eins ersetzen können, einzusetzen.

Solche erneuerbaren Kraftstoffe können bereits heute aus nachhaltigen biogenen Rest- und Abfallstoffen (HVO100, eng. für Hydrotreated Vegetable Oils) gewonnen werden. Die hierfür in Deutschland aktuell zulässige Beimischung von HVO zu fossilem Diesel ist für die Erreichung der Klimaschutzziele jedoch völlig unzureichend und geht überdies an der Marktnachfrage vorbei.

Der geltende Rechtsrahmen schränkt das Inverkehrbringen von HVO100 unverhältnismäßig und praxisfern stark ein. Privatwirtschaftlich betriebenen Fahrzeugflotten des Straßengüterverkehrs, Reise-, Fernbus- und Dienstwagenflotten sowie Privatpersonen bleibt die Nutzung von HVO100 – nicht nachvollziehbar – rechtlich verwehrt. Beispielsweise ergibt sich hierdurch im Kombinierten Verkehr die Schieflage, dass zwar Dieselloks auf nachhaltiges HVO100 umgestellt werden können, die Lkw jedoch weiterhin nur mit konventionellem Diesel fahren dürfen. Im Personenverkehr dürfen ÖPNV-Busse in bestimmten Fällen mit HVO100 betankt werden, wenn dasselbe Unternehmen jedoch seine Reisebusse an derselben Tankstelle mit demselben Kraftstoff betanken möchte, ist dies verboten.

HVO100 gemäß DIN EN 15940 ist ein in der Praxis erprobter und im industriellen Maßstab verfügbarer erneuerbarer Dieseldieselkraftstoff. Mit der rechtlichen Zulassung von HVO100 für den Straßenverkehrssektor könnten bereits heute (!) die CO₂-Emissionen zahlreicher Dieselfahrzeugflotten dauerhaft, nachhaltig und kosteneffizient gesenkt werden.

Forderung

Die Unterzeichner fordern die rasche Markttöffnung für erneuerbare paraffinische Reinkraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen (HVO100 gemäß DIN EN 15940) durch Aufnahme der DIN EN 15940 als Anforderung für die Inverkehrbringung in §4 der 10. BImSchV.

Begründung

- HVO ist ein erneuerbarer paraffinischer Dieselmotorkraftstoff mit einer um bis zu 90% geringeren Treibhausgasbilanz als fossiler Diesel. HVO100 wird aus zertifizierten, nachhaltigen Rest- und Abfallstoffen, wie gebrauchten Frittierfetten, hergestellt und steht daher nicht in Konkurrenz mit Futter- und Nahrungsmitteln. Bedenken, bei der Herstellung von HVO100 würde Palmöl verwendet, sind unbegründet. Seit 2023 gelten in Deutschland verschärfte Nachhaltigkeitskriterien, wodurch Biokraftstoffe aus Palmöl vom Markt ausgeschlossen werden.
- Annähernd alle Fahrzeug- und Motorenhersteller haben die von ihnen produzierten Dieselmotoren für HVO100 freigegeben – teilweise sogar rückwirkend für Bestandsfahrzeuge. Für LKW und Busse liegen diese Freigaben bereits seit mehreren Jahren vor. Die Beschränkung der Freigabe von HVO in Deutschland auf die Beimischung zu konventionellem Diesel ist damit nicht mehr gerechtfertigt.
- Es bedarf keiner technischen Anpassungen oder Umrüstungen der Fahrzeuge oder des flächendeckenden Tankstellennetzes. Selbiges gilt für die bestehende, nicht-öffentliche Tankinfrastruktur auf Logistikanlagen und Betriebshöfen.
- Im Gegensatz zu Deutschland erlauben die meisten EU-Mitgliedstaaten und die USA das Inverkehrbringen und den Verkauf von HVO100. HVO100 ist bereits an über 600 Tankstellen in Europa frei erhältlich. Da bei Ausschreibungen von internationalen Logistikaufträgen vermehrt strenge Anforderungen an den Klimaschutz gelten, wird der Einsatz von HVO100 zunehmend nötig. Hieraus ergeben sich Wettbewerbsnachteile für deutsche Anbieter im Straßengüterverkehrsmarkt.
- Es sind hinreichend große Mengen HVO marktverfügbar, um einen relevanten Beitrag auf und abseits der Straße zu leisten: Weltweit werden über 7 Mio. t HVO produziert. Bis 2025 wird die globale HVO-Produktion voraussichtlich 30 Mio. t überschreiten¹. Mittel- und langfristig bieten skalierbare und nachhaltige Rohstoffquellen weitere Mengenpotenziale.
- Klimabewusste Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen, Landwirtschaftsbetriebe und Baufirmen, Busbetriebe, Betreiber von Dienstwagenflotten sowie Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer könnten gezielt und unmittelbar aus fossilen Dieselmotorkraftstoffen aussteigen. Zusätzlich ermöglicht HVO100 eine saubere Verbrennung, von der insbesondere die Emissionen älterer Motoren profitieren können und damit ein Beitrag zu NOx- und Feinstaubreduzierung geleistet werden kann.

¹ Greenea (2021): Greenea Horizon 2030 - Which investments will see the light in the biofuel industry

Die Unterstützer:

