



StMUV - Postfach 81 01 40 - 81901 München

Präsidentin  
des Bayerischen Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihre Nachricht

Unser Zeichen  
73-A0010-2020/36-2

Telefon +49 89 9214-00

München  
26.02.2020

Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Ferdinand Mang (AfD), Katrin Ebner-Steiner (AfD) vom 12.02.2020 betreffend  
Emissionseinsparungen und Umweltschutz/Klimaschutz durch Kehrdiesel

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie wie folgt:

**Vorbemerkung:**

Die sogenannten paraffinischen Kraftstoffe können fossile Kraftstoffe, insbesondere fossile Dieselmotorkraftstoffe 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 Dieselmotorkraftstoffes 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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (Stickoxide pro Kilometer) umsetzbar?*

Es erschließt sich nicht, was mit „Vorhaben des aktuell bekannten Bundesimmissionsschutzgesetzes“ 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 Hauptaugenmerkmale wurden hierbei am häufigsten genannt?*

Siehe Antwort zu Frage 2.1.

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

Ab 2009 waren Inverkehrbringer von Otto- und Dieseldieselkraftstoff verpflichtet, Otto- und Dieseldieselkraftstoff 6,25 Prozent Biokraftstoffe, bezogen auf den Energiegehalt, beizumischen. 2015 wurde diese Beimischungspflicht durch die Treibhausgasminderungsquote im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) abgelöst. Gemäß § 37 a 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 Treibhausgasminderungsquote ist, dass die Treibhausgasminderung im Verkehr technologieneutral und kosteneffizient erfolgen kann. Sie erhöht allerdings die Kraftstoffkosten.

*4.1 Wie bewertet die Staatsregierung den Kehrdiesel (kein fossiler Diesel!) hinsichtlich dem enormen Einsparungspotenzial von 65% aller Emissionen? [1]*

[1] Die 200-Grad-Lösung Neue Bosch-Dieseldieseltechnik 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).

Die Frage ist unklar, denn das angegebene Zitat bezieht sich auf Techniklösungen, wie u. a. Motorsteuerung, Einspritzsysteme und Katalysatoren oder Abgasrückführung und deren Einsparpotentiale 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 – Drucksache 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 – Drucksache 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 – Drucksache 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 Dieselkraftstoffe.

*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. 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 EntschlieÙung (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.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Thorsten Glauber, MdL  
Staatsminister