

Mehr Klimaschutz an der Zapfsäule – Tankstellen wollen deutlich mehr erneuerbare Kraftstoffe anbieten

Erneuerbare Kraftstoffe können einen großen Beitrag leisten, klimaschädliche Emissionen im Straßenverkehr zu senken. Doch damit Autos flächendeckend mit klimafreundlichen Sorten betankt werden können, muss Platz in den Tanks und an den Zapfsäulen geschaffen werden. Dafür brauchen die Betreiber größere Flexibilität bei der Gestaltung ihrer Angebotspalette als es die derzeitige Bestandsschutzsortenregelung erlaubt. (Anmerkung: weitere technische Kommentare sind im Anhang zusammengestellt.)

Tankstellen können aufgrund der bestehenden Infrastruktur nur eine begrenzte Anzahl an Kraftstoffsorten anbieten. Im Zuge des absehbar zunehmenden Aufkommens neuer klimafreundlicherer Kraftstoffe gilt es, die bestehenden Erdtanks und Zapfsäulen an Tankstellen möglichst effizient zu nutzen.

Unser Ziel ist, dass sich Autofahrer*innen in Deutschland möglichst an allen Tankstellen für klimafreundliche Kraftstoffsorten entscheiden können. Um dies zu erreichen, schlagen wir im Rahmen der Anpassung der 10. BImSchV die folgende Änderung der Bestandsschutzsortenregelung vor:

§3 Abs. 2 der 10. BImSchV: Flexibilisierung der Bestandsschutzsorte“

(2) Wer Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super“ mit mehr als 5 Volumenprozent Ethanol anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der **Qualität „Super“ oder „Super Plus“** mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent anzubieten.

Diese Änderung erlaubt es, die Bestandsschutzsortenregelung bei Verkauf von Super E10 wahlweise auch mit Super Plus E5, statt bisher ausschließlich mit Super E5, zu erfüllen.

Durch die steigende Anzahl von E-Fahrzeugen gewinnen „Stromzertifikate“ für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) eine zunehmend wichtige Rolle. Doch sie werden nicht ausreichen, um die steigenden ambitionierten CO₂-Minderungsvorgaben zu erfüllen. Hierzu sind deutlich höhere Anteile erneuerbarer Kraftstoffe notwendig, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Die THG-Quote wird in den nächsten sieben Jahren von 8 % auf mindestens 25 % ansteigen. Für deren Erfüllung muss die Produktpalette an erneuerbaren Kraftstoffen an der Tankstelle deutlich erweitert werden. Der vorgenannte Änderungsvorschlag ermöglicht dies.

Bisher limitierte Super E5 mit einer Beimischung von maximal 5 % Bioethanol die THG-Einsparungen auf rund 3 %. Die Flexibilisierung und der durch den Verzicht auf diese Benzinsorte freiwerdende Tankinfrastruktur ermöglicht den Tankstellen, individuell darüber zu entscheiden, welche klimafreundlicheren Kraftstoffe wie E-Fuels, B10 und HVO100 in Zukunft angeboten werden können.

In diesem Sinne und mit gleicher Begründung fordern wir die Bundesregierung auf, sich auf Europäischer Ebene für eine möglichst frühe Aufgabe der Verpflichtung zum Angebot von B7 einzusetzen.

ANHANG

Aus technischer Sicht notwendige Änderungen

Zu § 4 (9)

Durch die Einfügung der neuen Absätze sollte der Verweis auf Absatz 2 in einen Verweis auf Absatz 6 geändert werden.

Zu § 7

Zur Norm für Autogas ist ein Amendment erschienen. Der Zielsetzung der Novelle entsprechend sollte die aktuelle Ausgabe der Norm herangezogen werden:

DIN EN 589:2022-04: Deutsche Fassung EN 589:2018+A1:2022.

Zu § 8 (1) und § 13 (1) Nummer 9

In diesen Vorschriften wird unverändert festgelegt, dass Erdgas und Biogas als Kraftstoffe der DIN EN 16723 Teil 2 Tabelle D1 genügen müssen. Damit wird die Anforderung an die Qualität unnötig verschärft.

Die Einhaltung Tabelle D1 kann nach heutigen Erfahrungen bei Versorgung der Zapfpunkte über das Leitungsnetz nicht gesichert werden. Für Leitungstransporte sind lediglich die Grenzwerte der DIN EN 16276 bzw. der DVGW 260 einzuhalten.

Auch die Qualität von importiertem LNG genügt der Tabelle D1 nicht zuverlässig. In benachbarten Staaten werden die Anforderungen nur an Einhaltung der EN 16723-2 gestellt, ohne dass kraftstoffbedingte Probleme berichtet würden. Technische Unterschiede der Fahrzeuge bestehen unseres Wissens nicht.

Damit wird ein Markthindernis geschaffen, das in anderen EU-Mitgliedsstaaten nicht existiert. Der Binnenmarkt wird damit gestört.

Zu § 8 (3) und § 13 (1) Nummer 9 b)

Bei der Verflüssigung von Erd- oder Biogas werden Bestandteile mit niedrigem Heizwert - wie z.B. CO₂ - zuverlässig abgetrennt. LNG wird somit immer Heizwerte aufweisen, die der Qualität „H“ entsprechen. Wir schlagen vor, in § 8 (3) die Worte „Absätze 1 und 2“ zu ersetzen durch „Absatz 1“ und in § 13 (1) Nummer 9 b) bb) zu streichen.

Zu § 8 (1)

Die Bestimmung „Für Anforderungen an zugesetzte Additive gilt Abschnitt 5.2 der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008“ ist juristisch nicht zuverlässig, da die Norm zurückgezogen wurde. Sie bewirkt zudem, dass auch für LNG Odorierung zwingend gefordert wird. Für LNG steht allerdings kein erprobtes und sicheres Odorierungsmittel zur Verfügung. Wir halten es für geeigneter, Satz 4 zu formulieren als „Es ist ein geeignetes Odorierungsmittel einzusetzen.“ Auch sind für tiefkalte Bedingungen geeignete Additive nicht ersichtlich. Daher ist in § 8 (3) am Ende des Satzes 1 zu ergänzen „mit Ausnahme von Absatz 1 Satz 4“.

Zu § 21 (1), § 22 (2) und Artikel 2 Absatz 2

Nach jüngst kommunizierter Interpretation des BMUV ist Inverkehrbringen von Kraftstoffen nur zulässig, wenn dafür Qualitätsanforderungen in der 10. BImSchV gestellt werden. In diesem Zusammenhang bewirkt der Wortlaut von § 21 (1), § 22(2) und Artikel 2 Absatz 2 eine unnötige Verzögerung der Möglichkeit zur Einführung von B10 – somit eine Verzögerung der Reduktion von THG-Emissionen des Verkehrs. Wir fordern, die Worte „18 Monate“ zu streichen. Eine Übergangsfrist ist für die Erlaubnis eines Inverkehrbringens nicht notwendig.

Zu § 22 (1)

Der Begründung in Teil B folgend, sollte § 22 Absatz 3 auf § 21 Absatz 2, und nicht auf § 21 Absatz 1, verweisen.

Zu § 22 (1) und Artikel 2 Absatz 1

Die Vorschriften der AFIR berühren die Inhalte dieser Verordnung ausschließlich im Bereich der Auszeichnung. Im Verordnungsgebungsprozess der EU sind keine Änderungen dieser Vorschriften gegenüber dem bestehenden Recht absehbar. Wir halten insofern die Wartefrist von 6 Monaten nach Inkrafttreten der AFIR für nicht notwendig. Wir setzen uns für einen frühestmöglichen Termin des Inkrafttretens der Verordnung ein und fordern daher nach den Worten „frühestens jedoch“ Streichung der Worte „6 Monate“.