Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.

FPN Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

Synthetische Kraftstoffe und das Taxi- und Mietwagengewerbe

FPN und VSPV setzen sich ein für alle geeigneten Lösungen zur Reduktion von C02-Emissionen durch aktuelle und künftige Fahrzeugflotten des Taxi- und Mietwagengewerbes.

1.
Ausschlaggebend für einen CO2-geminderten Betrieb von Fahrzeugen ist in erster Linie nicht das Antriebskonzept, sondern der Kraftstoff. In der gesamten EU sind EN15940 Kraftstoffe, zu denen auch HVO100 zählt, bereits flächendeckend für den Verkauf an Endkunden freigegeben. Schweden und Italien sind hier europäischer Benchmark. Seit Mai 2024 darf HVO100 der Norm EN15940 nun auch endlich in Deutschland an Endkunden verkauft werden.

Zuvor schränkte die Bundesregierung den Verkauf ein, sodass der CO2-reduzierende Effekt, der ab der ersten Tankfüllung eintritt, nur kommunalen und gewerblichen Flotten zugänglich gemacht wurde.

Um die Nutzung von HVO100 in der THG-Bilanz anerkannt zu bekommen, ist die Einrichtung einer eigenen Tankinfrastruktur auf dem Betriebsgelände der einfachste Weg. So bekommt der Flottenbetreiber nämlich durch den Kraftstoffhändler eine Bescheinigung über Herkunft, CO2-Minderungspotential, Produktionsland sowie Rohstoffzusammensetzung ausgehändigt, die u.U. insbesondere bei Aufträgen aus der öffentlichen Hand und bei Betrieben, die der CVD unterliegen entscheiden, ob ein Auftrag erteilt wird, oder nicht. Hersteller mit Produktion in der EU gelten deshalb, statt dem Import fertiger Kraftstoffe als besonders zuverlässig und somit als revisionssicher.

2.
Durch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen (XtL; X to Liquid), wie vor allem HVO100 ohne jegliche Veränderung an der technischen Substanz des Fahrzeugs lassen sich CO2-Emissionen um bis zu 90% (HVO100) und um theoretisch bis zu 100% (PtL = Power to Liquid /efuels) reduzieren. Aufgrund ihrer chemischen Zusammensetzung, insbesondere der Freiheit von Aromaten verfügen diese Kraftstoffe über ein saubereres Verbrennungsverhalten, sodass neben CO2 auch Feinstaub, NOx usw. drastisch minimiert werden. Der am deutlichsten spürbare Effekt ist die deutliche Senkung des AdBlue Verbrauchs und das Ausbleiben von sog. Versottung in AGR und DPF.

3.
Mit Kraftstoffen wie HVO100 können alternative Kraftstoffe bereits heute ergänzend neben anderen, innovativen Konzepten im Markt etabliert werden, um die Bestandsflotte und neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit maximal positivem Effekt für das Klima zu defossilisieren.

Synthetische Kraftstoffe, insbesondere efuels, die als PTL per Elektrolyse erzeugt werden, sind keine „Brückentechnologie“, sondern langfristig fester Bestandteil der globalen Defossilisierungsstrategie, die auch und wesentlich von Rohölförderländern verfolgt wird.

U.a. in den OPEC-Staaten werden bereits entsprechende Großanlagen installiert, um in den kommenden Jahren efuels in industriellem Maßstab zu Kosten von deutlich unter US$ 1,--/ Liter unter Verwendung von Solarenergie herstellen zu können. Auch Windenergie steht in Regionen außerhalb Deutschlands dauerhaft und in größerem Maßstab zur Verfügung – so z.B. an der Küste Nova Scotias in Kanada, wo vergleichbare Konzepte entwickelt werden.

Innovative Produktionsverfahren, wie das READi-Verfahren von Prof. Willner von der HAW Hamburg ermöglichen es, auf bisher unerschlossene Rohstoffquellen zuzugreifen und diese mit minimalem Energieaufwand zu Kraftstoffen für unterschiedliche Anwendungsbereiche zu verarbeiten. Solche Verfahren werden in Deutschland entwickelt, die zu exportfähigen und wirtschaftlich erfolgreichen Konzepten reifen können, wenn sie die nötige, vor allem politische Unterstützung erhalten.

4.
Das CO2-Bindungspotential von PtL-Kraftstoffen kann zur Reduktion von CO2 in der Atmosphäre genutzt werden: 1Kg PtL-Kraftstoff bindet 2.6Kg CO2. Zieht man in Betracht, dass weltweit ca. 540 Gigatonnen nur als nationale Kraftstoffreserven über mehrere Jahrzehnte gelagert werden, erkennt man das große Potential dieser Alternative zu Carbon-Capture Projekten.

Wir werben daher in unserer Mitgliedschaft für die Nutzung synthetischer Kraftstoffe wie etwa HVO100 in Taxen und Mietwagen.

Wir fordern von der Politik, nach erfolgter und überfälliger Anerkennung von EN15940 Dieselkraftstoff aus nicht fossilen Quellen im Rahmen der 10. BImSchV diesen Weg konsequent weiterzuverfolgen und in der EU und in Deutschland, durch die Anerkennung sämtlicher XtL-Kraftstoffe innerhalb der Flottengrenzwertregelung eine Gleichstellung mit der Elektromobilität zu schaffen.

Argumente kompakt

- Sofort wirksam durch umrüstungsfreie Anwendung in allen Verbrennungsmotoren (aktuell Dieselmotoren mit HVO)
- Verringerung von Verschleiß und Eliminierung der Versottung des Abgastraktes (vor allem: DPF und AGR)
- Größere Effizienz durch verbessertes Verbrennungsverhalten
- Bestandsflotte wird in Defossilisierung zu 100% einbezogen
- Volle Anerkennung innerhalb der THG-Bilanz des Unternehmers und Auftraggebers (ÖPNV, kommunale Auftraggeber)
- Einsatz im nicht elektrifizierbaren Bereich (Schwellen-/Entwicklungsländer; Bau/ Agrar /Off- Highway, …)