

## Stellungnahme

# zur Neufassung der Verordnung über die Beschaffenheit und Auszeichnung von Kraftstoffen – 10. BImSchV

Stand Referententwurf vom 29. April 2019

Berlin, 23. Mai 2019

Das Bundesministerium für Umweltschutz, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat am 7. Mai 2019 die Verbändeanhörung zum Referentenentwurf zur **Neufassung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV)** eingeleitet.

Zur Umsetzung von europarechtlichen Vorgaben wird die 10. BImSchV neu gefasst. Ziel der Verordnung ist es, zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Anforderungen an die Herstellung, das Inverkehrbringen, das Einführen und die Beschaffenheit von Kraft- und Brennstoffen zu stellen. Inhaltlich geht es bei der Neufassung der 10. BImSchV um die Kennzeichnung von Kraftstoffen und Fahrzeugen, die Einführung von Wasserstoff als Kraftstoff sowie um die Aktualisierung der in Bezug genommenen Kraftstoffnormen, die in der derzeit noch geltenden Fassung der 10. BImSchV nicht mehr für alle Kraftstoffe dem aktuellen wissenschaftlichen Stand entspricht.

Der **Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft – BDEW e.V.** vertritt die Interessen einer Vielzahl von Unternehmen der Energiewirtschaft, die Fahrstrom für den Straßenverkehr, CO<sub>2</sub>-arme und klimaneutrale alternative Kraftstoffe einschließlich Biomethan und zukünftig auch verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) erzeugen und für den Endverbrauch im Verkehr bereitstellen.

Der BDEW begrüßt die im Referentenentwurf vorgesehene Aufnahme von Wasserstoff in den Geltungsbereich der 10. BImSchV.

Außerdem spricht sich der BDEW dafür aus, die anstehende Neufassung der 10. BImSchV zum Anlass zu nehmen, um im Vorgriff auf die anstehende Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED II) auch für weitere gasförmige alternative Kraftstoffe, die einzeln oder gemischt mit anderen gasförmigen Kraftstoffen in Verkehr gebracht werden sollen, geeignete definitorische und kraftstoffspezifische Regelungen zu treffen. In diesem Zusammenhang sollte insbesondere in der Verordnung der Ausdruck „Biogas“ jeweils durch die Formulierung „Biomethan sowie weitere gasförmige alternative Kraftstoffe“ ersetzt werden.

Der BDEW schlägt darüber hinaus noch einige ergänzende Begriffsbestimmungen für Flüssigerdgas (LNG), Biogas und Biomethan einschließlich verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) vor.

Im Einzelnen nimmt der BDEW wie folgt Stellung:

**Zu § 1 Begriffsbestimmungen**

BMU-Referentenentwurf vom 29. April 2019	BDEW-Vorschlag (Entwurf)
--	(10a) „Flüssigerdgas (LNG) für den Schiffsverkehr“ ist jeder aus verflüssigtem Erdgas, verflüssigtem Biomethan oder anderen verflüssigten gasförmigen alternativen Kraftstoffen hergestellte Kraft- oder Brennstoff, einzeln oder in jedem Verhältnis gemischt, der zur Verwendung auf einem Schiff bestimmt ist oder auf einem Schiff verwendet wird und den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügt.
<p style="text-align: center;"><u>Begründung</u></p> <p>Als alternativer Schiffskraftstoff kommt heute auch flüssiges Erdgas (LNG) für den Schiffsverkehr zunehmend zum Einsatz, insbesondere aufgrund der erheblich niedrigeren Emissionen an Schwefel- und Stickstoffoxidverbindungen bei der Verbrennung. Auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz dieses Kraftstoffs ist deutlich besser als die der auf Rohöl basierenden Schiffskraftstoffe. Dies gilt insbesondere dann, wenn künftig auch verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) oder verflüssigte gasförmige alternative Kraftstoffe verwendet werden sollten. LNG für den Schiffsverkehr ist bisher, obwohl es grundsätzlich zu den Schiffskraftstoffen zählt, nicht in der DIN ISO 8217 berücksichtigt bzw. definiert.</p> <p>Aufgrund der zunehmenden Bedeutung von LNG in der Schifffahrt ist es sinnvoll, LNG als Kraftstoff für den Schiffsverkehr separat aufzuführen und hierbei auch verflüssigtes Biomethan und andere verflüssigte gasförmige alternative Kraftstoffe definitorisch einzubeziehen. Insbesondere wird damit auch klargestellt, dass für LNG für den Schiffsverkehr die Anforderungen nach § 19 Abs. 7 (Überwachung des Schwefelgehaltes) und § 20 (Einfuhr von Schiffskraftstoff) nicht anzuwenden sind.</p>	

## Zu § 1 Begriffsbestimmungen

BMU-Referentenentwurf vom 29. April 2019	BDEW-Vorschlag (Entwurf)
<p>(18) „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen insbesondere: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 <b>Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16), die zuletzt durch die Richtlinie 2015/1513/EU (ABl. L 239 vom 15.9.2015, S. 1) geändert worden ist.</b>, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und Flüssiggas (LPG).</p>	<p>(18) „Alternative Kraftstoffe“ sind <b>flüssige und gasförmige</b> Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen insbesondere: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, gemäß der Definition in Artikel 2 <b>Nr. 33 und 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018</b> <del>23. April 2009</del> zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen <del>und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16), die zuletzt durch die Richtlinie 2015/1513/EU (ABl. L 239 vom 15.9.2015, S. 1) geändert worden ist.</del> <b>wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe und flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe für den Verkehr nicht biogenen Ursprungs gemäß der Definition in Artikel 2 Nr. 35 und 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001</b>, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan <b>und synthetisch erzeugtes Methan</b>, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)) <b>einschließlich verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG)</b>, und Flüssiggas (LPG).</p>
<p><u>Begründung</u></p> <p>Anpassung des Verweises und der Begriffsbestimmungen an die Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie von 11. Dezember 2018. Zu beachten ist, dass nach neuer EU-Terminologie Biokraftstoffe im Sinne der EU-Richtlinie nicht mehr gasförmige sondern nur noch flüssige Energieträger umfassen.</p>	

## Zu § 1 Begriffsbestimmungen

BMU-Referentenentwurf vom 29. April 2019	BDEW-Vorschlag (Entwurf)
--	<p><b>(19) Biogas ist Biomethan, Gas aus Biomasse, Abfall und Reststoffen, Deponiegas, Klärgas und Grubengas sowie Wasserstoff, der durch Wasserelektrolyse erzeugt worden ist, und synthetisch erzeugtes Methan, wenn der zur Elektrolyse eingesetzte Strom und das zur Methanisierung eingesetzte Kohlendioxid oder Kohlenmonoxid jeweils nachweislich weit überwiegend aus erneuerbaren Energiequellen im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 stammen.</b></p> <p><b>(20) Biomethan ist ein Gas, das hauptsächlich aus Methan besteht, das entweder durch Aufbereitung von Biogas oder durch Methanisierung von Bio-Synthesegas gewonnen wird.</b></p>
<p style="text-align: center;"><u>Begründung</u></p> <p>Aufgrund der besonderen Bedeutung von Biomethan und der Notwendigkeit der Abgrenzung von auf Erdgasqualität aufbereiteten Biomethan zu anderen Biogasqualitäten sowie zu nicht erneuerbaren alternativen Kraftstoffen sollte in den Verordnungsentwurf eine Begriffsbestimmung für Biogas im Sinne des EnWG § 3 Nr. 10c und für Biomethan im Sinne der DIN EN 16732-2 aufgenommen werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass über die weite Definition des Begriffs „Biogas“ gemäß EnWG hinaus weitere nicht oder nicht ausschließlich erneuerbare Energieträger als gasförmige alternative Kraftstoffe in Frage kommen. Zu nennen sind hier z. B. Wasserstoff aus der Dampfformierung oder Pyrolyse von Erdgas oder Kunststoffabfällen oder Methan aus der Methanisierung in Fällen, in denen der zur Elektrolyse eingesetzte Strom und das zur Methanisierung eingesetzte Kohlendioxid oder Kohlenmonoxid jeweils <u>nicht</u> aus weit überwiegend erneuerbaren Energiequellen im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 stammen. Diese Kraftstoffe sind nicht in den Begriffsbestimmungen Nr. 19 und 20 für „Biogas“ bzw. „Biomethan“, sondern in der Begriffsbestimmung Nr. 18 „alternative Kraftstoffe“ gemeinsam mit den erneuerbaren Kraftstoffen enthalten.</p>	

## Zu § 8 Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoffe

BMU-Referentenentwurf vom 29. April 2019	BDEW-Vorschlag (Entwurf)
<p>Erdgas und Biogas dürfen nur dann, einzeln oder in jedem Verhältnis gemischt, als Kraftstoff gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn das fertige Produkt den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügt. Für Anforderungen, Grenzwerte und zugehörige Prüfverfahren für Erdgas und Biomethan als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge ist Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017 anzuwenden. Erdgas und <b>Biogas</b> der Qualität „L“ muss abweichend von den Sätzen 1 und 2 den Anforderungen an den unteren Wobbe-Index von mindestens 36,3 Megajoule pro Kubikmeter genügen und einen Heizwert von mindestens 39 Megajoule pro Kilogramm aufweisen. Die Sätze 1 bis 3 gelten für verflüssigtes Erdgas und <b>Biogas</b> entsprechend.</p>	<p>Erdgas und <b>Biogas Biomethan sowie weitere gasförmige alternative Kraftstoffe, einschließlich Wasserstoff, wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe für den Verkehr nicht biogenen Ursprungs</b>, dürfen nur dann, einzeln oder in jedem Verhältnis gemischt, als Kraftstoff gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn das fertige Produkt den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügt. Für Anforderungen, Grenzwerte und zugehörige Prüfverfahren für Erdgas und Biomethan <b>sowie weitere gasförmige alternative Kraftstoffe</b> als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge ist Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017 anzuwenden. Erdgas und <b>Biomethan Biogas sowie weitere gasförmige alternative Kraftstoffe</b> der Qualität „L“ muss abweichend von den Sätzen 1 und 2 den Anforderungen an den unteren Wobbe-Index von mindestens <b>29,636,3</b> Megajoule pro Kubikmeter genügen und einen Heizwert von mindestens <b>3739</b> Megajoule pro Kilogramm aufweisen. Die Sätze 1 bis 3 gelten für verflüssigtes Erdgas, <b>verflüssigtes Biomethan und Biogas und weitere verflüssigte gasförmige alternative Kraftstoffe</b> entsprechend.</p>
<p><u>Begründung</u></p> <p>Die Anforderungen an Erdgas und Biomethan sind auf weitere gasförmige alternative Kraftstoffe im Sinne der Erneuerbare-Energien-Richtlinie auszudehnen, um die künftig in zunehmendem Maße zu erwartende Einspeisung von solchen, teilweise auch nicht oder nur anteilig erneuerbaren gasförmigen alternativen Kraftstoffen in das Erdgasnetz Rechnung zu tragen.</p> <p>Bei den Heizwert-Angaben in den europäischen Normen (hier: DIN EN 16723-2) wird durchgängig von Erdgas der Qualität „H“ ausgegangen. Allerdings werden große Teile der</p>	

Netze in Deutschland noch über einige Jahre mit Erdgas der Qualität „L“ versorgt. Deshalb hat man in die 10. BImSchV den Wobbe-Index und den Heizwert für Erdgas der Qualität „L“ von der Vorgängernorm (DIN 51624) übernommen. Wie bereits im Rahmen der DIN 51624 diskutiert, greift dieser Heizwert jedoch zu hoch um alle Gase des Typs Erdgas „L“ in der deutschen Gasverteilung zu erfassen. Der BDEW schlägt deswegen vor, die Werte aus aktuell gültigen Regelwerken (G 260) abzuleiten und eine Senkung des unteren Heizwertes für Erdgas L in der 10. BImSchV auf einen Wert von 37 MJ/kg oder 29,6 MJ/m<sup>3</sup> vorzunehmen. Die Erdgasfahrzeuge haben im Betrieb keine Probleme mit diesem Gas, der geringere Energiegehalt des Gases und der damit verbundene etwas höhere Verbrauch wird durch einen niedrigeren Preis kompensiert.

### Zu § 10 Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff

BMU-Referentenentwurf vom 29. April 2019	BDEW-Vorschlag (Entwurf)
<p>Wasserstoff darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen als Kraftstoff gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 17124, Ausgabe Mai 2019, genügt.</p>	<p><b>Abweichend von § 8 darf</b> Wasserstoff <b>darf</b> nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen <b>einzeln</b> als Kraftstoff gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 17124, Ausgabe Mai 2019, genügt.</p>
<p><u>Begründung</u></p> <p>Es sollte noch deutlicher klargestellt werden, dass die Anforderungen nach § 10 für Wasserstoff als Reinkraftstoff gelten, der über gesonderte Wasserstoff-Tankstellen in Verkehr gebracht wird. Für in das Erdgasnetz eingespeisten Wasserstoff, der anschließend mit Erdgas, Biogas oder anderen gasförmigen alternativen Kraftstoffen gemischt in Verkehr gebracht wird, sollten die Anforderungen nach § 8 maßgeblich sein.</p>	

## Zu § 13 Einschränkungen

BMU-Referentenentwurf vom 29. April 2019	BDEW-Vorschlag (Entwurf)
<p>(2) Die in dieser Verordnung festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe, die aus Erdöl gewonnen werden, gelten nicht für Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung auf Kriegsschiffen und anderen zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen.</p>	<p>(2) Die in dieser Verordnung festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe, die aus Erdöl gewonnen werden, gelten nicht für Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung auf Kriegsschiffen und anderen zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen, <b>soweit geeignete schwefelarme Kraft- oder Brennstoffe nicht in ausreichender Menge zeitgerecht zur Verfügung stehen oder nur mit einem unverhältnismäßigem Aufwand beschafft werden können.</b></p>
<p><u>Begründung</u></p> <p>Die Verwendung von schwefelreichen Kraft- und Brennstoffen sollte für militärische Zwecke nicht generell, sondern nur soweit keine geeigneten schwefelarmen Kraft- oder Brennstoffe in ausreichender Menge zeitgerecht zur Verfügung stehen, eingeräumt werden.</p>	

### Zu den Anlagen des Verordnungsentwurfs:

In den Anlagen 9 bis 12 sollte in der Überschrift jeweils der Begriff „Biogas“ durch „Biomethan“ sowie weitere gasförmige alternative Kraftstoffe“ ersetzt werden.