

Q&A

NOW-Webinar:

Markthochlauf strombasierte Kraftstoffe – Politischer Handlungsbedarf und zukünftige Förderinstrumente

Vortragende:

Joß Bracker

Matthias Spöttle



Wird CO₂ aus der Industrie für synthetische Kraftstoffe akzeptiert?

Die Frage der zulässigen CO₂-Quellen ist auf regulatorischer Ebene und auch bezüglich einer zukünftigen Förderung noch nicht geklärt. In der überarbeiteten erneuerbaren EU-Richtlinie heißt es hierzu bisher nur, dass in Bezug auf strombasierte Kraftstoffe keine Anrechnung von Emissionsminderungen erfolgen soll, welche bereits unter anderen Gesetzesrahmen eine Anrechnung erfahren haben.

Der Schienenverkehr war nicht in der Umfrage zum Markthochlauf. Einfach vergessen oder nur wegen des zu kleinen Marktes nicht im Fokus "Markthochlauf"?

Danke für die Ergänzung. Natürlich käme auch der nicht elektrifizierte Teil des Schienenverkehrs als ein potentieller Anwendungsfall in Frage. Unserer Wahrnehmung nach, wurde der Schienenverkehr bisher nicht als ein besonders relevanter Markt für strombasierte Kraftstoffe diskutiert, u.a. weil mit einer Elektrifizierung per Oberleitung oder der Anwendung von elektrischen Antrieben auf Basis von Wasserstoff/Brennstoffzellen oder Batterien, attraktive Technologiealternativen vorhanden sind.

Bis 2030 ist es doch effizienter, mit Wind/PV zunächst einmal die fossile Stromerzeugung weiter zu ersetzen. Ansonsten reduziert man die Emissionen im Mobilitätssektor auf Kosten einer damit verhinderten zusätzlichen Emissionsreduktion im Stromsektor.

Wie im Vortrag genannt, ist für die Produktion von PtX-/PtL-Produkten ein zusätzlicher Ausbau von erneuerbarer Stromerzeugung notwendig um negative Effekte auf den Stromsektor zu vermeiden.

Daimler hat gestern bekanntgegeben, mit Volvo ein Joint Venture gründen zu wollen, um die Serienproduktion von Stacks hoch zu fahren. Denken Sie, dass dies Auswirkungen auf den Markthochlauf von PtL-Kraftstoffen haben wird?

Es ist schwierig hierzu eine Aussage zu treffen, da der Markthochlauf von PtL-Kraftstoffen verschiedentlich beeinflusst wird. Es ist zu erwarten, dass für den PtL-Markthochlauf insbesondere Akteure aus dem Markt für Kraftstoffe, Anlagenbau und erneuerbare Energien relevant sein werden.

Warum ist H₂ nicht als Langstreckenkraftstoff / Technologie einzustufen?

Wasserstoff ist selbstverständlich auch eine Option für Langstrecken-Verkehre, insbesondere für den Straßenverkehr. Jedoch ist aus heutiger Sicht eine Nutzung von Wasserstoff aufgrund der geringen Energiedichte keine geeignete Option für Langstreckenwendungen im See- und Luftverkehr.

Warum schließen Sie E-Fuels für PKW aus? Für den Markthochlauf ist der PKW-Markt und LKW-Markt entscheidend. Kerosin und Schiffsdiesel hat fast keine Besteuerung. Daher für den Markthochlauf ungeeignet.

Die Nutzung von strombasierten Flüssigkraftstoffen für den PKW wird nicht von uns ausgeschlossen. Für diesen Anwendungsbereich existieren mit der Elektromobilität jedoch attraktive Technologiealternativen, welcher bereits heute verfügbar sind.

Wird die NWS, die Nationale Wasserstoffstrategie, am 29. April im Kabinett diskutiert und verabschiedet? Falls nicht, wann dann?

Die Verabschiedung der NWS im Kabinett wurde mehrmals verschoben, so dass wir hierzu leider keine Aussage treffen können.

Bei den potentiellen Anwendungen fehlt der Bereich der Mobilen Arbeitsmaschinen (Baumaschinen, Landmaschinen. Gibt es dafür einen Grund? Diese Beobachtung mache ich nicht nur hier, sondern eigentlich immer im Zusammenhang mit alternativen Energieträgern.

Danke für den Hinweis. Natürlich stellt auch der Bereich der mobilen Arbeitsmaschinen eine potentielle Anwendung dar. Falls Sie zu diesem Marktsegment genauere Informationen haben und sich über das Marktpotential austauschen möchten, kommen Sie gerne auf uns zu.

Wie gehen Sie mit dem Problem um, dass Markthochlauf (wo gibt es Zahlungsbereitschaft?) und Zielbild 2050 ff (Wie könnte es idealerweise eines Tages aussehen?) so oft verwechselt werden?

Der Markthochlauf dient dazu einen Beitrag zur Erreichung des Zielbildes zu leisten. In der Kommunikation sollte der Markthochlauf als Teil des Weges bezeichnet werden, während das Zielbild eine mögliche Welt (bei verschiedenen Szenarien) oder ein politisches vorgegebenes Ziel, wie im Klimaschutzplan 2030 vorgibt. Dies versuchen wir in unserer Kommunikation auch deutlich zu machen.

Sind PtX Anlagen nicht als große Stromverbraucher befreibar?

Durch die Besondere Ausgleichsregelung des EEG kann ein stromkostenintensives Unternehmen nach den §§ 63 ff. Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2017 bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen einen Antrag auf Begrenzung (Reduktion) der EEG-Umlage stellen. In wie weit eine Zahlung der EEG-Umlage gesetzlich vorgeschrieben ist, hängt damit nicht nur vom Anwendungsfall ab, sondern auch davon, wer die PtX-Anlage betreibt. Zur Liste der stromkostenintensiven Unternehmen gehören auch Hersteller von Industriegas und damit potentielle PtX-Produzenten. Es müssen jedoch zudem weitere Anforderungen durch die Antragssteller erfüllt werden (z.B. bezüglich der Höhe des Stromverbrauchs). Damit erfolgt eine teilweise EEG-Befreiung nur in spezifischen Fällen.

Weitere Informationen finden Sie hier:

https://www.bafa.de/DE/Energie/Besondere_Ausgleichsregelung/besondere_ausgleichsregelung_node.html

Hat die EU nicht gerade die Befassung mit den Richtlinien zur Luftfahrt um 12 Monate, aufgrund der CORONA, nach hinten verschoben?

Im Rahmen der RefuelEU Aviation Initiative wurde ein Konsultationsverfahren zum Inception Impact Assessment gestartet, welches bis zum 21. April lief (s.u.). Die Ergebnisse wird die Europäische Kommission in der Ausgestaltung von politischen Maßnahmen zur Förderung erneuerbaren Kerosins berücksichtigen. Eine diesbezüglicher Gesetzesvorschlag wird weiterhin bis Ende dieses Jahres erwartet.

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels>

Folien 38/39: Welche Strategien sind den wahrscheinlicher? Gibt es dazu belastbare Annahmen?

Die Europäische Kommission plant bis Ende des Jahres einen Gesetzesvorschlag zur Förderung erneuerbaren Kerosins einzureichen, welcher eine Quote für erneuerbares Kerosin beinhalten könnte. Ein signifikant hoher CO₂ Preis für fossile Kraftstoffe, der die Kostendifferenz zu PtL-Kraftstoffen maßgeblich reduziert, ist nicht zu erwarten. Eine mögliche Anrechenbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe auf die Flottenziele wird seitens der OEMs gefordert, aber eine mögliche Umsetzung in der anstehenden Revision ist spekulativ.

Wie erwähnt, arbeiten wir aktuell an einem Förderkonzept für die Erzeugung und F&E Förderung.

Wer arbeitet weltweit bisher an der Erzeugung von PtL?

In Deutschland laufen es hierzu von mehreren Unternehmen wichtige Aktivitäten. Darüber hinaus gibt es unter anderem auch in Finnland, Island, Norwegen, der Schweiz und Kanada Projekte zur Umsetzung der PtL-Technologie.

Welche Relevanz hat die Kraftstoffnutzungsseite bei den Förderinstrumenten

Die Kraftstoffnutzung hat eine hohe Relevanz für die Investitionsbereitschaft in Erzeugungsanlagen. (Freiwillige) Abnahmeverpflichtungen können hierzu einen Beitrag leisten.

Ist EE-Import zwingend nötig? Es besteht >200 GW offshore wind Kapazitätspotential allein in der Nordsee & weitere >80GW in der Ostsee -> großes Grünstrompotential direkt vor der Haustüre

Schon heute importiert Deutschland ein Großteil der benötigten Energie (z.B. in Form von Erdöl und Erdgas). Langfristig muss unsere Energieversorgung auf erneuerbare Energieträger umgestellt werden. Viele Klimaschutzenszenarien gehen daher davon aus, dass das nationale erneuerbaren Potential nicht ausreicht um den Energiebedarf langfristig zu decken (z.B. Studie Klimapfade des BDI, dena-Leitstudie).

Inwieweit kann die geographische Nähe von EE-Produktion und PtX-Erzeugung gemäß Erwägungsgrund 90 der RED II auch über H₂-Pipelines realisiert werden?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann zu den zukünftigen Regelungen des delegierten Rechtsaktes keine verlässlichen Aussagen gemacht. In der RED II wird die Vermeidung von zusätzlichen Netzengpässen als relevanter Aspekt der geographischen Nähe genannt. Wenn die Nutzung von H₂-Pipelines hierzu einen Beitrag leistet, könnte dies unter Umständen positiv bewertet werden.