

Zweiter Expert-Talk der Messe Frankfurt - Way 2 Zero Emission

Nachhaltigkeit und deren Messbarkeit im Fokus

Wie kann der Weg zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor technologieoffen gelingen, ohne sich in der Einbahnstraße E-Mobilität festzufahren? Über diese Frage referierten und diskutierten Experten aus der Energieindustrie, der Automobilindustrie und des Finanzwesens im Rahmen der von der Messe Frankfurt initiierten Expert-Talk-Serie „Way to 2 Emission“. Die Aktualität der Themenvorgabe bestätigte indes die Tagespolitik: Während tags zuvor das Kabinett die Änderungen der 10. BImSchV. bestätigte und damit den Weg für HVO an die deutschen Tankstellen freimachte, überraschte Verkehrsminister Dr. Volker Wissing mit der Aussage, dass künftig Fahrverbote drohen würden, wenn sich das von Teilen der Ampel blockierte Klimaschutzgesetz weiter verzögere. Für ausreichend Gesprächsstoff unter den fast 100 Teilnehmern im Saal des Württembergischen Automobil-Clubs WAC in Stuttgart war somit gesorgt.

Benziner und Diesel bei TCO vorteilhaft

Keynote-Sprecher Dr. Marco Warth vom Autozulieferer Mahle stellte gleich zu Beginn klar: Die globale Nachfrage nach Mobilität wird weiter steigen und damit logischerweise auch der Bestand an Fahrzeugen und der Energiebedarf. Entscheidend für den Kauf sind aber letztlich die sog. total costs of ownership - also, welche Kosten beim Betrieb eines Fahrzeugs inklusive Energie, Versicherung, Steuern, Reparaturen und Wertverlust entstehen. Den belastbaren Berechnungen zufolge ist der Benziner im Bereich der PKW die beste Wahl. Bei den LKW rangiert erwartbar der Diesel-LKW auf dem ersten Platz, nur der Wasserstoff-LKW könnte ihn knapp überholen, wenn der Preis für ein Kilo Wasserstoff fünf Euro nicht überschreitet und wenn eine entsprechende Infrastruktur, also Wasserstofftankstellen, aufgebaut würde. Zuviel Konjunktiv, zumal grüner Wasserstoff derzeit pro Kilogramm für zehn bis elf Euro an den Tankstellen verfügbar ist.

E-Mobilität: 5 Milliarden Steuereinnahmen fehlen

Die Frage nach der Bezahlbarkeit stellten sich auch Maximilian Schauss und Dr. Dietmar Voggenreiter von der Unternehmensberatung Horvath. Sie sprachen aus, was in politischen Gremien höchstens hinter vorgehaltener Hand besprochen wird: Ein Diesel-LKW füllt heute auf 100 Kilometer ca. 20 Euro in das Staatssäckel, ein Batterie-elektrischer LKW lediglich ca. 2 Euro. Würde man alle Diesel-LKW durch elektrisch betriebene LKW ersetzen, fehlten dem

Finanzministerium ca. 5 Milliarden an Steuern. Wie die ersetzt werden sollten, darüber hat man sich in der Politik noch keine öffentlichen Gedanken gemacht. Mitnehmen konnte der geneigte Zuhörer allerdings: Die Besteuerung bestimmt die Wirtschaftlichkeit der Antriebsarten und wenn eFuels ebenso besteuert würden wie die Energie für Elektro-LKW, dann wären eFuels in Massenproduktion schon jetzt eine Alternative zur E-Mobilität.

Positive Erfahrungen mit HVO

Wie sich HVO in der Praxis bewährt, erklärte Uwe Fischer, einer der Hauptverantwortlichen in der Robert Bosch GmbH für Logistikfragen. Er zeigte zunächst den enormen Frachtverkehr des Konzerns innerhalb Europas auf. Für Strecken mit einer Gesamtlänge von mehr als 600 Kilometern gilt der Diesel als alternativlos, über kürzere Distanzen könnten E-LKW oder andere Lösungen durchaus praktikabel sein. Durch HVO als Ersatz für Diesel ließen sich 86,9 % der frachtbedingten CO₂-Emissionen einsparen. Wenn HVO durchgehend in Deutschland zu adäquaten Preisen an den Tankstellen verfügbar wäre, ließen sich auch hier die CO₂-Emissionen im Verkehr erheblich reduzieren. Im Rahmen der letzten Großausschreibung mit „Sustainable Option“, also beispielsweise HVO oder Bio-LNG, blieben diese Angebote allerdings recht überschaubar. Dabei konnte man, wie Uwe Fischer berichtet, durchaus auf positive Erfahrungen mit HVO zurückgreifen. In einem Pilotversuch setzten die für Bosch fahrenden Logistikunternehmen auf den Strecken zu den Standorten Homburg, Nürnberg, Bamberg und Reutlingen HVO ein. Die daraus resultierende CO₂-Einsparung macht Lust auf mehr, wenn der Mehrpreis für die durch HVO bewirkte CO₂-Einsparung sich in einer vertretbaren Höhe bewegt. Seine Kernaussage: HVO lässt sich problemlos in der Logistiksparte umsetzen, erfordert keine zusätzlichen Investitionen in die Infrastruktur und ist außerhalb Deutschlands, insbesondere in Österreich, Italien und Spanien bereits an den Tankstellen verfügbar.

Digital Fuels Twin in der Praxis

Daran anknüpfend erläuterte Dr. Marko Babic aus der Bosch-Sparte „Air Quality and Sustainable Solutions“, wie eine belastbare Übergabe der CO₂-Daten des Kraftstoffs an den Endverbraucher, bzw. den Flottenkunden funktionieren könnte. Der „Digital Fuels Twin“, so der Projektname, soll die Daten belastbar von der Raffinerie über das Tanklager, den Kraftstofflieferanten, die Tankstelle bis hin zum Flottenbetreiber begleiten, so dass die Übernahme in die unternehmenseigene Nachhaltigkeitsberichterstattung problemlos und auditsicher erfolgen kann. Anhand diverser, bereits praktizierter Beispiele erläuterte er das Bosch-Tool, das auch zukünftig für weiterführende Lösungen wie die eFuels-Only-Strategie eingesetzt werden kann.

Kopie von Proof of Sustainability reicht nicht

Roland Weissert, Geschäftsführer der EDi Hohenlohe GmbH machte in seinem Vortrag ebenfalls deutlich, dass aus Sicht des Mineralölhandels noch erheblicher Handlungsbedarf hinsichtlich der Anforderungen an Nachweisbarkeit der Nachhaltigkeit von Kraftstoffen besteht. So ist eine Verwendung des „Proof of Sustainability“ zum Nachweis der CO₂-Reduktion von Kraftstoffen generell nicht zulässig, da hier die verbindliche Verknüpfung zum tatsächlich genutzten Kraftstoff fehlt. Was zwar unausgesprochen blieb, aber trotzdem erwähnt werden sollte: Kopien des eigentlich als Nachweis für die THG-Quote gedachten „Proof of Sustainability“ weisen ein gewisses „Geschmäckle“ auf, denn sie können quasi unbegrenzt hergestellt werden und bieten dem Kunden keine Sicherheit. Deshalb neigen Wirtschaftsprüfer derzeit dazu, solche kopierten Unterlagen nicht mehr zu akzeptieren. Aktuell fehlen noch Standards für eine freiwillige Nachweisführung, allerdings lässt auch die

Umsetzung der Corporate Sustainable Reporting Directive CSRD von EU-Recht auf nationales Recht noch auf sich warten. Hier erhofft man sich weitere Hinweise der Nachweisführung. Generell fordert Roland Weissert aber eine eindeutige Zurechnung der CO₂-Einsparung zu ausschließlich einem einzigen Kunden und keine mögliche Mehrfach-Nachweisführung in der Lieferkette des Kraftstoffs. Wie so etwas funktionieren kann, erläuterte er am Beispiel der Neste-Nachweisführung. Das dazu von der Neste entwickelte Tool weist belastbar die entsprechenden CO₂-Reduktionen für Neste My Renewable Diesel aus, weil Neste die komplette Wertschöpfungskette des Kraftstoffs vom Feedstock bis zur Tankstelle selbst begleitet.

Bioanteil in Ottokraftstoffen sichtbar machen

Um CO₂-Reduktion, allerdings nicht bei Dieselkraftstoffen, sondern bei Ottokraftstoffen ging es im Vortrag von Günter Klaiber (Geschäftsführer Phönix AS GmbH), der das Potenzial von E 10 und künftig auch E 20 hervorhob. Am Beispiel der ersten E 20-Tankstelle in Mannheim und der Nutzung von E 20 am Flughafen Stuttgart sowie der Integration in die Umweltberichterstattung zeigte er die Bedeutung der Ethanolbeimischungen auf, mit denen CO₂ im Verkehrssektor reduziert werden kann. Dabei wies er noch auf einem Umstand hin, der gern übersehen wird: E 5 kann bis zu 5 % Bio-Ethanol enthalten, wobei die Betonung auf „kann bis zu“ liegt. In der Realität kann der Anteil an Bio-Ethanol schlimmstenfalls im einprozentigen Bereich liegen. Ähnliches gilt auch für E 10. Deshalb, so Günter Klaiber, sei es wichtig, den Bioanteil im Ottokraftstoff und im Diesel sichtbar zu machen, um ihn künftig für die Nachhaltigkeitsberichterstattung zu nutzen. Entsprechende Projekte, wie auch der Digital Fuels Twin von Bosch sind derzeit in Vorbereitung.

Ausblick auf ESG/CSRD

Auch Enrico Moretti vom Steinbeis Beratungszentrum ESG und Nachhaltigkeit wies auf die Bedeutung hin, die CO₂-Emissionseinsparungen durch nachhaltige Kraftstoffe ganzheitlich zu erfassen. Er gab einen Ausblick auf das, was auf die Wirtschaft in den nächsten Jahren zukommt und riet dazu, sich frühzeitig mit dem Thema zu befassen.

Banken und ESG/CSRD

Wie wichtig es sein kann, sich eher früher als später mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu befassen, führte Jens Brokate (ING Wholesale Banking Deutschland, Sustainability Lead, Director Transport, Logistics & Automotive) aus. Schon jetzt orientiert sich das Bankwesen an den Bemühungen seiner Kunden hinsichtlich der Nachhaltigkeit der Wertschöpfung und der zielorientierten Vorgehensweise zur Senkung der CO₂-Emissionen, um die von der EU ausgeschrieben Klimaziele zu erreichen. Vorteile hinsichtlich der Kapitalbeschaffung für besonders umweltbewusste Unternehmensführung werden im Bankwesen künftig an der Tagesordnung sein, so Brokate. Er betonte, dass sein Institut dort schon eine führende Rolle eingenommen habe.

Netzwerken beim WAC

Nach dieser Flut an Informationen ging es zum Netzwerken über. Vorher hatten die Teilnehmer allerdings noch die Möglichkeit, sich mit dem bereits über Stuttgarts Grenzen hinaus bekannten WAC-Schwabenteller, bestehend aus Maultasche und hausgemachtem Kartoffelsalat für die weiteren individuellen Diskussionen zu stärken. Die nächste Veranstaltung mit interessanten Themen findet am 11.9. ab 12.00 Uhr im Rahmen der Automechanika in Frankfurt statt.