



Gesetzes-/Verordnungsentwurf:	<i>Zweites Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes</i>
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.</i>
Datum der Stellungnahme:	24.03.2023

## Stellungnahme

### Einleitung

UNITI unterstützt die Klimazielvorgaben des Hamburger Senats und die Erreichung eines klimaneutralen Gebäudebestandes in Deutschland bis 2045. In diesem Kontext werden ambitionierte Maßnahmen zur Energieeinsparung in Kombination mit der zunehmenden Nutzung Erneuerbarer Energieträger dringend erforderlich sein, so wie es das HmbKliSchG im Wesentlichen adressiert.

### 1. Grundsatzpositionen zur Konzeption im Bereich Gebäude

#### 1.1 - §8 Anschluss- und Benutzungsgebot

Zum Zwecke des Klima- und Ressourcenschutzes soll gemäß §8 ein Anschluss- und Benutzungsgebot zu beheizender Gebäude an die Nah- und Fernwärmeversorgung ermöglicht werden. Dies erscheint vor dem Hintergrund des §17 Abs. 1 fragwürdig, da gemäß HmbKliSchG für den Einbau individueller Heizsysteme weitaus höhere Anforderungen an den Klimaschutz gestellt werden - sowohl in Bezug auf den geforderten EE-Anteil als auch hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung.

Insofern sollte ein Anschluss- und Benutzungsgebot bestenfalls dann als Option in Frage kommen, wenn zum Zeitpunkt des Einbaus oder Austausches einer Heizungsanlage die Versorgung mit Nah- oder Fernwärme nachweislich im Vergleich zum Einbau der individuellen Heizungsanlage einen dauerhaft besseren Klimaschutzeffekt aufweist. In diesem Fall sollte den betroffenen Personenkreisen (i.d.R. Gebäudeeigentümer) gegenüber der bessere Klimaschutzeffekt des Nah- oder Fernwärmenetzes transparent und nachvollziehbar dargelegt werden.

Als kritisch würden wir es ansehen, wenn allein unter Bezugnahme auf einen Wärmenetz-Dekarbonisierungsplan ein Anschluss- und Benutzungszwang behördlich begründet und vorgeschrieben wird.

### 1.2 - §17 Nutzungspflicht von erneuerbaren Energien bei der Wärmeversorgung

*Der Paragraph 17 Abs. 1 legt die Nutzung von erneuerbaren Energien beim Austausch oder dem nachträglichen Einbau einer Heizungsanlage ab dem 1. Januar 2027 fest. Des Weiteren wird in Abs. 7 auf die notwendige noch ausstehende Rechtsverordnung zur Definition der EE-Optionen zur Erfüllung der Verpflichtungen verwiesen.*

- Eine Definition von Erfüllungsmöglichkeiten über eine Rechtsverordnung begrüßen wir grundsätzlich. Hierbei ist auf eine möglichst technologieoffene Formulierung zu achten, die verschiedene Lösungen vorsieht. Insbesondere der auch in Hamburg sehr heterogene Gebäudesektor mit den unterschiedlichsten Lebensmodellen und -situationen in den Privathaushalten sowie regionalen Gegebenheiten würde hiervon profitieren. Lebensnahe, bezahlbare Klimaschutzlösungen werden die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Transformation des Energiesystems deutlich steigern.
- Die energieträgerseitigen Erfüllungsoptionen sollten demnach auch innovative erneuerbare synthetische Flüssiggasstoffe und Gase (Erneuerbare XtL-Brennstoffe) beinhalten. Dazu gehören vor allem grünstrombasierte Power-to-Liquid (PtL)-Brennstoffe sowie synthetische Biomass-to-Liquid (BtL)-Brennstoffe. Die Herstellungstechnologien für diese Brennstoffe sind technologisch reif für den Markthochlauf, die Markt- und Produktionspotenziale sind grundsätzlich vorhanden und Projekte zeigen hervorragende Verwendungseigenschaften. Die Versorgungslogistik ist vorhanden. Anwendungsseitig werden Brennwertgeräte oder auch Hybridsysteme angeboten, die für solche Energieträger bereits ausgelegt sind. Notwendige Bedingung für die Möglichkeit für Verbraucher, auch diese Erfüllungsoption im Gebäudesektor nutzen zu können (was sich gerade in ländlichen bzw. Stadtrandlagen Hamburgs anbietet) ist deren regulative Anerkennung als Erneuerbare Energie. Die ergänzende Anerkennung Erneuerbarer XtL-Brennstoffe wäre eine zielführende dem heterogenen Gebäudebestand entgegenkommende Klimaschutzlösung.

### 2. – Grundsatzposition bzgl. §29a Emissionsfreie Personenbeförderung

*Das HmbKliSchG sieht vor, dass nach dem 31. Dezember 2024 eine Genehmigung für ein Kraftfahrzeug, das von dem Unternehmen erstmals im Taxen-, Mietwagen- oder gebündelten Bedarfsverkehr eingesetzt werden soll, nicht erteilt werden darf, wenn es ganz oder teilweise mit fossilen Brennstoffen angetrieben wird. Mit der Regelung soll erreicht werden, dass nach dem 31. Dezember 2024 lediglich noch lokal emissionsfreie Kraftfahrzeuge in den Unternehmen des gewerblichen und genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehrs neu in Betrieb genommen werden dürfen.*

- Das Streben nach einem „lokal emissionsfreien“ Verkehr in Innenstädten ist zwar nachvollziehbar, aber halten wir für kritisch, da es im motorisierten Antriebsbereich gesamtbilanziell keine Fahrzeuge ohne Emissionen gibt. Das trifft insbesondere auf die Klimabilanz zu: Unter Berücksichtigung der Antriebsenergieerzeugung, Fahrzeugherstellung etc. weisen „lokal emissionsfreie Fahrzeuge“ sehr wohl klimaschädliche Emissionen auf. Da §2 des vorliegenden Gesetzentwurfes Klimaschutz Ziel des Gesetzes ist und der Beitrag zur Sicherung der Erreichung

der Ziele des Übereinkommens von Paris im Mittelpunkt steht, sollten Antriebstechnologien zugelassen sein, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden.

- Grünstrombasierte synthetische Flüssigkraftstoffe bieten das Potential, die weltweite Bestandsflotte an Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen zukünftig CO-neutral zu nutzen und fossile Kraft- und Brennstoffe vollständig zu verdrängen. Die derzeit auf EU- und Bundesebene laufende Diskussion über die Anerkennung von E-Fuels bei Neufahrzeugen ist keine Debatte darüber, OB E-Fuels eine Klimaschutzlösung sind, sondern nur noch WIE sie anerkannt werden können. Vorgesehen ist, dass ab 2035 nur noch solche Verbrenner-Pkw EU-weit zugelassen werden sollen, die nachweislich ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen E-Fuels genutzt werden. Dies trifft auch die Zustimmung des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland e.V., der dies als pragmatischem Weg und als nachhaltig ansieht, das Klima zu schützen.<sup>1</sup>
- Laut dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz des Bundes ist die Beschaffung von Diesel-Bussen als Neufahrzeuge zur Erfüllung europäischer Vorgaben (Clean Vehicle Directive) ebenso regulativ zulässig, sofern diese ausschließlich paraffinischen synthetischen Diesel der Kraftstoffnorm Din EN 15940 (dies erfüllt der Dieseleratzkraftstoff HVO100 und auch E-Diesel) tanken.

Wir regen daher an, das Klimaschutzgesetz anwendungsoffener für die Nutzung von CO<sub>2</sub>-armen und CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen auszugestalten, um sich spätere Anwendungspotentiale nicht zu verbauen.

Für Rückfragen und einen Fachaustausch stehen wir gerne zur Verfügung.

### Kontakt:

#### **UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.**

Jägerstraße 6  
10117 Berlin  
[info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)  
T. (030) 755 414-300

---

<sup>1</sup> <https://tmv-deutschland.de/2023/03/03/tmv-e-fuels-und-deutschlandticket/>.

## Über UNITI:

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben fast 6.100 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.