

## **Antrag**

**der Abg. Friedrich Haag und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft**

### **Marktöffnung für reFuels aus biogenen Rest- und Abfallstoffen (Hydrotreated Vegetable Oils –HVO) und Treibhausgas-minderungsquote im Kraftstoffmarkt**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sie die CO<sub>2</sub>-Bilanz von synthetischen Kraftstoffen aus biogenen Rest- und Abfallstoffen bewertet;
2. von welchen indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen sie bei einem batterieelektrischen Mittelklassewagen, der mit elektrischer Energie aus einem Braunkohlekraftwerk unter Berücksichtigung des üblichen Ladeverlustes geladen wird, ausgeht;
3. welche sachlichen Gründe außerhalb des Rechtsrahmens ihr bekannt sind, weshalb HVO nicht als Reinstoff (HVO100) öffentlich abgegeben werden darf;
4. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, weshalb das grün geführte Bundesumweltministerium sich bisher beharrlich gegen die Aufnahme der Kraftstoffnorm DIN EN 15940 in die 10. Verordnung zur Durchführung der Bundesimmissionsschutzverordnung verweigert, die eine öffentliche Abgabe von HVO100 ermöglichen würde;
5. in welcher Weise sie sich in der Vergangenheit bereits für die Zulassung von HVO eingesetzt hat;
6. wie sie vor den Erfordernissen des Klimaschutzes den Plan der grünen Bundesumweltministerin mit Blick auf Baden-Württemberg bewertet, dass sie die Beimischung von Biokraftstoffen beenden will;

7. ob bei Neuanschaffungen von Dieselfahrzeugen aller Art durch die Landesregierung und nachgeordnete Behörden auf Freigaben für XTL Diesel nach EN15940 geachtet wird und falls nicht, warum nicht;
  8. ob sich die Landesregierung oder nachgeordnete Behörden um möglichst hohe Anteile an HVO im zu verwendenden Treibstoff für eigene Fahrzeuge bemüht;
  9. ob sie die im Jahr 2021 im Zuge der Umsetzung der RED II beschlossenen THG-Minderungsquote, die den fossilen Anteil der Kraftstoffe senkt, im Verkehr für ausreichend hält, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung, dass Baden-Württemberg fünf Jahre früher als der Bund klimaneutral sein möchte;
  10. ob und wenn ja wie und wie stark sie sich für eine ambitioniertere Gestaltung der THG-Minderungsquote beim zuständigen Bundesumweltministerium einsetzt, um den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe und hierbei insbesondere der E-Fuels zu begünstigen, indem klare Rahmenbedingungen für Investitionen gegeben werden;
  11. ob sie die Anrechenbarkeit von Ladestrom in der THG-Minderungsquote für sachdienlich erachtet;
  12. ob sie sich für die Anrechnung von innovativen erneuerbaren Kraftstoffen auf die Flottengrenzwerte einsetzen wird, um hierdurch einen weiteren Marktanreiz für alle Arten von reFuels zu setzen, die zu einer schnelleren Defossilisierung von Kraftstoffen führen;
- II. in geeigneter Weise auf das Bundesumweltministerium einzuwirken (bspw. Bundesratsinitiative), damit der Rechtsrahmen dafür bereitet wird, dass HVO100 auch von Privatpersonen getankt werden darf.

3.2.2023

Haag, Dr. Jung, Haußmann, Dr. Timm Kern, Dr. Schweickert, Karrais,  
Bonath, Brauer, Reith, Hoher, Heitlinger, Fischer FDP/DVP

### Begründung

HVO ist ein erneuerbarer paraffinischer Dieselmotorkraftstoff mit einer um bis zu 90 Prozent geringeren Treibhausgasbilanz als fossiler Diesel. HVO100 wird aus zertifizierten, nachhaltigen Rest- und Abfallstoffen, wie gebrauchten Frittierfetten, hergestellt und steht daher nicht in Konkurrenz mit Futter- und Nahrungsmitteln. Bedenken, bei der Herstellung von HVO100 würde Palmöl verwendet, sind unbegründet. Seit 2023 gelten in Deutschland verschärfte Nachhaltigkeitskriterien, wodurch Biokraftstoffe aus Palmöl vom Markt ausgeschlossen werden. Annähernd alle Fahrzeug- und Motorenhersteller haben die von ihnen produzierten Dieselmotoren für HVO100 freigegeben – teilweise sogar rückwirkend für Bestandsfahrzeuge. Für Lkw und Busse liegen diese Freigaben bereits seit mehreren Jahren vor. Die Beschränkung der Freigabe von HVO in Deutschland auf die Beimischung zu konventionellem Diesel ist damit nicht mehr gerechtfertigt. Es bedarf keiner technischen Anpassungen oder Umrüstungen der Fahrzeuge oder des flächendeckenden Tankstellennetzes. Selbiges gilt für die bestehende, nicht-öffentliche Tankinfrastruktur auf Logistikanlagen und Betriebshöfen. Im Gegensatz zu Deutschland erlauben die meisten EU-Mitgliedstaaten und die USA das Inverkehrbringen und den Verkauf von HVO100. HVO100 ist bereits an über 600 Tankstellen in Europa frei erhältlich. Da bei Ausschreibungen von internationalen Logistikaufträgen vermehrt strenge Anforderungen an den Klimaschutz

gelten, wird der Einsatz von HVO100 zunehmend nötig. Hieraus ergeben sich Wettbewerbsnachteile für deutsche Anbieter im Straßengüterverkehrsmarkt. Es sind hinreichend große Mengen HVO marktverfügbar, um einen relevanten Beitrag auf und abseits der Straße zu leisten: Weltweit werden über sieben Mio. Tonnen HVO produziert. Bis 2025 wird die globale HVO-Produktion voraussichtlich 30 Mio. Tonnen überschreiten. Mittel- und langfristig bieten skalierbare und nachhaltige Rohstoffquellen weitere Mengenpotenziale. Klimabewusste Speditons-, Transport- und Logistikunternehmen, Landwirtschaftsbetriebe und Baufirmen, Busbetriebe, Betreiber von Dienstwagenflotten sowie Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer könnten gezielt und unmittelbar aus fossilen Dieselmotoren aussteigen. Zusätzlich ermöglicht HVO100 eine saubere Verbrennung, von der insbesondere die Emissionen älterer Motoren profitieren können und damit ein Beitrag zu NOx- und Feinstaubreduzierung geleistet werden kann (Quelle: Offener Brief zahlreicher Verbände u. a. aus dem Mobilitätssektor sowie Fahrzeughersteller vom 24. Januar 2023).

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. März 2023 Nr. UM 21-0141.5-32/14 nimmt das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, dem Ministerium für Verkehr sowie dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

*1. wie sie die CO<sub>2</sub>-Bilanz von synthetischen Kraftstoffen aus biogenen Rest- und Abfallstoffen bewertet;*

Im Projekt „reFuels – Kraftstoffe neu denken“, welches das Ministerium für Verkehr im Rahmen des Strategiedialog Automobilwirtschaft (SDA) gefördert hat, wurden mehrere Synthesepfade für reFuels inklusive der notwendigen Anlagen, Energien und Nutzungen in Form von Ökobilanzen bewertet. Eine explizite Betrachtung von Synthesekraftstoffen über die Hydrierungs-Route ist im Projekt nicht erfolgt, aber laufende Analysen zeigen keine signifikanten Abweichungen zu den Herstellerangaben. Die erwarteten THG-Reduktionen liegen im deutlich oberen zweistelligen Bereich. Die RED II benennt diese Kraftstoffe, aber ohne konkrete THG-Reduktionen zu benennen mit Ausnahme der Hydrierten Kraftstoffe auf Basis von Altspeisefett, die > 80 % THG Reduktion aufweisen.

*2. von welchen indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen sie bei einem batterieelektrischen Mittelklassewagen, der mit elektrischer Energie aus einem Braunkohlekraftwerk unter Berücksichtigung des üblichen Ladeverlustes geladen wird, ausgeht;*

Der CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor für den Strommix in Deutschland liegt derzeit in der Größenordnung von 400 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilowattstunde. Bei einem Verbrauch eines batterieelektrischen Mittelklassewagens von 0,20 Kilowattstunden pro Kilometer ergibt sich rechnerisch eine indirekte CO<sub>2</sub>-Emission in der Größenordnung von 80 Gramm pro Kilometer.

Dass ein batterieelektrisches Fahrzeug ausschließlich mit Strom aus einem Braunkohlekraftwerk (CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor in der Größenordnung von 900 Gramm

CO<sub>2</sub> pro Kilowattstunde) geladen wird, ist zwar theoretisch denkbar, in der Realität jedoch praktisch ausgeschlossen.

*3. welche sachlichen Gründe außerhalb des Rechtsrahmens ihr bekannt sind, weshalb HVO nicht als Reinstoff (HVO100) öffentlich abgegeben werden darf;*

HVO als Reinkraftstoff kann zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, für Binnenschiffe und Sportboote sowie als Gasöl für den Seeverkehr, als Schiffsdiesel und als sonstiger Schiffskraftstoff öffentlich abgegeben werden. Lediglich das Inverkehrbringen zur Verwendung als Dieselmotorkraftstoff zum Antrieb von Kraftfahrzeugen sieht die 10. BImSchV nicht vor.

*4. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, weshalb das grün geführte Bundesumweltministerium sich bisher beharrlich gegen die Aufnahme der Kraftstoffnorm DIN EN 15940 in die 10. Verordnung zur Durchführung der Bundesimmissionsschutzverordnung verweigert, die eine öffentliche Abgabe von HVO100 ermöglichen würde;*

Im Bundesratsverfahren (Drucksache 486/19) zur Novellierung der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) Ende 2019 wurde die Frage der Aufnahme von Anforderungen für paraffinische Dieselmotorkraftstoffe in den Verordnungsentwurf intensiv diskutiert.

Die Bundesregierung hat sich gegen eine Aufnahme der Norm DIN EN 15940 (Anforderungen an paraffinische Dieselmotorkraftstoffe) in die 10. BImSchV ausgesprochen. Es solle verhindert werden, dass sich der Marktanteil von Dieselmotorkraftstoff aus Palmöl erhöht. Dieselmotorkraftstoffe, die unter die Norm DIN EN 15940 fielen, seien nicht per se CO<sub>2</sub>- oder schadstoffärmer als herkömmliche Dieselmotorkraftstoffe nach der Norm DIN EN 590 (Anforderungen an Dieselmotorkraftstoffe aus Erdöl). Die Ende 2019 verfügbaren Dieselmotorkraftstoffoptionen, die dem Standard DIN EN 15940 entsprächen, seien insbesondere GTL – ein synthetischer Kraftstoff aus Erdgas – sowie HVO aus hydrierten Pflanzenölen, vornehmlich aus Palmöl. Eine differenzierte Zulassung von paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen unter Ausschluss von Palmöl als Herstellungsquelle sei nicht möglich, da dies dem Welthandelsrecht der WTO widerspräche. Unter diese Regelung fallen u. a. auch PtL-Kraftstoffe, obwohl diese produktionsbedingt kein Palmöl enthalten können. Dies ist damit begründet, dass bei paraffinischen Kraftstoffen kein Rückschluss auf die Ausgangsstoffe und damit die Kohlenstoffquelle sowie die Herstellungspfade möglich ist.

*5. in welcher Weise sie sich in der Vergangenheit bereits für die Zulassung von HVO eingesetzt hat;*

Die Landesregierung hat im Dezember 2020 die Bundesratsinitiative Drucksache 758/20: „Entschließung des Bundesrates – Mehr Klimaschutz im Verkehr erreichen durch klimafreundlichere alternative Kraftstoffe“ gestartet mit dem Ziel, das BMU aufzufordern, einem Bundesratsbeschluss von 2019 nachzukommen und darzulegen, wie diese Regelung geändert und nachweislich klimafreundlichere alternative Kraftstoffe im Bestand für alle Verkehrsträger, vor allem für den Schwerlast- und Luftverkehr, angewandt werden können.

*6. wie sie vor den Erfordernissen des Klimaschutzes den Plan der grünen Bundesumweltministerin mit Blick auf Baden-Württemberg bewertet, dass sie die Beimischung von Biokraftstoffen beenden will;*

In der RED II werden konventionelle Biokraftstoffe, Biokraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe differenziert. Die ersten beiden sind hinsichtlich ihres Einsatzes zur Treibhausgasreduktion gedeckelt, dürfen im Gültigkeitsbereich der RED II aber auch darüber hinaus eingesetzt werden.

In der Roadmap reFuels BW wird der Begriff reFuels synonym für Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL) verwendet, schließt aber gleichzeitig die Nutzung von Biokraftstoffen, insbesondere aus Rest- und Abfallstoffen gewonnene fortschrittliche Biokraftstoffe ein. Mittel- bis langfristig werden PtL-Kraftstoffe voraussichtlich aus Gründen der Verfügbarkeit von Rohstoffen gegenüber den fortschrittlichen Biokraftstoffen im Vorteil sein. Ohne die Verwendung von Biokraftstoffen ist es fraglich, dass die zum Erreichen der Klimaschutzziele erforderlichen bzw. angestrebten Beimischungsquoten erreicht werden, da aufgrund der weiterhin in Teilen unklaren EU-Regulatorik wenig Investitionsanreize für die Produktion strombasierter Kraftstoffe bestehen.

*7. ob bei Neuanschaffungen von Dieselfahrzeugen aller Art durch die Landesregierung und nachgeordnete Behörden auf Freigaben für XTL Diesel nach EN15940 geachtet wird und falls nicht, warum nicht;*

Es gibt nur noch in Ausnahmen Fahrzeuge ohne XTL-Zulassung, v. a. bei älteren Baureihen. Im Rahmen der Umsetzung der Roadmap reFuels BW wird auch der Einsatz fortschrittlicher Biokraftstoffe betrachtet.

*8. ob sich die Landesregierung oder nachgeordnete Behörden um möglichst hohe Anteile an HVO im zu verwendenden Treibstoff für eigene Fahrzeuge bemüht;*

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) sieht den Einsatz von Reinkraftstoffen vor.

*9. ob sie die im Jahr 2021 im Zuge der Umsetzung der RED II beschlossene THG-Minderungsquote, die den fossilen Anteil der Kraftstoffe senkt, im Verkehr für ausreichend hält, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung, dass Baden-Württemberg fünf Jahre früher als der Bund klimaneutral sein möchte;*

Die Landesregierung hält die beschlossene THG-Minderungsquote nicht für ausreichend, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen.

*10. ob und wenn ja wie und wie stark sie sich für eine ambitioniertere Gestaltung der THG-Minderungsquote beim zuständigen Bundesumweltministerium einsetzt, um den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe und hierbei insbesondere der E-Fuels zu begünstigen, indem klare Rahmenbedingungen für Investitionen gegeben werden;*

Baden-Württemberg hat sich mehrfach gegenüber der Europäischen Union und der Bundesregierung für eine ambitioniertere Gestaltung der THG-Minderungsquote eingesetzt. Ein klarer regulatorischer Rahmen für Investitionen ist dem Land wichtig.

*11. ob sie die Anrechenbarkeit von Ladestrom in der THG-Minderungsquote für sachdienlich erachtet;*

Die Landesregierung hält die Anrechenbarkeit für sachdienlich, denn dadurch entsteht ein Anreiz für Kraftstoffhersteller in eine klimafreundliche Alternative zu fossilen Kraftstoffen zu investieren.

*12. ob sie sich für die Anrechnung von innovativen erneuerbaren Kraftstoffen auf die Flottengrenzwerte einsetzen wird, um hierdurch einen weiteren Marktanzreiz für alle Arten von reFuels zu setzen, die zu einer schnelleren Defossilisierung von Kraftstoffen führen;*

Eine Einbeziehung dieser Kraftstoffe in das System der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte der EU, die von den Fahrzeugherstellern einzuhalten sind, würde zu einem inkohärenten Ansatz für die Dekarbonisierung von Kraftstoffen, die bei den Kraftstoffherstellern ansetzt, führen.

*II. in geeigneter Weise auf das Bundesumweltministerium einzuwirken (bspw. Bundesratsinitiative), damit der Rechtsrahmen dafür bereitet wird, dass HVO100 auch von Privatpersonen getankt werden darf.*

Die Landesregierung setzt sich auf Bundesebene dafür ein, dass nachweislich klimafreundlichere alternative Kraftstoffe im Bestand für alle Verkehrsträger, vor allem für den Schwerlast- und Luftverkehr, angewandt werden können.

In Vertretung

Dr. Baumann

Staatssekretär