

Antrag

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

Marktöffnung für reFuels aus biogenen Rest- und Abfallstoffen (Hydrotreated Vegetable Oils –HVO) und Treibhausgasminderungsquote im Kraftstoffmarkt

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

- I. zu berichten,
 1. wie sie die CO₂-Bilanz von synthetischen Kraftstoffen aus biogenen Rest- und Abfallstoffen bewertet;
 2. von welchen indirekten CO₂-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 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 bereit ist, dass HVO100 auch von Privatpersonen getankt werden darf.

03.02.2023

Haag, Dr. Jung, Haußmann, Dr. 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% 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 7 Mio. t HVO produziert. Bis 2025 wird die globale HVO-Produktion voraussichtlich 30 Mio. t überschreiten. Mittel- und langfristig bieten skalierbare und nachhaltige Rohstoffquellen weitere Mengenpotenziale. Klimabewusste Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen, Landwirtschaftsbetriebe und Baufirmen, Busbetriebe, Betreiber von Dienstwagenflotten sowie Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer könnten gezielt und unmittelbar aus fossilen Dieselmotorkraftstoffen aussteigen. Zusätzlich ermöglicht HVO100 eine saubere Verbrennung, von der insbesondere die Emissionen älterer Motoren profitieren können und damit ein Beitrag zu NO_x- und Feinstaubreduzierung geleistet werden kann (Quelle: Offener Brief zahlreicher Verbände u.a. aus dem Mobilitätssektor sowie Fahrzeughersteller vom 24.01.2023).