



# HESSISCHER LANDTAG

11. 04. 2023

## Kleine Anfrage

**Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) und Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (Freie Demokraten)**  
vom 18.01.2023

**Verwendung von HVO-Kraftstoffen – Teil III**

**und**

**Antwort**

**Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft. Das Gesetz setzt hierbei vollumfänglich die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 um. In § 2 Nr. 5 SaubFahrzeugBeschG ist auch synthetischer Kraftstoff der DIN EN 15940, Ausgabe Oktober 2019, als weitere Erfüllungsoption zugelassen für kommunale Fuhrparkfahrzeuge, soweit er die weiteren Voraussetzungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes erfüllt. (Quelle: → [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html)) Ein Kraftstoff nach DIN EN 15940 ist zum Beispiel hydriertes Pflanzenöl (HVO) aus biologischen Rest- und Abfallstoffen, welcher fossilen Dieselmotorkraftstoff EN 590 vollumfänglich ersetzen kann. HVO in reiner Form reduziert nach Herstellerangabe wie z.B. der Fa. Neste den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck um ca. 90 %. Die Verbrennung von einem Liter Dieselmotorkraftstoff verursacht 2,64 kg CO<sub>2</sub>, demnach würde jeder verwendete Liter HVO den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck in den Fuhrparkflotten um etwa 2,4 kg reduzieren. Wenn im Folgenden von Fuhrparkfahrzeugen die Rede ist, sind immer die Fahrzeuge gemeint, die in den Fuhrparks von Städten, Gemeinden oder dem Land Hessen eingesetzt werden. Wenn von Blend-Kraftstoffen die Rede ist, sind bei Dieselmotorkraftstoffen Kraftstoffe gemeint, die über den üblichen B7-Anteil (7% Fettsäuremethylester) hinaus noch weitere regenerative Anteile haben, wie z.B. HVO, sodass insgesamt der regenerative Anteil ca. 1/3 vom Gesamtvolumen beträgt. Wenn folgend auf die bereits erfolgte Kleine Anfrage verwiesen wird, ist die Drucksache 20/2736 vom 29. Juni 2020 gemeint.

Der Link zum erwähnten FAZ-Artikel ist wie folgt: → [www.faz.net/agenturmeldungen/dpa/bahn-spart-durch-projekt-620-tonnenkohlendioxid-18471278.html](http://www.faz.net/agenturmeldungen/dpa/bahn-spart-durch-projekt-620-tonnenkohlendioxid-18471278.html)

### Vorbemerkung Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Wie in der Antwort zu Frage 1 der Drucksache 20/2736 ausführlich erläutert, ist es aufgrund des gültigen Bundesrechts in der Bundesrepublik Deutschland nicht erlaubt, paraffinische Dieselmotorkraftstoffe nach DIN EN 15940 als Reinkraftstoff als Ersatz für Dieselmotorkraftstoff nach DIN EN 590, welcher in Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen verwendet wird, in Verkehr zu bringen. Aus diesem Grund werden paraffinische Dieselmotorkraftstoffe nach DIN EN 15940 in Hessen nicht an öffentlichen Tankstellen vertrieben.

Bei den von den Fragestellern als Blend-Kraftstoffe bezeichneten Produkten handelt es sich nicht um einen genormten Begriff nach der DIN EN 590. Aufgrund des Sachzusammenhangs und der von den Fragestellern vorgenommenen Beschreibung wird im Folgenden davon ausgegangen, dass diese Blend-Kraftstoffe die Anforderungen der DIN EN 590 erfüllen und daher regulär in Verkehr gebracht werden dürfen.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 3 der Drucksache 20/7048 ausgeführt, hält die Landesregierung den Einsatz von alternativen Kraftstoffen vor allem in den Verkehrsbereichen für sinnvoll und vertretbar, in denen in absehbarer Zeit eine Elektrifizierung nicht möglich sein wird. Dies sind vor allem der Flug- sowie der Schiffsverkehr. Eine Verwendung von synthetischen Kraftstoffen im Straßenverkehr wird – aus den in den Drucksachen 20/2736 sowie 20/6439 dargestellten Gründen – nach wie vor als nicht zielführend angesehen. Dies gilt auch für die Beimischung zu konventionellen Kraftstoffen. Die Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestags zur Bundesratsdrucksache 95/23 bzgl. der nach DIN EN 15940 genormten Kraftstoffe bleibt abzuwarten.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. In der Drucksache 20/2736 weist die Hessische Landesregierung darauf hin, dass die Verwendung von Palmöl bei Kraftstoffen DIN EN 15940 nicht auszuschließen sei. Das Bundeskabinett hat allerdings eine Änderung der Bundesimmissionsschutzverordnung beschlossen. Danach werden ab 2023 keine Biokraftstoffe mehr gefördert, in denen Palmöl enthalten ist. Somit erscheint die Verwendung von Palmöl in HVO-Kraftstoffen unattraktiv.

- a) Wie verhält es sich mit dem verwendeten HVO-Kraftstoff bei der Kurhessenbahn (KHB)?
- b) Ist hier die Verwendung von Palmöl im Kraftstoff ausgeschlossen?
- c) Falls nein: Wie ist dies sichergestellt?

Gemäß § 13b Abs. 1 Nr. 2 der 38. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (38. BImSchV) ist die Obergrenze für die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung ab dem Kalenderjahr Jahr 2023 auf 0 % festgelegt worden. Die Kontrolle erfolgt auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, insbesondere der §§ 37a und 37c sowie der gemäß § 12 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeits-Verordnung vorzulegenden Nachhaltigkeitsnachweise.

Der Einsatz der HVO-Kraftstoffe erfolgt im Zeitraum 2023 als innovativer Probebetrieb, bei dem der eingesetzte Kraftstoff aus biologischen Rest- und Abfallstoffen besteht und frei von Palmöl ist. Es besteht keine Konkurrenz zur Nahrungsmittel- und Futtermittelherstellung. Die geänderte Förderkulisse hat auf das Projekt keinen Einfluss.

Frage 2. Ist der Betrieb eines elektrischen Fuhrparkfahrzeuges, geladen mit dem Strommix aus der Steckdose, nach dem Verständnis der Hessischen Landesregierung klimaneutral?

Zum Stand des Jahres 2022 ist der aktuelle „Strommix aus der Steckdose“ nicht zu 100 % klimaneutral. Im ersten Halbjahr 2022 machten erneuerbare Energien bereits rund 49 % der Stromversorgung aus. Gemäß den Plänen der Bundesregierung soll bis zum Jahr 2030 der Anteil am Bruttostromverbrauch mindestens 80 % betragen, für das Jahr 2035 wird ein weitgehend klimaneutrales Stromsystem angestrebt. Allerdings bezieht das Land Hessen in allen Landesliegenschaften zu 100 % zertifiziertem Ökostrom.

Frage 3. Wie wirkt sich der Kohlestromanteil des Ladestroms in der Bilanz des Fuhrparkfahrzeuges aus?

Seit dem 1. Januar 2010 wird nach den Vorgaben der Landesregierung die Belieferung aller Landesliegenschaften mit Ökostrom umgesetzt. Dies beinhaltet die Ausschreibung von zertifiziertem Ökostrom mit einem eindeutigen Herkunftsnachweis. Die hessischen Landesliegenschaften werden seitdem zu 100 % mit Strom versorgt, der in skandinavischen Wasserkraftanlagen erzeugt wurde.

Die dienstliche Mobilität wird in der Treibhausgas-Bilanz erfasst. Das Land Hessen rechnet mit Öko-Strom.

Frage 4. Wie verhält sich im Gegensatz dazu ein Fuhrparkfahrzeug mit Verbrennungsmotor, welches mit 100% reinem HVO DIN EN 15940 betankt und betrieben würde?

Wie in der Vorbemerkung ausgeführt, ist die Verwendung von Kraftstoffen nach DIN EN 15940 in den Fuhrparkfahrzeugen des Landes Hessen rechtlich unzulässig. Insofern erübrigt sich die Frage nach dem Vergleich.

An dieser Stelle der Hinweis, dass die Kraftstoffnormierung für HVO getrennt von der möglichen Treibhausgas-Einsparung durch einen HVO-Kraftstoff zu betrachten ist. Bezüglich ihrer Treibhausgas-Wirkung ist es entscheidend, welcher Rohstoff für die Herstellung des HVO-Kraftstoffes eingesetzt wurde. HVO-Kraftstoffe können sowohl aus für die Ernährung geeigneten Pflanzenölen als auch aus Altspeiseölen und -fetten hergestellt werden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten zur Berechnung von Treibhausgas-Einsparungen, siehe Anhang V der EU-Richtlinie EU 2018/2001. Eine Möglichkeit ist, den vorgegebenen Standardwert zu nutzen. Für die Berechnung eines Minderungswertes von Treibhausgas-Emissionen sind zudem kraftstoffspezifische Berechnungen, u.a. auf der Basis des jeweiligen Rohstoffs sowie des Verarbeitungsweges, möglich.

Wiesbaden, 3. April 2023

**Priska Hinz**