

Stand: 27.06.2026 17:15:54

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/6925

"Klimafreundliche Mobilität fördern - steuerliche Belastung von Biokraftstoff reduzieren!"

---

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/6925 vom 04.06.2025
2. Beschluss des Plenums 19/7001 vom 05.06.2025
3. Plenarprotokoll Nr. 52 vom 05.06.2025



## Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Josef Lausch, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöllner und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

**Klaus Holetschek, Prof. Dr. Winfried Bausback, Michael Hofmann, Tanja Schorer-Dremel, Martin Wagle, Kerstin Schreyer, Dr. Stefan Ebner, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel und Fraktion (CSU)**

### **Klimafreundliche Mobilität fördern – steuerliche Belastung von Biokraftstoff reduzieren!**

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest:

Um die Klimabilanz des Verkehrssektors zu verbessern, zugleich aber Arbeitsplätze in der heimischen Automobil-Wertschöpfungskette zu sichern und Mobilität bezahlbar zu halten, müssen technologieoffen alle Handlungsspielräume zur Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe genutzt werden. Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr gehören dazu batterieelektrische Antriebe, E-Fuels, Wasserstoff sowie Biokraftstoffe. Mit HVO100 (engl. Hydrotreated Vegetable Oil) als ein Biokraftstoff steht eine klimafreundliche Alternative zu fossilem Dieselmotorkraftstoff zur Verfügung. Wegen des Mehrpreises gegenüber fossilem Diesel wird HVO100 hierzulande jedoch nur in begrenztem Umfang eingesetzt.

In Anbetracht dessen wird die Staatsregierung aufgefordert, sich gegenüber dem Bund neben der bestehenden Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) für erneuerbare Kraftstoffe für weitere substanzielle, ggf. steuerliche Entlastungen des Verbrauchs von Biokraftstoffen einzusetzen. So wäre auch zu prüfen, ob die Agrardieselminderungsquote für Biokraftstoffe gelten kann.

### **Begründung:**

HVO100 wird aus biogenen Rohstoffen wie Altspeiseöl oder Fettresten hergestellt und ist seit Mai 2024 zum freien Verkauf in Deutschland zugelassen. HVO100 kann wie fossiler Dieselmotorkraftstoff eingesetzt werden, die Treibhausgasemissionen sind jedoch um bis zu 90 Prozent geringer. Der Biokraftstoff birgt daher Potenzial für die Defossilisierung des Verkehrs, da bestehende Fahrzeuge ohne Umrüstung mit HVO100 betrieben werden können. Bedingt durch aufwendigere Herstellungsprozesse ist HVO100 jedoch derzeit 10 bis 15 Cent je Liter teurer als fossiler Diesel. Das hemmt den Einsatz bislang.

HVO100 ist in Deutschland vom CO<sub>2</sub>-Preis gemäß Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) befreit und wird durch die THG-Quote indirekt unterstützt. Bei z. B. der Energiesteuer im Agrarbereich kann HVO100 bzw. Biodiesel bislang jedoch nicht mit der Agrardieselrückerstattung befreit werden und wird mit dem gleichen Steuersatz wie fossiler Diesel belegt (47 Cent je Liter).

In Österreich und Italien gelten dagegen für HVO100 umfassende Förderungen. Deshalb ist dort Biokraftstoff billiger als fossiler Diesel und kommt weitaus stärker zum Einsatz.

Es gilt, bestehende und künftige Spielräume, auch für ggf. steuerliche Entlastungen zu nutzen, um den Markthochlauf von HVO100 sowie insgesamt einen breiteren Einsatz aller Biokraftstoffe auch hierzulande zu unterstützen und die Defossilisierung des Verkehrs voranzubringen.



## Beschluss

### des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

**Dringlichkeitsantrag** der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Josef Lausch, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

**Klaus Holetschek, Prof. Dr. Winfried Bausback, Michael Hofmann, Tanja Schorer-Dremel, Martin Wagle, Kerstin Schreyer, Dr. Stefan Ebner, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel** und **Fraktion (CSU)**

Drs. 19/6925

### **Klimafreundliche Mobilität fördern – steuerliche Belastung von Biokraftstoff reduzieren!**

Der Landtag stellt fest:

Um die Klimabilanz des Verkehrssektors zu verbessern, zugleich aber Arbeitsplätze in der heimischen Automobil-Wertschöpfungskette zu sichern und Mobilität bezahlbar zu halten, müssen technologieoffen alle Handlungsspielräume zur Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe genutzt werden. Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr gehören dazu batterieelektrische Antriebe, E-Fuels, Wasserstoff sowie Biokraftstoffe. Mit HVO100 (engl. Hydrotreated Vegetable Oil) als ein Biokraftstoff steht eine klimafreundliche Alternative zu fossilem Dieselmotorkraftstoff zur Verfügung. Wegen des Mehrpreises gegenüber fossilem Diesel wird HVO100 hierzulande jedoch nur in begrenztem Umfang eingesetzt.

In Anbetracht dessen wird die Staatsregierung aufgefordert, sich gegenüber dem Bund neben der bestehenden Treibhausgasreduzierungsquote (THG-Quote) für erneuerbare Kraftstoffe für weitere substanzielle, ggf. steuerliche Entlastungen des Verbrauchs von Biokraftstoffen einzusetzen. So wäre auch zu prüfen, ob die Agrardieselmotorkraftstoffrückführung für Biokraftstoffe gelten kann.

Die Präsidentin

I.V.

**Ludwig Hartmann**

IV. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann

Abg. Markus Saller

Abg. Oskar Lipp

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Sabine Gross

Abg. Martin Wagle

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Zur gemeinsamen Beratung rufe ich nun auf:

**Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten**

**Florian Streibl, Felix Locke, Josef Lausch u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER), Klaus Holetschek, Prof. Dr. Winfried Bausback, Michael Hofmann u. a. und Fraktion (CSU)**

**Klimafreundliche Mobilität fördern - steuerliche Belastung von Biokraftstoff reduzieren! (Drs. 19/6925)**

und

**Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katrin Ebner-Steiner, Martin Böhm, Johannes Meier u. a. und Fraktion (AfD)**

**Bayerische Biokraftstoffwirtschaft und Automobilindustrie erhalten - Steuerlast senken, Ausnahme im EU-Verbrennerverbot schaffen (Drs. 19/6992)**

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache und erteile dem Kollegen Markus Saller für die Fraktion der FREIEN WÄHLER das Wort.

**Markus Saller (FREIE WÄHLER):** Sehr geehrter Herr Vizepräsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrter einsamer Vertreter der Staatsregierung, lieber Tobi Gotthardt!

(Heiterkeit – Gülseren Demirel (GRÜNE): Einsam? Alleiniger!)

– Einsam und alleinig, ja. – Bekanntlich stehen wir vor der Aufgabe, meine Damen und Herren, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor spürbar zu senken, und zwar nicht irgendwann, sondern jetzt. Hier setzt unser Dringlichkeitsantrag an. Wir fordern eine technologieoffene Förderung alternativer Antriebe und Kraftstoffe, und zwar ganz konkret durch eine substanzielle steuerliche Entlastung von Biokraftstoffen wie dem HVO100.

Warum HVO100? – Meine Damen und Herren, dieser erneuerbare Dieselkraftstoff, hergestellt aus Altspeseölen, Fettresten oder Tallölen, wie es bei der Papierherstellung anfällt, erzeugt im Vergleich zum fossilen Diesel um bis zu 90 % weniger Treibhausgase. Das Beste: Bestehende Dieselfahrzeuge können ihn sofort nutzen, ohne jede Form von Umrüstung. Das bringt eine sofortige Klimawirkung bei voller Alltags-tauglichkeit.

Seit Mai 2024 ist HVO100 in Deutschland als Reinkraftstoff auch frei erhältlich. Der Kraftstoff wird allerdings bisher zu wenig eingesetzt. Woran liegt das? – Weil aktuell nämlich der Liter um 10 bis 15 Cent teurer ist als der normale fossile Dieselkraftstoff. Die Klimawirkung ist da, aber der Markt bremst, weil die steuerlichen Rahmenbedin-gungen fehlen.

In Österreich und in Italien ist man da schon weiter. Dort wird HVO100 staatlich gefördert und ist deswegen günstiger als fossiler Diesel. Die Folge: deutlich höherer Absatz, deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Einsparung. Warum sollte das, was bei unseren Nachbarn, meine Damen und Herren, möglich ist, nicht auch in Deutschland möglich sein?

Deutschland hat sich mit der Treibhausgasminderungsquote bereits ein Instrument zur Förderung erneuerbarer Kraftstoffe gegeben. Aber das reicht bislang nicht. HVO100 wird bei der Energiesteuer nach wie vor wie fossiler Diesel behandelt. Auch die Agrar-dieselrückerstattung gilt für HVO100 nicht, und das, obwohl der Kraftstoff, wie schon gesagt, keinerlei Umrüstung erfordert, mit bestehenden Dieselmotoren betrieben wer-den kann und entsprechend hohe Umweltstandards erfüllt.

Die Staatsregierung hat bereits wichtige Schritte unternommen, etwa bei der Zulas-sung von HVO100 als Reinkraftstoff. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich. Nun geht es darum, auch auf Bundesebene entschlossen voranzugehen. Uns ist bewusst: Die Energiesteuer ist Bundesrecht, Bundeskompetenz. Das EU-Recht steckt auch enge Grenzen. Doch genau deswegen ist jetzt politischer Druck auch aus den Ländern nötig – gemeinsam, geschlossen und pragmatisch. Die laufende Reform der europäischen

Energiesteuerrichtlinie bietet jetzt die historische Chance, meine Damen und Herren. Wir dürfen nicht abwarten, wir müssen jetzt gestalten.

Deswegen fordern wir: Die Staatsregierung soll sich gegenüber dem Bund für eine differenzierte Besteuerung von Biokraftstoffen einsetzen, nach ihrer tatsächlichen Klimawirkung. Es soll geprüft werden, ob HVO100 in den Anwendungsbereich der Agrardieselrückerstattung aufgenommen werden kann. Die Treibhausgasminderungsquote soll weiterentwickelt werden, um den Markthochlauf von HVO100 zu flankieren mit klaren Nachhaltigkeitskriterien und effektiver Zertifizierung, um Missbrauch bei Importen auszuschließen.

Kolleginnen und Kollegen, unser Dringlichkeitsantrag ist kein ideologisches Wunschkonzert. Er ist ein praxisnaher Impuls, ein Impuls für mehr Klimaschutz im Verkehr, ohne die Bürgerinnen und Bürger oder unsere mittelständischen Unternehmen zu überfordern, ein Impuls für bezahlbare Mobilität, Wertschöpfung im Land und technologischen Fortschritt – und ein Impuls, der zeigt: Wir FREIE WÄHLER denken nicht in Verboten, sondern in Möglichkeiten.

Wenn die Kollegen von der AfD jetzt sagen, wir hätten ihren Antrag abgekupfert, den sie im November 2024 gestellt haben, dann verweise ich nur darauf, dass unser Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger bereits in einem Schreiben vom 8. Mai 2024 die damalige Bundesregierung ausdrücklich aufgefordert hat, HVO100 in die steuerliche Entlastung aufzunehmen. Das war bekanntlich vor dem November. Ich bitte deswegen um Zustimmung.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Als nächstem Redner erteile ich dem Abgeordneten Oskar Lipp für die AfD-Fraktion das Wort. Bitte schön.

(Beifall bei der AfD)

**Oskar Lipp (AfD)**: Sehr geehrter Herr Vizepräsident, werte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren! Heute geht es hier um den Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER und der CSU zur Förderung von Biokraftstoffen. Ich begrüße es, dass die Bedeutung von Biokraftstoffen für unsere bayerische Wirtschaft erkannt wird. Doch dieser Antrag ist eine Kopie unseres Antrags vom November 2024.

(Unruhe bei der CSU, den FREIEN WÄHLERN, den GRÜNEN und der SPD –  
Felix Locke (FREIE WÄHLER): Es ist schlecht, wenn die Rede schon vorher geschrieben wurde!)

– Es war klar, dass Sie sagen, dass Ihr Minister das schon mal gesagt hat. Aber auch in der letzten Legislatur – ich weiß nicht, ob Sie da schon im Landtag waren – wurde das von den Kollegen bereits ausführlich gefordert. Das heißt, Sie sind auf diesen Zug aufgesprungen, meine Damen und Herren!

(Felix Freiherr von Zobel (FREIE WÄHLER): Nein, andersherum!)

Es ist eben auch erstaunlich, wie die FREIEN WÄHLER und die CSU jetzt die Idee übernehmen, nachdem sie den Antrag zuvor als gesamtes Paket nur abgelehnt haben.

Wir als AfD stehen für echte Technologieoffenheit. Das schließt eben auch die fossilen Kraftstoffe mit ein. Die ideologischen EU-CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte strangulieren unsere Automobilindustrie. Die aktuelle Politik von Ihnen ist eben nicht technologieoffen, sondern planwirtschaftlich unterwegs. So ehrlich muss man sein, meine Damen und Herren.

Die EU-Verordnung 2023/851 erzwingt de facto ein Verbrennerverbot ab dem Jahr 2035, und das ohne Ausnahmen für Biokraftstoffe. Deswegen haben wir auch jetzt unseren Dringlichkeitsantrag nachgezogen. 180.000 Arbeitsplätze sind in Bayern betroffen. Diese hängen aktuell noch an der Automobilindustrie mit klassischem An-

triebsstrang. Außerdem sind auch 25.000 Jobs in der Bioenergie und 22.000 Arbeitsplätze in der bundesweiten Kraftstoffindustrie betroffen.

Unser damaliger Antrag vom November 2024 wie auch die Anträge in der letzten Legislaturperiode forderten daher unter anderem eine garantierte Ausnahme für Verbrennerfahrzeuge von den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten, wenn sie mit Biokraftstoffen betrieben werden. Die FREIEN WÄHLER und die CSUler greifen diesen Ansatz nur halbherzig auf. Sie bleiben vage bei steuerlichen Entlastungen und ignorieren die Notwendigkeit, die EU-Vorgaben insgesamt abzulehnen. Biokraftstoffe wie HVO100 sind klimafreundlich und nutzen eine bereits bestehende Infrastruktur. Das haben wir bereits gehört. Sie verursachen auch über den Lebenszyklus weniger CO<sub>2</sub> als E-Autos oder Wasserstofffahrzeuge.

Im Jahr 2022 machten Biokraftstoffe circa 5 % des bayerischen Kraftstoffverbrauchs aus. Bis zum Jahr 2050 könnten in Deutschland circa 36 Millionen Tonnen Biokraftstoffe produziert werden, fast 60 % des heutigen Verkehrsbedarfs. Das stärkt unsere strategische Autonomie durch heimische Produktion. Doch wie Sie bereits selbst gesagt haben, Herr Saller von den FREIEN WÄHLERN, sind Biokraftstoffe teurer. Hier geht Ihr Antrag in die richtige Richtung. Der Liter HVO100 kostet 15 Cent mehr als der Liter Diesel. In unserem Antrag, den wir hier nachgezogen haben, fordern wir unter anderem eine Senkung der Energiesteuer auf den EU-Mindestsatz von 33 Cent und eine reduzierte Umsatzsteuer, um den Biokraftstoffpreis insgesamt zu senken.

Jetzt übernehmen die FREIEN WÄHLER und die CSU den steuerlichen Ansatz aus unserem damaligen Antragspaket. Bei den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten und der Technologieoffenheit sind sie aber wirtschaftsfeindlich. Fossile Kraftstoffe pauschal auszuschließen, ist ideologisch motiviert und schadet unserer eigenen Volkswirtschaft. Wir als AfD lehnen die drakonischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte ab, die unsere eigene Industrie knebeln, und fordern einen freien Wettbewerb aller Technologien einschließlich fossiler Kraftstoffe. Biokraftstoffe sind ein Teil der Lösung, aber nur, wenn wir die Planwirtschaft der EU

beenden. Die FREIEN WÄHLER und die CSU haben unseren Ansatz kopiert, doch ihnen fehlt der Mut, die EU-Vorgaben konsequent zu bekämpfen.

Handeln wir jetzt für unsere Automobilindustrie, für Bayern und für echte Technologieoffenheit! Stimmen Sie daher unserem umfangreicheren Antrag zu.

(Beifall bei der AfD)

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Als nächstem Redner erteile ich Herrn Kollegen Dr. Markus Büchler für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort. Bitte schön.

**Dr. Markus Büchler (GRÜNE):** Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Legen wir einmal den Urheberrechtsstreit zwischen den FREIEN WÄHLERN und der AfD beiseite und sehen uns die Fakten an. HVO100 stellen Sie so dar, als wäre es eine große Lösung und ein großer Beitrag zur Verkehrs- und Antriebswende, die wir vollziehen müssen, um von Benzin und Diesel wegzukommen. Sie haben die Vorteile von HVO100 dargestellt. Diese sind unstrittig. Das Problem ist nur, dass wir von diesem Material nicht viel haben und auch in Zukunft nicht viel davon haben werden. So viel Pommes wollen sie nicht essen, als dass das ganze Land mit HVO100 aus Speisefett fahren kann.

Als Freistaat Bayern haben wir erst neulich ein interessantes Experiment durchgeführt. Wir haben bei der Südostbayernbahn über längere Zeit hinweg HVO100 statt Diesel verwendet. Die TU Berlin hat die Ergebnisse sehr genau evaluiert, nachgerechnet, gemessen und verglichen, um herauszufinden, ob es Unterschiede gibt, was besser ist und was die Vor- und Nachteile sind. Man hat das Projekt, wie es auch im ausführlichen Bericht der TU Berlin sowie auf den Webseiten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und des Verkehrsministeriums steht, wieder eingestellt und ist von HVO100 abgerückt. Warum? – Technisch funktioniert es einwandfrei, auch beim Pkw. Es ist einwandfrei verwendbar, nur gibt es davon nicht viel. Das ist die Begründung, warum das bayerische Ministerium das Projekt eingestellt hat.

Vor allem ist vieles davon nicht sauber zertifizierbar. Auf der Webseite des Ministeriums steht, es bestünden Zweifel an den Zertifikaten. Es hat sich herausgestellt, dass mutmaßlich eine Menge Palmöl darin ist und wir hier zulasten des Regenwaldes durch die Gegend fahren. Das wollen wir ja wohl nicht. So viel Speisefett gibt es eben nicht. Das, was wir an HVO100 aus heimischer Produktion haben und was aus Reststoffen erzeugt werden kann, soll verwendet werden. Das ist einwandfrei. Dafür müssen wir den Kraftstoff aber nicht finanziell besserstellen. HVO100 ist schon deutlich bessergestellt, da es richtigerweise von der CO<sub>2</sub>-Steuer befreit ist.

Wird man auf Österreich verwiesen, muss man wissen, dass Diesel in Österreich nicht wie in Deutschland künstlich billig gehalten wird. In Österreich ist Diesel nämlich teurer als Benzin, weil er – anders als in Deutschland – gleich besteuert wird. Dann kommt HVO100 natürlich besser weg.

Insofern müssen wir für das bisschen HVO100 aus heimischer Produktion keine Maßnahmen ergreifen. Es kann sinnvoll verwendet werden, aber wir müssen hier nicht künstlich eingreifen und weitere Maßnahmen treffen. Die Regelung dazu passt so, wie sie ist. Für kleine Nischen kann HVO100 sehr sinnvoll sein, wenn es sauber hergestellt worden ist, aber für den Masseneinsatz – den Anschein erwecken Sie, wenn Sie sagen, es sei so klimafreundlich und wunderbar – haben wir diesen Rohstoff nicht zur Verfügung. Das ist für die Antriebswende insgesamt eine fast genauso zu vernachlässigende Nische wie der Wasserstoff, von dem der Wirtschaftsminister ja immer gerne träumt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Als nächster Rednerin erteile ich Frau Kollegin Sabine Gross für die SPD-Fraktion das Wort. Bitte schön.

**Sabine Gross (SPD):** Sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich stimme mit den Antragstellern von den FREIEN WÄHLERN überein, dass die Klimabilanz des Verkehrssektors verbessert werden muss. Der Verkehrssektor trägt

rund 22 % zu den Treibhausgasemissionen Deutschlands bei. Wichtig ist natürlich auch, die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie zu sichern. Mein eigener Stimmkreis ist stark abhängig von Arbeitsplätzen in der Zulieferindustrie. Ob uns die steuerliche Begünstigung von Biokraftstoffen, insbesondere von HVO100, hier allerdings wirklich hilft, ist fraglich. Für den Individualverkehr ist der Elektroantrieb die einzige richtige Lösung. Wir dürfen die Weiterentwicklung hier nicht zugunsten einer Technologieoffenheit verschleppen, die die notwendige Transformation nur verzögert, weil sie zu Verzettelung führt. Wir brauchen eine flächendeckende und zuverlässige Ladeinfrastruktur. Die Reichweite der Elektroautos muss weiter erhöht werden, und Elektrofahrzeuge müssen preiswerter werden. Das geht nicht von heute auf morgen, und in der Übergangszeit werden wir nicht drum herumkommen, weiterhin Verbrennermotoren zu verwenden.

Hier sind klimafreundliche Kraftstoffe natürlich nützlich. Ob der Einsatz von HVO100 wirklich der richtige Weg ist, ist fraglich. HVO100 kann nicht von allen Pkw-Typen getankt werden, insbesondere nicht von den älteren nach Abgasnorm Euro 5. Älteren Fahrzeugen fehlt die Typenfreigabe. Altspeiseöl und Fettreste stehen, wie der Kollege vorhin schon gesagt hat, auch gar nicht in dem Umfang zur Verfügung, um hier flächendeckend eine ausreichende Menge zur Verfügung zu stellen. Diese Tatsache begrenzt heute schon das Angebot, und die Kapazitäten lassen sich nicht beliebig steigern, es sei denn, man würde extra Ölfrüchte zur Kraftstoffgewinnung anbauen, was inakzeptabel ist. Auch eine steuerliche Begünstigung von HVO100 ändert nichts an diesen Tatsachen. Schlimmstenfalls würden sogar Fehlanreize gesetzt; denn schon jetzt handelt es sich bei den für HVO100 genutzten Rohstoffen zu einem großen Teil um Importe aus Asien, darunter offenbar auch speziell angebaute Palmfrüchte, die bei der Ausfuhr als Abfall deklariert werden. Für die Anbauflächen werden Regenwälder abgeholzt. Das wollen wir nicht. Hinzu kommt, dass Altspeiseöl und Fettreste viel dringender für die Herstellung klimafreundlicher SAF-Kraftstoffe für Flugzeuge benötigt werden, da Elektromotoren im Flugverkehr nicht wirklich Anwendung finden werden.

Die Förderung von HVO100 für den Pkw-Verkehr würde die Konkurrenz um begrenzte Rohstoffe also nur verstärken.

Grundsätzlich ist es richtig, klimafreundliche Kraftstoffe zu fördern und dabei auch das Instrument steuerlicher Begünstigung einzusetzen. Im Falle von HVO100 bestehen allerdings Zweifel daran, ob dieser spezielle Biokraftstoff dem Klimaschutz tatsächlich dient. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.

(Beifall bei der SPD)

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Danke schön. – Als nächstem Redner erteile ich Herrn Kollegen Martin Wagle für die CSU-Fraktion das Wort. Bitte schön.

**Martin Wagle (CSU):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, für dieses wichtige Thema, das wir hier diskutieren, muss man den Blick ein bisschen weiten. Es ist völlig unbestritten, dass der Verkehrssektor bei der Reduktion umweltbelastender Emissionen eine wichtige Rolle spielt. Klar ist auch, dass der Verkehrssektor in Zukunft das Mobilitätsbedürfnis der Menschen noch mehr steigern wird und darstellen muss, und dass dies nicht nur im Personenverkehr der Fall sein wird, sondern auch im Güterverkehr. Also müssen wir unser Blickfeld hier ein bisschen erweitern. Das gilt nicht nur für Deutschland oder die EU, sondern auch weltweit. Für die Lösung dieses tatsächlich komplexen Problems gibt es sicher keine einfachen Antworten. Die Klimapolitik mit der Brechstange ist sicher auch nicht die richtige Antwort; Klimapolitik nach dem Motto: Ab morgen nur noch Elektro, ansonsten nichts – diese Vorstellung wird nicht funktionieren.

Deswegen brauchen wir auch andere Lösungen, Brückentechnologien, nicht nur ausschließliche Technologien, und etwas Zeit für die Industrie, das auch herzustellen, was der Markt verlangt, was praktikabel ist, bei dem man keine Einschränkungen machen muss, bei dem man nicht rechtsbewehrt Nachteile erleiden muss.

Wir haben bei der Automobilindustrie gesehen, welche Bauchlandung wir hingelegt haben im Bemühen, sofort alles elektrisch darzustellen. Die Konsequenzen sind gravierend. Wir haben gesehen, dass bei den Automobilherstellern Arbeitskräfte abgebaut werden; und zwar nicht nur einfache Handlanger, sondern auch Ingenieure. Wir haben gesehen, dass Zulieferer dichtmachen müssen und dass Staat und Kommunen wichtige Steuereinnahmen fehlen. Die Folgen sind also gravierend.

Das Problem ist doch, dass die Industrie von heute auf morgen nicht die perfekte Lösung bieten kann, die bisherige Antriebe eins zu eins ersetzt. Das heißt, Elektrofahrzeuge bereitzustellen, die der Markt braucht und die die Nutzer erwarten. Denken Sie nur mal an die Transport- und Logistikbranche. Wir haben hier von Pkws usw. gehört, aber denken Sie an die Transport- und Logistikbranche, die hauptsächlich mit Dieselmotoren unterwegs ist. Selbstverständlich gibt es auch schon den Lkw, der elektrisch betrieben ist, aber mit all den Einschränkungen, die damit einhergehen: Die Reichweite ist nicht so groß, die Kosten an den Stromtankstellen sind international wesentlich höher, bei weiten Fahrten natürlich. Die Ladeinfrastruktur ist nicht so leistungsfähig, die Ladezeiten sind viel länger und vieles mehr. Dann stellt sich natürlich die Frage, warum ich mir ein teures Fahrzeug anschaffen soll, wenn die Nachteile so groß sind. Obendrein ist man auch wirtschaftlich nicht konkurrenzfähig.

Die Probleme bei der Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge gibt es übrigens auch im ÖPNV, bei den Busflotten. Gerade im ländlichen Raum tragen die Busse als wichtigste Verkehrsmittel überhaupt den ÖPNV. Viele Kommunen stehen jetzt vor der Frage: Wie sollen wir unseren ÖPNV unter Beachtung der vorgegebenen Flottenziele noch darstellen, wenn die Elektrobusse nicht ansatzweise bezahlbar sind? Wie soll man neue Busse ohne Förderung anschaffen? Die Förderung wurde ja eingestellt. – Man sucht also krampfhaft nach neuen Lösungen.

Ähnliches gilt für die Transport- und Logistikbranche. Ich habe hierzu schon Ausführungen gemacht.

Eine gute Lösung – das haben wir ja auch gehört – sind Maßnahmen, die nachhaltig und sofort wirken und beim Sparen von Emissionen helfen. Der Einsatz von klimafreundlichen Biokraftstoffen wie dem HVO100 ist so eine Maßnahme. Dieser Kraftstoff darf übrigens seit 10. April 2024 an den Tankstellen in den Verkehr gebracht werden.

Die Vorteile sind auch schon angesprochen worden: In Dieselmotoren kann er in vielen Bereichen sofort eingesetzt werden, ohne aufwendigen Umbau. Der Biokraftstoff ist besonders nachhaltig und hochwertig, weil er aus pflanzlichen Ölen und tierischen Fetten gewonnen wird, unter Zugabe von Wasserstoff. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden vermindert, und zwar um 90 %.

Weitere Vorteile, die noch nicht genannt worden sind, sind weniger Feinstaubemissionen, geringere Kohlenwasserstoffemissionen, geringerer Kohlenmonoxidausstoß, geringerer Stickstoffdioxidausstoß und vieles mehr. Es gibt also viele weitere Benefits, die mit der Anwendung verbunden sind. Der Treibstoff ist auch schon im Dauerbetrieb getestet worden, zum Beispiel europaweit von vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen, übrigens auch im Pkw-Schwerlastverkehr. Die Vorteile sind tatsächlich erheblich, übrigens auch durch weniger Spritverbrauch.

Das zeigt: Die Biokraftstoffe bieten eine echte Alternative zum reinen Elektroantrieb. Sie sind nachhaltig, weil sie Abfälle sinnvoll verwerten, weil sie weniger schädliche Emissionen verursachen, weil sie sofort einsetzbar sind und weil sie gewährleisten, dass die Dieselfahrzeuge, die noch nicht am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt sind, umweltfreundlich weiterbetrieben werden können.

Ich glaube, wir sind uns da einig: Nachhaltiger geht es doch überhaupt nicht.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Dass das nicht nur eine nette Idee ist, bestätigen uns viele wissenschaftliche Studien und übrigens auch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Kraftfahrverbände und sogar das Umweltbundesamt, das die GRÜNEN immer so gerne zitieren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nach einem zähen Zulassungsverfahren ist HVO100 auch an den Tankstellen verfügbar. Das hat man vorher ja nur am eigenen Betriebshof tanken und in der eigenen Flotte verwenden können. Jetzt ist das an den Tankstellen verfügbar. Aber um dieses Projekt richtig auszurollen, muss man natürlich schauen, wie man den Nachteil, nämlich den erhöhten Kraftstoffpreis, irgendwie ausgleichen kann; denn es muss doch möglich sein, diese Umweltkomponente, die der Anwender in Verkehr bringt, zu belohnen. Es kann ja nicht sein, dass der, der umweltfreundlich fährt, an der Tankstelle einen höheren Preis bezahlen muss als der, der einen herkömmlichen Diesel fährt. Hier brauchen wir also einfach Entlastungen für den, der etwas für die Umwelt tut. Es ist schon ausgeführt worden, dass in Italien zum Beispiel der Preis dafür niedriger angesetzt ist. So etwas brauchen wir auch. Wir brauchen eine Belohnung für den, der etwas für die Umwelt tut.

Dass das eine Brückentechnologie ist, ist uns wahrscheinlich allen klar. Aber trotzdem ist es besser, diese Technologie sofort zur Verfügung zu stellen, zu einem Preis, mit dem man das weit ausrollen kann, übrigens nicht nur im Pkw-Verkehr. Für den Lkw-Verkehr ist das noch sehr viel relevanter als für den Pkw-Verkehr. Auch für den Bahnverkehr ist das relevant, also für Züge, die dort, wo nicht elektrifiziert werden kann, damit fahren können. Für Flugzeuge und Schiffe ist das natürlich auch relevant.

Hier brauchen wir die Vorteile. Die müssen die Menschen auch spüren, die diese Kraftstoffe nutzen. Wir unterstützen auch diese Anerkennung der Sparleistung, der Umweltfreundlichkeit, in der Landwirtschaft. Deswegen sind wir auch für die Honorierung bei der Dieselerückstattung.

Was die anderen Anträge betrifft, das, was die AfD eingebracht hat: Hier von einem Abkupfern des eigenen Antrags zu sprechen, ist ja geradezu lächerlich.

(Zuruf von der AfD: Na, na!)

Sie sprechen nur von deutschen Kraftstoffen. Mir ist das eigentlich egal. Der Kraftstoff kann von mir aus auch aus österreichischen Ölen gewonnen werden.

(Heiterkeit bei der AfD)

Das ist mir persönlich egal; Hauptsache, die Qualität des Kraftstoffs ist gesichert. Das Siegel muss gelten. Herr Büchler hat angemerkt, dass alles fraglich sei. Wenn ich jetzt schon die Qualifizierung und dieses Siegel anzweifele, was soll ich denn dann noch glauben? Die Kraftstoffe sind untersucht worden. Das passt.

Außerdem ist der AfD-Antrag viel zu kurz gesprungen, weil er nur für Pkws gilt. Das umfassende Wirkungsspektrum habe ich Ihnen dargelegt. Von einem Abkupfern kann überhaupt nicht die Rede sein.

Was mich noch irritiert hat: Vorhin hat der Kollege Winhart zum Haushaltsthema gesprochen: Klimafreundliche Mobilität wollen wir nicht. – Jetzt erzählen Sie hier das Gegenteil. Vielleicht unterhalten Sie sich mal untereinander. Vielleicht kommen Sie auf einen gemeinsamen Nenner, obwohl ich da meine Zweifel habe.

Insgesamt sind wir für Fortschritt, und diese Technologie ist fortschrittlich. In diesem Sinne bitte ich um Unterstützung für den gemeinsamen Antrag.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Herr Kollege, mir liegt eine Meldung zu einer Zwischenbemerkung des Abgeordneten Oskar Lipp, AfD-Fraktion, vor. Bitte schön.

**Oskar Lipp (AfD):** Sehr geehrter Kollege von der CSU, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Ich finde es gut, dass Sie jetzt hinsichtlich des Verbrennerverbots ein bisschen was für unsere heimische Automobilindustrie machen wollen. Dazu habe ich nur eine Frage: Ihre Partei hatte vor der Bundestagswahl klipp und klar versprochen, das Verbrennerverbot nach der Bundestagswahl zu kippen. Jetzt frage ich Sie direkt und bitte um eine Ja- oder Nein-Antwort: Werden Sie auf der Bundesebene das Verbrennerverbot aufheben? Wenn nicht, wird es dann für die von Ihnen heute angesproche-

nen Biokraftstoffe Ausnahmeregelungen von den sogenannten CO<sub>2</sub>-Grenzwerten, die unsere Autobauer wirklich massiv belasten, geben? – Danke.

**Martin Wagle (CSU):** Herr Kollege, Sie haben sicherlich gehört, dass der Verbrenner mit Biokraftstoffen durchaus weiter genutzt werden kann. Wir wollen diese Technologie mit synthetischen oder Biokraftstoffen natürlich weiterhin nutzen, weil sie einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und zum Klimaschutz leisten kann.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

**Vierter Vizepräsident Ludwig Hartmann:** Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Hierzu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag der Fraktion FREIE WÄHLER und der CSU-Fraktion auf Drucksache 19/6925 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die CSU-Fraktion, die Fraktion der FREIEN WÄHLER und die AfD-Fraktion. Die Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Die SPD-Fraktion und die Fraktion der GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Liegen nicht vor. Dieser Dringlichkeitsantrag ist angenommen.

Wer dem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der AfD-Fraktion auf Drucksache 19/6992 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Die Gegenstimmen bitte anzeigen! – Das sind die CSU-Fraktion, die Fraktion der FREIEN WÄHLER, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die SPD-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Liegen nicht vor. Dieser Dringlichkeitsantrag ist abgelehnt.