



## Antrag

der Abgeordneten **Florian Köhler, Oskar Lipp, Johannes Meier** und **Fraktion (AfD)**

### **Bayerische Automobilindustrie und Biospritbranche retten: Ausnahme für Biokraftstoffe aus dem EU-Verbrennerverbot**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf EU-Ebene für eine garantierte Ausnahme von Verbrennerfahrzeugen, die mit Biokraftstoffen betrieben werden, von den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten der EU für neuzugelassene Pkw einzusetzen.

Zudem wird die Staatsregierung aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass die CO<sub>2</sub>-Intensität von Antriebsträngen in allen legislativen, exekutiven und judikativen Zwecken nach dem Well-to-Wheel-Prinzip und über den gesamten Lebenszyklus berechnet wird.

Des Weiteren wird die Staatsregierung aufgefordert, sich auf Bundesebene für die Senkung der Energiesteuer und des Umsatzsteuersatzes auf alle Biokraftstoffe auf das rechtlich mögliche Minimum einzusetzen.

Schließlich wird die Staatsregierung aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass auch Halter von Pkw, die mit Biokraftstoffen betrieben werden, die Treibhausgasminderungsquote (THG) beantragen können.

### **Begründung:**

Die vollständige Abschaffung des EU-Verbrennerverbots (vgl. Drs. 19/326) oder zumindest eine Ausnahme für Biokraftstoffe aus dem EU-Verbrennerverbot ist dringend erforderlich, um dadurch zumindest dessen Schäden für die bayerische Wirtschaft zu mindern.

Die Verordnung (EU) 2023/851, die das schrittweise Verbot von Verbrennungsmotoren bis 2035 erzwingt, sieht keine Ausnahme für Biokraftstoffe vor. Die Forderung der rechtskonservativen italienischen Regierung nach einer solchen Ausnahme wurde von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen (CDU) abgelehnt. Obwohl im Jahr 2026 eine Revision des Verbots angesetzt ist, bei der voraussichtlich „klimaneutrale“ synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) berücksichtigt werden könnten, ist es unwahrscheinlich, dass Biokraftstoffe von dieser Regelung profitieren werden.

BMW-Chef Oliver Zipse bezeichnet die Ausnahme nur für E-Fuels als ein „gezieltes Verbrennerverbot durch die Hintertür“<sup>1</sup>, da selbst zugelassene Verbrenner nicht fahren könnten, wenn keine E-Fuels verfügbar sind. Dies bestätigt auch die Antwort der Staatsregierung auf eine Schriftliche Anfrage der AfD-Fraktion im Landtag: E-Fuels spielen im bayerischen Straßenverkehr zum heutigen Stand keine Rolle, und es gibt seitens der Staatsregierung keinerlei strategische Pläne, bis 2035 eine stabile Versorgung des bayerischen Verkehrssektors mit erschwinglichen E-Fuels aufzubauen. Stattdessen setzt sie offiziell auf die Elektrifizierung des Straßenverkehrs (vgl. Drs. 19/3310).

<sup>1</sup> Peitsmeier H. (2024). BMW hadert mit der Politik. FAZ. URL: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/bmw-vorstandschef-zipsebefuerchtetverbrenner-aus-durch-die-hintertuer-19893021.html>

Während eine Versorgung mit synthetischen Kraftstoffen nicht absehbar ist, spielen umweltfreundliche Biokraftstoffe bereits jetzt eine wichtige und relativ leicht ausbaufähige Rolle im bayerischen Straßenverkehr. Neben der bereits bestehenden Infrastruktur bieten Biokraftstoffe weitere deutliche Vorteile aus konsumentischer, industriell-landwirtschaftlicher, ökologischer und strategischer Perspektive:

**Ausbaufähige Produktionskapazitäten:** Im Jahr 2022 wurden in Deutschland 3,5 Mio. Tonnen Biodiesel produziert, bei einem Absatz von 2,1 Mio. Tonnen und einer Produktionskapazität von 3,49 Mio. Tonnen. Im gleichen Zeitraum belief sich die Produktion von Bioethanol auf 0,7 Mio. Tonnen, bei einem Absatz von 1,2 Mio. Tonnen. In Bayern produzieren zwei Unternehmen, die Biosyntec GmbH in Regensburg und die Tecosol GmbH in Ochsenfurt, Biodiesel. Die Produktionskapazität beider Anlagen wird vom Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V. (VDB) auf 125 000 Tonnen Biodiesel pro Jahr geschätzt (vgl. Drs. 19/3316).

Die wirtschaftliche Bedeutung von Biokraftstoffen ist erheblich: Bundesweit sind rund 22 000 Erwerbstätige in der Biokraftstoffherstellung beschäftigt, viele davon in ländlichen und strukturschwachen Regionen. Diese Branche trägt jährlich zu einer Bruttowertschöpfung von 6,6 Mrd. Euro bei.<sup>2</sup> In Bayern sind etwa 25 000 Erwerbstätige im Bereich der Bioenergie tätig.<sup>3</sup> Zudem hängen fast 180 000 direkte und indirekte Arbeitsplätze im Freistaat sowie 231 Unternehmen und 2,9 Prozent der bayerischen Wirtschaft – was einer Bruttowertschöpfung von 20,2 Mrd. Euro im Jahr 2023 entspricht – von der Fertigung des konventionellen Antriebsstrangs ab,<sup>4</sup> die durch eine Ausnahme für Biokraftstoffe gerettet werden könnte.

Im bayerischen Straßenverkehr wächst die Rolle von Biokraftstoffen: Sie machen 5 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs im Verkehrssektor aus, darunter 3,7 Prozent Biodiesel und 1,3 Prozent Bioethanol. Während die Verkaufszahlen von E-Autos um knapp 70 Prozent eingebrochen sind,<sup>5</sup> stellen Biokraftstoffe 82 Prozent der im bayerischen Straßenverkehr genutzten erneuerbaren Energien dar. Im Jahr 2022 wurden auf Bayerns Straßen ca. 613 322 Tonnen Biokraftstoffe verbraucht, davon 413 000 Tonnen Biodiesel, 322 Tonnen Pflanzenöl sowie ca. 200 000 Tonnen Bioethanol.

Die im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgesehene THG-Quote beträgt im Jahr 2024 9,25 Prozent und soll bis 2030 auf 25 Prozent steigen. Ein Verbrennerverbot ohne Ausnahmen für Biokraftstoffe würde diese Zielsetzung jedoch konterkarieren.

Biokraftstoffe tragen zum Ausbau der strategischen Autonomie des Freistaates bei: Zum einen können Biokraftstoffe im Gegensatz zu Rohölderivaten heimisch produziert werden. Nach Angaben der Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe kann das Potenzial für die Biokraftstoffproduktion in Deutschland bis 2050 36,3 Millionen Tonnen erreichen, was knapp 60 Prozent des derzeitigen Kraftstoffverbrauchs im deutschen Verkehr entspricht.<sup>6</sup> Zum anderen stammt über die Hälfte der deutschen Biokraftstoffeinfuhren aus Europa. Dies schafft gute Voraussetzungen für „Nearshoring“ und ermöglicht eine größere Unabhängigkeit bei der Versorgung mit Mobilitätsenergeträgern.

---

<sup>2</sup> BDB et al. (2023). Politikinformation Biokraftstoffe. Verbrauchervertrauen, Fakten und Hintergründe. URL: [https://biokraftstoffverband.de/wp-content/uploads/2023/07/07\\_2023\\_Politikinformation\\_Biokraftstoffe.pdf](https://biokraftstoffverband.de/wp-content/uploads/2023/07/07_2023_Politikinformation_Biokraftstoffe.pdf)

<sup>3</sup> Ulrich P. (2023). Erneuerbar beschäftigt in den Bundesländern: Bericht zur aktualisierten Abschätzung der Bruttobeschäftigung 2021 in den Bundesländern. GWS. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/278635/1/1859296270.pdf>

<sup>4</sup> Falck O. et al. (2017). Auswirkungen eines Zulassungsverbots für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. ifo Institut. URL: <https://www.ifo.de/projekt/2017-01-01/auswirkungen-eines-zulassungsverbots-fuer-personenkraftwagen-und-leichte>

<sup>5</sup> August 2024 zum Vorjahresmonat: ADAC (2024). Pkw-Neuzulassungen August 2024: E-Auto-Absatz bricht dramatisch ein. URL: <https://www.adac.de/news/neuzulassungen-kba/>

<sup>6</sup> FNR (2024). Bioenergiepotenziale 2050. URL: <https://bioenergie.fnr.de/bioenergiepotenziale-2050>

Biokraftstoffe können preislich wettbewerbsfähig sein: So ist Biodiesel HVO 100 im Durchschnitt zwar 15 Cent teurer als konventioneller Diesel<sup>7</sup> und kostete Anfang Oktober 2024 etwa 1,68 Euro pro Liter.<sup>8</sup> Würde jedoch der Energiesteuersatz auf HVO 100 auf den zulässigen EU-Mindestsatz von 33 statt 47 Cent pro Liter gesenkt, läge der Preis auf dem gleichen Niveau wie bei Diesel. Mit einer reduzierten Umsatzsteuer könnte HVO 100 sogar 20 Cent günstiger sein, was einem Preis von 1,33 Euro pro Liter entsprechen würde.

Biokraftstoffe sind CO<sub>2</sub>-ärmer als H<sub>2</sub>- und E-Autos: Über seinen Lebenszyklus ist Biodiesel (27,5 Tonnen CO<sub>2</sub>) ca. 5 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-intensiv<sup>9</sup> als konventioneller Diesel (29 Tonnen CO<sub>2</sub>), und somit auch weniger CO<sub>2</sub>-intensiv als batterieelektrische Fahrzeuge (31 tCO<sub>2</sub>) und Pkw mit Wasserstoff-Brennstoffzelle (43 tCO<sub>2</sub>).

---

<sup>7</sup> Brügge M., Wildberg R. (2024). Wo kann ich den Ökokraftstoff HVO tanken – und wie viel kostet er? AUTO BILD. URL: <https://www.autobild.de/artikel/hvo-oekodiesel-20987829.html#-183195764>

<sup>8</sup> ADAC (2024). Durchschnittlicher Preis für Diesel-Kraftstoff in Deutschland (in Eurocent pro Liter). URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/224105/umfrage/durchschnittlicher-preis-fuer-diesel-kraftstoff/>

<sup>9</sup> Umweltbundesamt Österreich (2012). Ökobilanzen ausgewählter Biotreibstoffe. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0360.pdf>