

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.226.666

. Mai 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 20. März 2024 unter der **Nr. 18146/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Herkunft von vermeintlich umweltfreundlichen HVO gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 8:

- *Gibt es einen Nachhaltigkeitsnachweis für das von viadonau verwendete HVO?*
  - a. *Wenn ja, woher stammt das HVO bzw. die Rohstoffe dafür?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Woher stammt das für die viadonau eingesetzte HVO?*

Ja, es gibt einen Nachhaltigkeitsnachweis für das von viadonau verwendete HVO.

Bei der gemeinsamen HVO-Testphase handelt es sich um einen zeitlich befristeten Ersteinsatz von 100% HVO in ausgewählten Schiffen von viadonau und der Schifffahrtsaufsicht, um die Verträglichkeit von HVO bei neuen und älteren Schiffsmotoren zu testen.

Viadonau und die Schifffahrtsaufsicht haben für die Dauer der HVO-Testphase (September 2023 bis Dezember 2024) ein Gesamtvolumen von 22.000 Litern (12.000 Liter für viadonau und 10.000 Liter für die Schifffahrtsaufsicht) beschafft. Das beschaffte Produkt enthält kein natives Palmöl und die Herkunft ist aus den Nachhaltigkeitsnachweisen ersichtlich.

Bisher wurden die Schiffe von viadonau und der Schifffahrtsaufsicht aus zwei HVO-Chargen betankt.

1. Die Betankung im September 2023 erfolgte mit HVO aus China und einer CO<sub>2</sub> Ersparnis von 94,1% gemäß Treibstoffverbrauch von HVO nach RED II.
2. Die Betankung im Februar 2024 erfolgte mit HVO aus Italien und einer CO<sub>2</sub> Einsparung von 94,2%.

Für beide Chargen wurden Nachhaltigkeitsnachweise seitens des Lieferanten übermittelt. Die Nachhaltigkeitsnachweise für die beiden bisher an viadonau gelieferten Kraftstofflieferungen weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Biomasse, die als primäre Ressource für die Herstellung der HVO diente, nicht aus der Land-, Forst- oder Fischwirtschaft stammt, sondern aus der Verwertung von Abfällen und Reststoffen.

Zu Frage 2:

- *Wann wird der überfällige Biokraftstoffbericht veröffentlicht?*
  - a. *Aus welchen Gründen ist die Veröffentlichung verzögert?*

Der Bericht „Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2023“ (vormals bis zum Berichtsjahr 2020 „Biokraftstoffbericht“) wurde am 06. März auf der Homepage meines Ministeriums veröffentlicht.

Für die Veröffentlichung des Berichts besteht keine rechtliche oder sonstige Frist, der Bericht wurde im Jahr 2023 ebenso zum geplanten Termin wie auch heuer wieder Anfang März veröffentlicht.

Zu Frage 3 und 4:

- *Wieso wird hier auf importierte Ware (laut Biokraftstoffbericht des BMK mehrheitlich aus Drittstaaten allen voran China stammend) gesetzt und nicht auf heimischen Biodiesel, der wirklich aus regional gesammelten und verarbeiteten Altspeisefett stammt?*
- *Warum wird im einem geförderten Forschungsprojekt auf Ware aus dem Ausland (China, beispielsweise) anstatt auf heimischen Biodiesel gesetzt?*
  - a. *Zahlt das BMK für das Projekt mit?*
    - i. *Wenn ja, wie viel? (Bitte um jährliche Auflistung)*
    - ii. *Wenn nein, ist dies in Zukunft geplant?*

Grundsätzlich muss zwischen den beiden Kraftstoffarten „Biodiesel“ (Fettsäuremethylester – FAME) und „HVO“ (Hydriertes Pflanzenöl) unterschieden werden. Die beiden Kraftstoffe werden mit unterschiedlicher Technologie in unterschiedlichen Anlagen hergestellt.

In Bezug auf die Binnenschifffahrt und die in diesem Sektor vorherrschenden technischen Rahmenbedingungen ist der Einsatz von FAME nur sehr eingeschränkt möglich.

Daher wird der Einsatz von HVO als eine der kurzfristigen und wirksamen Maßnahmen zur Dekarbonisierung der Schifffahrt angesehen: Im Gegensatz zum herkömmlichen „Biodiesel“ (FAME) kann HVO den fossilen Diesel zu 100% ersetzen, ohne dafür Anpassungen am Schiffsmotor durchführen zu müssen. FAME hingegen darf zu max. 7% dem fossilen Diesel beige-mischt werden (lt. DIN EN 590). Der Einsatz von größeren Prozentsätzen von FAME-Beimischungen bedarf außerdem Modifikationen am Motor (Dichtungen, Leitungen, Tanksysteme) und ist somit nur schwierig umsetzbar.

Wenn HVO in Österreich in einem bestimmten Anwendungsfall eingesetzt werden soll, besteht derzeit nur die Möglichkeit, diesen Kraftstoff aus dem Ausland zu importieren, da es in Österreich derzeit keine HVO-Produktionsanlage gibt.

Die für den Testbetrieb beschafften HVO-Mengen sind nicht Teil eines geförderten Forschungsprojekts. Die HVO-Beschaffungskosten werden aus regulären Budgets von viadonau und meinem Ministerium bedeckt. Darüberhinausgehende Förderungen durch mein Ressort liegen nicht vor.

Es ist auch in Zukunft nicht geplant, dass mein Ministerium das gegenständliche Projekt fördern wird.

Zu Frage 5:

- *Ist Ihnen bewusst, dass HVO nach Österreich importiert werden musste?*
  - a. *Wenn ja, wie wurde das importierte HVO nach Österreich geliefert? (Bitte um detaillierte Auflistung nach Monat)*
  - b. *Wenn ja, wieso wurde dies nicht so kommuniziert?*
  - c. *Wenn nein, wie können Sie in Zukunft sicherstellen, dass Sie informiert sind?*

Die Kraftstoffverordnung 2012 sieht in den in Anhängen normierten Verfahren zur Nachweisführung das Einfließen der Emissionen der Transportketten vor. Diese gehen in den Gesamtnachweis zur Emissionseinsparung ein. Daten für einzelne Faktoren dieses Nachweises sind nicht verfügbar, bilden sich aber in der Antwort zu Frage 1 dargestellten CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential des jeweiligen Kraftstoffes implizit mit ab.

Eine explizite Aufschlüsselung der Transportkette ist daher nicht zweckmäßig, Ausschreibungen orientieren sich notwendigerweise auch an der Verfügbarkeit des Produktes am Markt.

Bei der Maßnahme handelt es sich um ein Pilotprojekt, welches darauf abzielt, die technische Verträglichkeit von HVO zum Betrieb der Schiffe der viadonau und der Schifffahrtsaufsicht zu ermitteln, um eine Grundlage für einen CO<sub>2</sub>-reduzierten Betrieb zu schaffen. Die Darstellung des Einflusses von verschiedenen Transportketten bei der Treibstoffdistribution stand aus den in Antwort 5 genannten Gründen nicht im Fokus.

Zu Frage 6:

- *Wieviel CO<sub>2</sub> wurde durch den HVO-Import emittiert? (Bitte um detaillierte Auflistung nach Monat)*

Aus den in Frage 5 genannten Gründen sind zur Beantwortung dieser Frage keine Daten verfügbar.

Zu Frage 7:

- *Es gibt in Österreich keine HVO-Anlage. Woher stammt das genannte „regionale“ Altspeisefett?*

Es wurde in den Pressemitteilungen von meinem Ressort bzw. viadonau keinesfalls kommuniziert, dass das eingesetzte HVO aus regionalem Altspeisefett gewonnen werden würde.

Zu Frage 9:

- *Sind Sie sich, Frau Bundesministerin, über die irreführende Kommunikation und PR zu diesem Thema bewusst?*
- a. Wenn ja, wieso wird diese Irreführung betrieben?*
  - b. Wenn ja, warum wurde diese nicht richtiggestellt?*
  - c. Wenn nein, welche Schritte planen Sie, um dies nun richtig zu stellen?*

*Sollten einzelne Antworten einer Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung unterliegen, wird er-  
sucht, diese unter Einhaltung des Informationsordnungsgesetzes klassifiziert zu beantworten.*

Es ist in der gewählten Kommunikation keinerlei Irreführung zu erkennen. Der Einsatz von HVO im Testbetrieb wurde als eine von mehreren Maßnahmen zur Dekarbonisierung der viadonau- und Schifffahrtsaufsicht-Flotte dargestellt.

Leonore Gewessler, BA

