

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/15198 –

Synthetische Kraftstoffe im Luftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf der nationalen Luftverkehrskonferenz im August 2019 hat die Bundesregierung die Wichtigkeit von synthetischen Kraftstoffen für die Erreichung der Klimaziele betont. Im Abschlussdokument (Leipziger Statement zur Zukunft der Luftfahrt) heißt es: „Wir wollen die marktfähige Entwicklung von PtL-Kraftstoffen (PtL = Power-to-Liquid) fördern.“

Die technischen Lösungen für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen sind bereits heute vorhanden. Die Deutsche Energie-Agentur (dena) hat letztes Jahr deswegen die Global Alliance Powerfuels gegründet (www.dena.de/newroom/meldungen/2019/global-alliance-powerfuels-wirbt-fuer-mehr-alternative-kraftstoffe-im-luftverkehr/). Sie hat den Zweck, der Technologie zur Marktreife zu verhelfen. Nach Ansicht von aireg (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany) überwiegen die Markteinführungsprobleme gegenüber den technischen Herausforderungen. Daher favorisiert aireg eine Beimischungsquote für Flugtreibstoffe, um den synthetischen Kraftstoffen zum Durchbruch zu verhelfen. Allerdings hat eine rein nationale Beimischungsquote den Effekt einer Marktverzerrung, laut Meinung des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) (www.airliners.de/experten-quote-anschubfinanzierung-ptl/52306). Die Bundesregierung wird daher schauen müssen, wie sie klimafreundliches Fliegen fördern will.

1. Hat die Bundesregierung eine Einschätzung darüber, wo Deutschland bezüglich synthetischen Kraftstoffen im globalen Vergleich steht?
2. Wo steht Deutschland aus Sicht der Bundesregierung bei der Markteinführung von synthetischen Kraftstoffen im globalen Vergleich?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur globalen Verwendung synthetischer Kraftstoffe liegen der Bundesregierung derzeit keine detaillierten Daten vor. Synthetische Kraftstoffe werden derzeit in Deutschland fast ausschließlich als hydrierte Pflanzenöle (HVO/XTL) aus Palmöl, bzw. GTL (Gas-to-Liquid) aus Erdgas in Verkehr gebracht.

3. Wie will die Bundesregierung die Technologieführerschaft bei den synthetischen Kraftstoffen erreichen bzw. ausbauen?

Ziel der Bundesregierung ist es, den Markthochlauf von synthetischen Kraftstoffen zu ermöglichen. Die Bundesregierung fördert durch zahlreiche Initiativen die Forschung und Entwicklung strombasierter Kraftstoffe. Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6575 verwiesen. Die Bundesregierung untersucht im Rahmen von Reallaboren wie sich synthetische Brenn- und Kraftstoffe in das deutsche Energiesystem und über die Sektorkopplung in andere Sektoren einfügen lassen könnten. Zudem hat die Bundesregierung im Klimaschutzprogramm 2030 Programme und Maßnahmen zur Entwicklung strombasierter Kraftstoffe und zur Unterstützung fortschrittlicher Biokraftstoffe vereinbart. Aus Klimaschutzsicht ist es wichtig, bei der Produktion von synthetischen Kraftstoffen die Einhaltung verbindlicher Nachhaltigkeitskriterien zu gewährleisten, wie z. B. nachhaltiger Wasserhaushalt, Natur- und Umweltschutz oder die Bereitstellung notwendiger zusätzlicher erneuerbarer Stromkapazitäten. Hierzu hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit das PtX-Aktionsprogramm beschlossen. Schließlich ist auch die Nationale Wasserstoffstrategie in Vorbereitung, in der auch industriepolitische und andere ökonomische Fragestellungen eine Rolle spielen werden. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat in der Bereinigungssitzung am 14. November 2019 einen neuen Titel für „Antriebstechnologien und moderne Kraftstoffe für die Luftfahrt“ mit 200 Mio. Euro bis 2021 als positives Signal für den Klimaschutz eingestellt.

4. Welches Steigerungspotential ergibt sich nach aktuellem Informationsstand der Bundesregierung mittel- und langfristig für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen im inländischen Luftverkehr, und auf welche Informationsquelle bezieht sie sich in ihren Prognosen?

Synthetische Kraftstoffe, die auf Basis erneuerbarer Energien produziert werden, werden zur CO₂-Reduzierung insbesondere dort benötigt, wo effizientere und gegebenenfalls dadurch auch kostengünstigere und umweltverträglichere Optionen an Grenzen stoßen, wie beispielsweise im Luftverkehr. Das Umweltbundesamt hat hierzu zwei aktuelle Studien vorgelegt („RESCUE“ und „Umweltschonender Luftverkehr“, November 2019). Es wird auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 verwiesen.

5. Wie will die Bundesregierung synthetischen Kraftstoffen zur Marktreife verhelfen?
6. Wird die Bundesregierung die Steuerbelastung im Luftverkehr reduzieren, wenn Fliegen mittels synthetischen Kraftstoffen klimaneutral möglich ist?
7. Welche Position vertritt die Bundesregierung zu einer Beimischungsquote für synthetische Kraftstoffe im Luftverkehr?
8. Welche Folgen hat aus Sicht der Bundesregierung eine nationale bzw. europäische Beimischungsquote für synthetische Kraftstoffe im Luftverkehr?

Die Fragen 5 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Zur Förderung von erneuerbaren Energien im Verkehr gelten bis zum Jahr 2030 die Vorgaben der novellierten Erneuerbaren-Energie-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II), die bis Mitte 2021 in nationales Recht umgesetzt werden muss. Die Beratungen innerhalb der Bundesregierung sind hierzu noch nicht abgeschlossen.

