

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Till Mansmann, Alexander Graf Lambsdorff, Olaf in der Beek, Dr. Christoph Hoffmann, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Johannes Vogel (Olpe), Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

E-Fuels und synthetische Kraftstoffe für eine effiziente Klimapolitik

Das Erreichen der Agenda-2030-Ziele für nachhaltige Entwicklung liegt in globaler Verantwortung. Dies gilt auch für die Umsetzung einer effizienten und weltweit realisierbaren Klimapolitik. Die Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern und das gemeinsame Agieren auf globaler Ebene sind demnach von großer Bedeutung. 185 Länder haben das Pariser Klimaabkommen ratifiziert. Nun geht es darum, international abgestimmt Emissionen zu reduzieren.

Im siebten der 17 Nachhaltigkeitsziele geht es darum, den Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und zeitgemäßer Energie für alle zu sichern. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) fördert zurzeit in mehr als 50 Ländern Energievorhaben und unterstützt seine Partnerländer dabei, ihre Energiesysteme umzustellen (www.bmz.de/de/themen/energie/deutsches_engagement/index.html). 2018 förderte das Ministerium 91 Vorhaben im Bereich der technischen Zusammenarbeit. Im Bereich der finanziellen Zusammenarbeit sind seit 2014 258 Vorhaben vereinbart worden (nach Auskunft des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung).

Neue Formen der Energiegewinnung müssen praktikabel und effizient sein. Eine Option sind dabei die sogenannten E-Fuels. Diese werden mittels regenerativ erzeugten Strom aus Wasser und CO₂ hergestellt und können etwa im Verkehrssektor weltweit Anwendung finden. Ein Vorteil ist, dass die bestehenden Verbrennungsmotoren den synthetischen Kraftstoff tanken können und dafür auch das bereits existierende Tankstellennetz genutzt werden könnte. Kraftfahrzeuge mit herkömmlichen Diesel- und Benzinmotoren könnten dadurch CO₂-

neutral betrieben werden (www.welt.de/wirtschaft/article191319329/E-Fuels-oder-Elektroautos-Die-Verkehrswende-wird-zur-Glaubensfrage.html).

Die Entwicklungszusammenarbeit kann nach Ansicht der Fragesteller in diesem Zusammenhang eine relevante Rolle spielen. In vielen Produktionsländern sind die Stromgestehungskosten sehr gering. E-Fuels könnten an vielen geeigneten und entwicklungspolitisch interessanten Standorten, wo eine hohe Verfügbarkeit von Sonnenenergie besteht, günstig hergestellt und auch gut transportiert werden. Die Länder, in denen E-Fuels künftig produziert werden, helfen als Lieferanten nicht nur Deutschland dabei, CO₂ einzusparen, sondern profitieren auch selbst, vor allem durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze, einer daraus resultierenden Stärkung der Wirtschaft und durch die Entlastung von Emissionen im Verkehr. Denn die Elektrifizierungsstrategie, die selbst für Industriestaaten in puncto technischer Umsetzbarkeit und Umweltwirkung fragwürdig ist, ist nach Ansicht der Fragesteller für Entwicklungsländer schlicht unrealistisch. Die stärkere Unterstützung von Schwellen- und Entwicklungsländern beim Aufbau einer klimaeffizienten Energieversorgung ist auch mit Blick auf das legitime Ansinnen dieser Länder nach Wirtschaftswachstum dringend erforderlich. Jedes vierte der 71 Nicht-OECD-Länder (OECD = Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) hat einer Untersuchung zufolge noch kein CO₂-Ziel verabschiedet, nur 18 Prozent verfolgen überhaupt eine aktive Klimaschutzpolitik (www.uniti.de/images/PDF/publikationen/Magazine/Gesamt_PDF_energie+Mittelstand%2001_2018_2018-06-21_16-29-32_low.pdf).

Wenn die Bundesregierung an ihren Vorhaben festhalten will, die globalen Klimaschutzziele zu erreichen, sollte Deutschland nach Ansicht der Fragesteller auf multilaterale Entwicklungszusammenarbeit setzen. Mehrfach betonte die Bundesregierung bereits, dass das Thema der synthetischen Kraftstoffe ein wichtiges und zukunftsträchtiges sei. So machte der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Gerd Müller während der Regierungsbefragung am 5. Juni 2019 mit seiner Antwort auf die Nachfrage des Abgeordneten Till Mansmann deutlich, wie wichtig das Thema der erneuerbar erzeugten flüssigen Kraftstoffe für die Bundesregierung zu sein scheint: „Methanol als synthetischen Kraftstoff sehe ich als die Zukunft im Bereich unserer Kraftstoffe. Davon können wir profitieren, der Klimaschutz profitiert, und Afrika schafft Wertschöpfung für seine Wirtschaft“ (Plenarprotokoll 19/103, Stenografischer Bericht, 103. Sitzung Berlin, Mittwoch, den 5. Juni 2019, S. 12540). Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Nachfrage des FDP-Abgeordneten Till Mansmann zur Priorität der Anrechnung von erzeugten flüssigen Kraftstoffen hinsichtlich der Flottenverbrauchsrechnung in Europa ging zudem hervor, dass die Bundesregierung sich für „eine Anrechnung erneuerbar erzeugter Kraftstoffe auf die CO₂-Zielwerte der Fahrzeuge bzw. einen Auftrag an die Europäische Kommission eingesetzt“ habe und hierfür eine Anrechnungsmethode entwickeln würde (Aktenzeichen: L 11 – 154/4/4-01; 103. Sitzung). Aus Sicht der Fragesteller wird der Beitrag, den E-Fuels und synthetische Kraftstoffe für eine effizientere Klimapolitik leisten können, jedoch noch nicht hinreichend genutzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie plant die Bundesregierung, Investitionsanreize für Klimaschutzprojekte in Schwellen- und Entwicklungsländern zu setzen?

Welche Rolle spielen E-Fuels dabei?

2. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, zur Verbesserung des Ausbaus der erneuerbaren Energien und der Green-Economy-Strukturen in den Schwellen- und Entwicklungsländern, insbesondere hinsichtlich E-Fuels, durchzuführen?
3. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen, um ein globales CO₂-Bepreisungssystem zu initiieren?
4. Welche Regelungen des Transports und der Nutzung von Treibstoffen sind für E-Fuels problematisch beispielsweise hinsichtlich der Nutzung militärischer Infrastruktur?
5. Welche Regeln gelten speziell für die Nutzung des Central Europe Pipeline Systems (CEPS) hinsichtlich des Transports von synthetischen Kraftstoffen, und welche politischen Gremien sind dafür zuständig?
6. Welche Projekte zur Förderung der Herstellung von E-Fuels hat die Bundesregierung bereits in den EZ-Partnerländern (EZ = Entwicklungszusammenarbeit) umgesetzt?
7. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zu treffen, um das Gewinnen von erneuerbaren Energien und konkret E-Fuels marktfähiger zu machen?
8. Welche „neuen Instrumente zur Förderung von Sprunginnovationen“, wie sie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigt worden sind, wurden bereits eingerichtet, und inwiefern wurde und wird die direkte Forschungsförderung des Bundes „stärker auf den Wissens- und Technologietransfer in die Wirtschaft“ ausgerichtet (Koalitionsvertrag, S. 34)?
9. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung ihr Vorhaben zur Unterstützung der „Entwicklungs- und Schwellenländer bei ihren Anstrengungen im Klimaschutz und bei der Anpassung an den Klimawandel sowie beim Schutz der biologischen Vielfalt“ im Hinblick auf das Erzeugen von E-Fuels (Koalitionsvertrag, S. 161) bereits realisiert?
10. Wie hoch waren die Ausgaben für Umweltforschung in den vergangenen zehn Jahren, und wie viel wurde für die Forschung von E-Fuels ausgegeben?
11. Welche Relevanz wird E-Mobilität nach Einschätzungen der Bundesregierung in den EZ-Partnerländern Marokko, Tunesien, Libyen, Nigeria und in Algerien in Zukunft haben?
12. Wie viele Liter synthetischen Kraftstoffes könnten nach Schätzungen der Bundesregierung bis 2030 in EZ-Partnerländern produziert werden?
13. Wie hoch liegen aktuell die Investitionskosten der Bundesregierung für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen in den EZ-Partnerländern?
14. Wie hoch liegen aktuell die Ausgaben der Bundesregierung für die Energieerzeugung in den EZ-Partnerländern, und wie viel Energie, die nach Deutschland transportiert wird, wird dort derzeit hergestellt?
15. Welche Fortschritte konnte die Bundesregierung bei der angekündigten Entwicklung der Anrechnungsmethode für erneuerbar erzeugte Kraftstoffe hinsichtlich der Flottenverbrauchsrechnung machen?
16. Welches Ergebnis resultierte aus dem Einsatz der Bundesregierung für die Anrechnung erneuerbar erzeugter Kraftstoffe auf die CO₂-Zielwerte der Fahrzeuge beziehungsweise aus dem Auftrag an die Europäische Kommission?

17. Welche BMZ-Projekte zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe laufen bereits in Afrika, nachdem der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung Gerd Müller die Relevanz synthetischer Kraftstoffe für den globalen Klimaschutz und für die wirtschaftliche Entwicklung Afrikas herausstellte?
18. Wie ist die Verhandlungsposition und Verhandlungsstrategie der Bundesregierung hinsichtlich der Frage, wie deutsche Investitionen in CO₂-Reduktionen im Ausland auf den deutschen CO₂-Ausstoß unter Berücksichtigung des Pariser Abkommens angerechnet werden?

Berlin, den 26. November 2019

Christian Lindner und Fraktion