

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), 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, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Synthetische Kraftstoffe im Luftverkehr

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

Berlin, den 6. November 2019

Christian Lindner und Fraktion