

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/20994 –**

### **Klimaneutrales Fliegen der Bundesregierung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut dem Umweltbundesamt reist die Bundesregierung klimaneutral, indem sie ihre Flugreisen freiwillig kompensiert (<https://www.umweltbundesamt.de/bundesregierung-reist-klimaneutral>). Damit ist das System mit dem Kompensationssystem CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) vergleichbar. Der europäische Emissionshandel (EUETS) ist nach Ansicht der Bundesregierung eines der zwei wichtigsten klimapolitischen Instrumente zur Umsetzung des Ziels des Pariser Klimaabkommens (Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5784). Anstatt CO<sub>2</sub>-Emissionen zu kompensieren, werden sie beim europäischen Emissionshandel durch ein „cap and trade“-System vermieden. Der europäische zivile Luftverkehr ist bereits seit 2005 Teil dieses Systems.

In der Nationalen Wasserstoffstrategie hat die Bundesregierung eine Beimischungsquote von 2 Prozent an synthetischem Kerosin ab dem Jahr 2030 vorgeschlagen ([https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=14](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=14)). Dies soll den Markthochlauf von grünem/blauem Wasserstoff ermöglichen. Gleichzeitig nehmen die Kabinettsmitglieder zahlreiche Dienstreisen mit der Flugbereitschaft der Bundeswehr wahr. Nachfolgend soll daher erfragt werden, inwieweit die Bundesregierung zu weiteren Klimaschutzmaßnahmen bereit ist, da die von ihr genutzten Flugzeuge nicht Teil des ambitionierten europäischen Emissionshandels für die zivile Luftfahrt sind.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Umweltbundesamt kompensiert im Auftrag der Bundesregierung bereits seit 2014 die Dienstreisen. Weitere Informationen dazu erhalten Sie unter: <https://www.dehst.de/Dienstreisen-der-Bundesregierung>.

Eine Auskunft für einzelne Legislaturperioden ist nicht möglich, da die Bundesregierung die Emissionen jahresscharf berechnet und kompensiert. Die folgenden Antworten geben Auskunft ab dem Jahr 2017 und decken somit die aktuell laufende Legislaturperiode ab.

In der Datenerhebung zu den Dienstreisen und -fahrten wird nicht nach Mitgliedern der Bundesregierung sowie sonstigen Beschäftigten aufgeschlüsselt, sodass wir hierzu keine Angaben geben können. Die Flüge der Mitglieder der Bundesregierung sind im Gesamtdatenbestand der rd. 119 in die Kompensation einzubeziehenden Ressorts und Behörden enthalten.

Flüge der Bundeskanzlerin sowie der Bundesministerinnen und -minister werden zum Teil mit der Flugbereitschaft der Bundeswehr, zum Teil mit Linienflügen durchgeführt. Ebenso wie die Flüge mit privaten Fluggesellschaften fallen die innereuropäischen Flüge von Mitgliedern der Bundesregierung mit der Flugbereitschaft der Bundeswehr unter den Anwendungsbereich des Emissionshandels gemäß Anhang 1 Teil 2 Nr. 33 TEHG (vgl. u. a. auch die Antwort auf die Schriftliche Frage 67 des Abgeordneten Dr. Marco Buschmann auf Bundestagsdrucksache 19/10535). Zu berücksichtigen ist, dass auch Bundesministerinnen und Bundesminister Dienstreisen absolvieren.

Die Emissionen der Dienstreisen und -fahrten mit Dienst-Kfz und Flugzeugen von Mitgliedern der Bundesregierung sind im Gesamtdatensatz enthalten und werden demzufolge ebenfalls kompensiert.

1. Wie viele Dienstreisen haben Mitglieder der Bundesregierung in dieser Legislaturperiode mit dem Flugzeug wahrgenommen (bitte nach Lang-, Mittel- und Kurzstrecke aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben zur Anzahl der Dienstreisen der Mitglieder der Bundesregierung mit dem Flugzeug vor. Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

2. Bei wie vielen dieser Dienstreisen wurden die CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiert?

Alle Flugreisen der Mitglieder der Bundesregierung werden kompensiert.

3. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> wurden mit einer möglichen Kompensation nach Kenntnis der Bundesregierung eingespart?

Die anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen werden nicht eingespart, sondern – in vollem Umfang – durch den Ankauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten und deren Löschung kompensiert. Bezogen auf die Mitglieder der Bundesregierung kann diese Frage nicht beantwortet werden. Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

4. Wie viele Kilometer haben die Mitglieder der Bundesregierung in dieser Legislaturperiode mit dem Flugzeug insgesamt zurückgelegt?

Da die Flugreisen der Mitglieder der Bundesregierung nicht gesondert ausgewertet werden, kann die Frage nicht beantwortet werden. Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

5. Wie viel hat die Kompensation der Dienstreisen der Mitglieder der Bundesregierung in dieser Legislaturperiode mit dem Flugzeug gekostet?

Da die Flugreisen der Mitglieder der Bundesregierung nicht gesondert ausgewertet werden, kann die Frage nicht beantwortet werden. Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

6. Wie viele Dienstreisen haben Beamte der Bundesbehörden in dieser Legislaturperiode mit dem Flugzeug wahrgenommen (bitte nach Lang-, Mittel- und Kurzstrecke aufschlüsseln)?

Bei der Datenerhebung zu den Dienstreisen und -fahrten der Bundesregierung und der Bundesverwaltung wird nicht nach dem Beschäftigungsverhältnis unterschieden (Beamtin/Beamter und Angestellte/Angestellter). Daher können keine Angaben zu den Dienstreisen von Beamtinnen und Beamten gemacht werden. Die Antworten beziehen sich somit auf alle mit dem Flugzeug durchgeführte Dienstreisen der Mitglieder der Bundesregierung und der Beschäftigten der Bundesverwaltung ungeachtet des Beschäftigungsverhältnisses. Im Rahmen der Kompensation der Dienstreisen und -fahrten der Bundesregierung und der Bundesverwaltung werden für 119 Bundesbehörden die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Flugdienstreisen ermittelt. Es liegen keine Daten einzelner Dienstreisen, sondern für die einzelnen Flüge vor. Dadurch wird die Genauigkeit der Emissionsberechnung erhöht, da zum Beispiel eine Dienstreise von Berlin nach Johannesburg einen Zwischenstopp in London bedeuten kann, wodurch deutlich höhere Emissionen als bei einem Direktflug verursacht werden. Diese Dienstreise würde beispielsweise aus den vier Einzelflügen Berlin-London-Johannesburg-London-Berlin bestehen. Die folgende Tabelle gibt die Anzahl der durchgeführten Einzelflüge und die Aufteilung nach Kurz- (bis 1.500 km), Mittel- (1.500 km bis 6.000 km) und Langstrecke (über 6.000 km) an. Die Flüge der Flugbereitschaft sind darin nicht enthalten.

Jahr	Einzelflüge	Kurzstrecke	Mittelstrecke	Langstrecke
2017	276.189	220.309	39.347	16.533
2018	238.607	182.362	42.343	13.902
2019	265.823	204.692	45.383	15.748

7. Bei wie vielen dieser Dienstreisen wurden die CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiert?

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller unter Frage 6 aufgeführten Flüge wurden kompensiert. Nach jedem Kalenderjahr wird die verursachte Klimawirkung im jeweiligen Folgejahr berechnet und kompensiert. Für die in 2019 stattgefundenen Flüge steht die Kompensation derzeit aus. Der Beschaffungsvorgang dazu wurde im Juni 2020 eingeleitet.

8. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> wurden mit einer möglichen Kompensation nach Kenntnis der Bundesregierung eingespart?

Insgesamt wurden für die Flugreisen folgende Emissionsmengen ermittelt und kompensiert bzw. werden kompensiert.

Jahr	Emissionen [in t CO <sub>2</sub> ]
2017	203.025
2018	196.344
2019	213.942

Die Klimawirkung des Luftverkehrs beschränkt sich nicht auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Stickoxide, Rußpartikel und Wasserdampf sowie die Beeinflussung der Wolkenbildung tragen zusätzlich zur Veränderung der Atmosphäre bei. Bei Flugreisen ist daher ein weiterer Faktor für die Emissionsberechnung besonders bedeutsam, der versucht diese Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte zu erfassen, um somit die tatsächliche Klimawirkung abzubilden. Diese Effekte sind inkludiert.

9. Wie viele Kilometer haben die Beamten der Bundesbehörden in dieser Legislaturperiode mit dem Flugzeug insgesamt zurückgelegt?

Die Bestimmung der tatsächlich im Rahmen von Dienstreisen der Mitglieder der Bundesregierung und der Beschäftigten der Bundesverwaltung zurückgelegten Flugkilometer ist nicht möglich, da dafür für jeden unter Antwort zu Frage 6 aufgeführten Einzelflug die tatsächliche Flugroute bekannt sein müsste. Für die Berechnung wird stattdessen auf die Großkreisentfernung zwischen den einzelnen Flugplätzen zusätzlich einer Pauschale von 95 km zurückgegriffen. Dieses Verfahren wird auch im Europäischen Emissionshandel angewendet. Die Großkreisentfernung gibt dabei die kürzeste Strecke zwischen den Flugplätzen an. Jeweils 95 km werden für mögliche Abweichungen von dieser Strecke sowie für das Fliegen von Schleifen bei Start und Landung addiert.

Die folgende Tabelle gibt die resultierenden Flugkilometer an. Die Flüge der Flugbereitschaft sind darin nicht enthalten.

Jahr	Flugkilometer [in Mio. km]
2017	384,4
2018	349,1
2019	386,2

10. Wie viel hat die Kompensation der Dienstreisen der Beamten der Bundesbehörden in dieser Legislaturperiode mit dem Flugzeug gekostet?

Die Kompensation erfolgt zusammen für alle Emissionen aus Dienstreisen und -fahrten mit Flugzeug und Dienst-Kfz. Daher ist eine Angabe zu den Kosten nur für die Kompensation von Flugreisen nicht möglich. Es folgen die Gesamtkosten nach Jahr:

Jahr	Gesamtkosten [in Euro, mit USt., gerundet]
2017	1.691.875
2018	1.747.193
2019	Noch nicht bekannt

11. Ist eine heutige Beimischungsquote von 2 Prozent an synthetischem Kerosin für die Flugbereitschaft nach Ansicht der Bundesregierung für den Markthochlauf von grünem/blauem Wasserstoff förderlich?
12. Plant die Bundesregierung eine Beimischungsquote von 2 Prozent an synthetischem Kerosin für die Flugbereitschaft vor 2030?
13. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Bundesregierung ist nur Wasserstoff, der auf Basis erneuerbarer Energien hergestellt wurde („grüner“ Wasserstoff) auf Dauer nachhaltig. Aus diesem Grund wird im Rahmen der Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie die Verpflichtung der Inverkehrbringer zum Einsatz strombasierter Flugkraftstoffe, für deren Produktion grüner Wasserstoff erforderlich ist, diskutiert. Inwiefern die Beimischungsquote von 2 Prozent auch für die Flugbereitschaft Anwendung findet, ist ebenfalls Gegenstand der Diskussion.

14. Welche zusätzlichen Kosten verursacht heute eine Beimischungsquote von 2 Prozent an synthetischem Kerosin für die Flugbereitschaft nach Kenntnis der Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 13 verwiesen.

Genauere Angaben zu möglichen zusätzlichen Kosten sind aufgrund der derzeitigen noch fehlenden Marktverfügbarkeit synthetischer Flugkraftstoffe nicht möglich.

15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Bedarf an synthetischem Kerosin für die Flugbereitschaft bei einer heutigen Beimischungsquote von 2 Prozent ein (bitte in Tonnen angeben)?
16. Wie hoch ist der prozentuale Anteil dieses Bedarfes an der jährlichen deutschen Produktion von synthetischem Kerosin?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grund der laufenden Diskussionen zur Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie können hierzu derzeit keine detaillierten Angaben gemacht werden.





