

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Klimaneutrales Fliegen vorantreiben – Für einen Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen und wettbewerbsfähige Klimaschutzinstrumente

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Wie alle Verkehrsträger wirkt sich auch der Luftverkehr auf unser Klima aus. Flugzeuge erzeugen durch ihre mit Kerosin betriebenen Triebwerke Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm. Vor diesem Hintergrund arbeitet die deutsche Luftverkehrswirtschaft daran, dass der Luftverkehr 2050 komplett CO₂-neutral sein wird. Der stetig sinkende Kerosinverbrauch der deutschen Fluggesellschaften, der im vergangenen Jahr 2023 auf durchschnittlich 3,44 Liter pro Passagier und 100 Kilometer und damit seit 1990 um 45 Prozent gesunken ist, belegt das Engagement (<https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/monitoring/beitrag-zum-klimaschutz-kerosinverbrauch-der-deutschen-fluggesellschaften-sinkt-auf-durchschnittlich-3-44-liter-pro-passagier-und-100-kilometer>). Zu den Maßnahmen für das klimaneutrale Fliegen zählen neben dem Einsatz emissionsarmer neuer Flugzeuge und einer effizienteren Flugführung im europäischen Luftraum insbesondere der Einsatz nachhaltiger Flugtreibstoffe. Die Nutzung dieser Sustainable Aviation Fuels (SAF), insbesondere durch das Power-to-Liquid-Verfahren (PtL), wird mittelfristig der entscheidende Hebel für CO₂-neutrales Fliegen sein.

Bedauerlicherweise bekennt sich die Bundesregierung nicht zu ihrer Verantwortung für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs. So werden die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer nicht zweckgebunden für die Förderung von Produktion und Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung eingesetzt. Zudem wurden die für das Jahr 2024 ursprünglich geplanten Haushaltsmittel im Klima- und Transformationsfonds (KTF) für den Bau von ersten PtL-Produktionsanlagen im industriellen Maßstab massiv gekürzt (<https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/nationale-ptl-quote-ist-nicht-erfuellbar>). In der Konsequenz ist der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP angekündigte Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe bis heute nicht eingetreten. Auch in den laufenden Haushaltsberatungen für das Jahr 2025 wird es weiterhin versäumt, die Förderung von CO₂-neutralen erneuerbaren Kraftstoffen und den Produktionshochlauf voranzubringen.

Um das Ziel des klimaneutralen Fliegens zu erreichen, brauchen wir endlich einen Markthochlauf von klimaneutralen nachhaltigen Kraftstoffen wie Sustainable Aviation Fuels und die dafür notwendigen verlässlichen Rahmenbedingungen und Investitionsanreize. Darüber hinaus müssen unsere nationalen Klimaschutzinstrumente wett-

bewerbsneutral sein, um die deutsche Luftverkehrswirtschaft gegenüber den europäischen und weltweiten Marktteilnehmern nicht noch weiter zu benachteiligen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich klar zur Dekarbonisierung des zivilen Luftverkehrs zu bekennen;
2. nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe verstärkt in die Klimaschutzstrategie im Verkehrssektor zu integrieren;
3. verlässliche Rahmen- und Finanzierungsbedingungen für den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe zu schaffen;
4. Projekte und -programme zur Erforschung, Erprobung und Herstellung von synthetisch erzeugten Kraftstoffen zu fördern und langfristig zu unterstützen;
5. die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer in Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Luftverkehrsbereich zweckgebunden zu investieren, insbesondere für Produktion und Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen;
6. verbindliche Ziele für den Ein- und Absatz von synthetisch erzeugten Flugkraftstoffen im zivilen Luftverkehr zu setzen;
7. sich auf EU-Ebene zu wettbewerbsneutralen Klimaschutzinstrumenten zu bekennen, um die deutsche Luftfahrt nicht gegenüber europäischen und weltweiten Marktteilnehmern zu benachteiligen;
8. das internationale CO₂-Bepreisungssystem für die Zivilluftfahrt „CORSIA“ und den EU-Emissionshandel, in den der Luftverkehr einbezogen ist, zu unterstützen, aber eine Ausweitung des für Flüge innerhalb Europas geltenden EU-Emissionshandels auf internationale Flüge abzulehnen;
9. die ab dem 1. Januar 2026 geltende nationale PtL-Beimischungsquote für strombasierte Kraftstoffe umgehend zurückzunehmen und in Einklang mit der für 2030 geplanten PtL-Quote zu bringen, da der Kraftstoff so kurzfristig nicht zur Verfügung steht;
10. die Einführung einer nationalen Kerosinsteuer abzulehnen, um einen deutschen Alleingang und eine weitere Belastung der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu vermeiden;
11. sich auf europäischer Ebene für die Weiterentwicklung des einheitlichen europäischen Luftraums „Single European Sky“ einzusetzen, mit dem Umwege und Treibstoffverbrauch reduziert werden können;
12. durch Stärkung der Intermodalität mehr Kurzstreckenverkehr auf die Schiene zu verlagern, das Bahnangebot auszubauen und mit mehr Pünktlichkeit, verlässlichem Gepäcktransport, kurzen Reisezeiten und Flughafenanschlüssen an das Fernbahnnetz für eine Qualitätssteigerung des Bahnverkehrs zu sorgen;
13. die deutschen Flughäfen beim Ziel des CO₂-neutralen Flughafenbetriebes bis 2045 zu unterstützen, der durch vielfältige Klimaschutzmaßnahmen wie bspw. im Gebäudemanagement und im Flughafenbetrieb realisiert werden kann;
14. die deutschen Luftverkehrsunternehmen bei der Erneuerung ihrer Flotten mit energieeffizienteren und emissionsärmeren Flugzeugen zu unterstützen und vor diesem Hintergrund auch finanzielle Belastungen wie beispielsweise die hohen Standortkosten zu minimieren;
15. die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, beim elektrischen Fliegen eine relevante Rolle weltweit einzunehmen.

Berlin, den 3. Dezember 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

