

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP**

### **Bedeutung der Wasserstoffstrategie für den Luftverkehr**

Die Nationale Wasserstoffstrategie der Bundesregierung betrifft besonders die Bereiche Industrie und Verkehr. Hier wird der Wasserstoff in Zukunft benötigt, um fossile Treibstoffe und Treibhausgase verursachende Prozesse zu dekarbonisieren. Im Verkehr spielt die Luftfahrt eine herausragende Rolle. Zukünftig wird sie weiterhin auf Treibstoffe mit einer hohen Energiedichte angewiesen sein. Wasserstoff bietet dabei eine Lösung, um langfristig klimaneutral zu reisen.

Weiterhin zielt die Nationale Wasserstoffstrategie darauf ab, den Markthochlauf für strombasierte Kraftstoffe zu ermöglichen. Dieses Ziel soll mittels Förderungen in Milliardenhöhe erreicht werden. Dabei wird es allerdings noch mehrere Jahre dauern, bis synthetisches Kerosin aus Wasserstoff denselben Preis wie herkömmliches Kerosin hat und in einem ausreichenden Umfang zur Verfügung stehen wird. Die nachfolgenden Fragen sollen daher klären, wie grüner/blauer Wasserstoff dabei helfen kann, den Luftverkehr zu dekarbonisieren und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs nicht einschränkt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Tonnen grüner/blauer Wasserstoff wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren in Deutschland erzeugt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie viel Tonnen synthetisches Kerosin wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren in Deutschland erzeugt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Wie hoch ist der Bedarf der deutschen Fluggesellschaften an synthetisch erzeugtem Kerosin aus grünem/blauem Wasserstoff nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte in Tonnen angeben)?

4. Auf welcher Berechnungsgrundlage beruht eine Beimischungsquote von mindestens 2 Prozent im Luftverkehr im Jahre 2030 (siehe Maßnahme 5 in der Nationalen Wasserstoffstrategie)?
5. Unter welchen Bedingungen plant die Bundesregierung, eine Beimischungsquote von mindestens 2 Prozent im Jahre 2030 weiter anzuheben?
6. Was bedeutet eine Beimischungsquote von 2 Prozent im Jahr 2030 nach Ansicht der Bundesregierung für den deutschen Luftverkehr?
7. Wie viel teurer als herkömmliches Kerosin ist synthetisches Kerosin aus grünem/blauem Wasserstoff nach Kenntnis der Bundesregierung heute?
8. Wie wird die Bundesregierung Wettbewerbsnachteile im internationalen Luftverkehr für die deutsche Luftverkehrsbranche vermeiden, wenn grüner/blauer Wasserstoff weiterhin teurer als herkömmliches Kerosin ist (siehe Maßnahme 5 in der Nationalen Wasserstoffstrategie)?
9. Wie viel Fördermittel für synthetische Kraftstoffe stehen für den Luftverkehr insgesamt zur Verfügung?
10. Wird die Forschungsförderung für den Luftverkehr bereits im Haushaltsentwurf der Bundesregierung für das Jahr 2021 berücksichtigt werden?
11. Inwieweit lohnen sich nach Ansicht der Bundesregierung Investitionen in Milliardenhöhe für die Bahn über die nächsten zehn Jahre, wenn der Luftverkehr beinahe vollständig dekarbonisiert werden soll?

Berlin, den 2. Juli 2020

**Christian Lindner und Fraktion**