

Anfrage

**der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Joachim Schnabel,
Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

**betreffend den Zugang zu synthetischen Kraftstoffen als klimafreundliche
Antriebsalternative, vor allem im Bereich der Luftfahrt**

In einer durch die Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit in Auftrag gegebenen Studie wird erstmals die ganzheitliche ökologische Bilanzierung von Verkehrssystemen vorgenommen. Dabei wird zwischen Wege-, Knotenpunkt- und Steuerungsinfrastruktur differenziert. Durch das Miteinbeziehen aller drei Parameter soll eine ganzheitliche Darstellung der Emissionen im Verhältnis zur ansonsten gängigen ausschließlichen Bemessung der jeweiligen Antriebsart des Verkehrsträgers möglich sein. Aufgrund dieser ganzheitlichen Betrachtung ergeben sich, gerade was den CO₂ Ausstoß der Luftfahrt betrifft, neue Betrachtungsweisen.

Der vermehrte Einsatz von synthetischen Kraftstoffen kann zu einem effektiven, nachhaltigen Wandel beitragen und die Luftfahrt im Zeichen des Umweltschutzes neu positionieren.

Im Rahmen des Regierungsprogramms gibt es die Übereinkunft zu einer „Strategie zur Verwendung alternativer Energieträger in der Mobilität“ wie auch die Zusage zur „Entwicklung von klimaschonenden Kraftstoffalternativen für die Luftfahrt“. Neben der „Beteiligung der Luftfahrtbranche an Pilotprojekten zum Aufbau industrieller Anlagen zur Herstellung von synthetischem Kraftstoff“ sind „Förderinitiativen Österreichs zur Erforschung alternativer Kraftstoffe“ festgeschrieben. Erste Großanlagen in Deutschland sind bereits in Planung. In Österreich befasst sich das Forschungsprojekt „SUJECO“ der Austrian Airlines in Kooperation mit der TU Wien, der Montanuniversität Leoben, OMV und Voest mit einer Methode, aus erneuerbarem Wasserstoff und industriellem CO₂ Alkohole für den Raffinerieprozess weiterzuentwickeln. So soll aus grünem Wasserstoff und dem Industrie-Abfallprodukt CO₂ klimafreundlicher Kraftstoff entstehen. Wasserstoff ist bei der Herstellung von alternativen Kraftstoffen ein wesentlicher Bestandteil. Aufgrund günstiger geographischer Gegebenheiten, wie auch bestehender Infrastruktur besteht die Möglichkeit, in Österreich langfristig grünen Wasserstoff zu produzieren. Leider führten alle bis dato unternommenen Bemühungen auf Österreichischer wie Europäischer Ebene, Einfluss auf die jeweilige Ausgestaltung der Rahmenbedingungen zu nehmen, noch nicht zum Erfolg. Konkret geht es um die Entwicklung einer langfristigen nationalen Wasserstoffstrategie und eine klare Positionierung Österreichs beziehungsweise des BMK auf Europäischer Ebene. Die RICHTLINIE (EU) 2018/2001 "Zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen", welche im Artikel 27 (3)

festlegt, dass die Kommission die Regeln zur Herstellung von erneuerbarem Wasserstoff bis zum 31.12.2021 im Rahmen eines delegierten Rechtsaktes ausführen soll, enthält die folgende Punkte:

Damit Wasserstoff als erneuerbar gilt, muss die Anlage, die den Strom erzeugt, im gleichen Zeitraum (12 Monate) wie die Elektrolyse Einheit neu errichtet werden. Das sogenannte "principle of additionality" bedeutet, dass alle bereits bestehenden Wasserkraftwerke in Österreich damit ausgeschlossen sind. Außerdem muss Wasserstoff, damit er als erneuerbar gilt, in der gleichen oder unter bestimmten Voraussetzungen in der benachbarten Strompreiszone erzeugt werden.

Da beispielsweise bestehende Wasserkraftwerke nicht genutzt werden können, wird die Entwicklung einer relevanten Österreichischen Wasserstoffwirtschaft, deren Potential durch Wasserkraft im Europäischen Vergleich in außergewöhnlichem Maße besteht, verunmöglicht. Diese Rahmenbedingungen werden dazu führen, dass Wasserstoff zum Importgut wird und wir uns als Österreich wie auch Europa vom Ziel der Energieautonomie entfernen. Im selben Sinn stellen sich Fragen zur Thematik der Produktion von Wasserstoff aus Biomasse in Österreich.

Ein weiterer Ansatz besteht in der Gewinnung von Bio-Kerosin aus Altspeiseöl. Eine erste Produktionsanlage auf industriellem Niveau ist in Norddeutschland bereits in Betrieb. Die von BP betriebene Produktionsstätte plant mittelfristig ein Fünftel des Weltmarkts für Bio-Kerosin bereitstellen zu können. Auch in Österreich gibt es von der OMV in Kooperation mit der AUA ein Projekt hinsichtlich der Gewinnung von Bio-Kerosin aus Altspeiseöl. Um das Volumen, wie auch die Produktionskosten möglichst zeitnah auf ein marktfähiges Niveau zu bringen, braucht es neben dem privatwirtschaftlichen Einsatz auch die Bereitschaft der öffentlichen Hand, um dieses und vergleichbare nachhaltige Projekte effektiv zu realisieren. Ein Teil der Finanzierung könnte sich dabei beispielsweise aus einer Zweckbindung für Einnahmen aus Umweltabgaben ergeben. Wir werden für die Energiewende, aber auch für eine Unabhängigkeit von Russischen Rohstoffen, neue und innovative Technologien benötigen. Gerade im Sinne der Nachhaltigkeit ist es aber auch essentiell, unsere bestehenden Infrastrukturen dabei bestmöglich in Zukunftskonzepte zu integrieren.

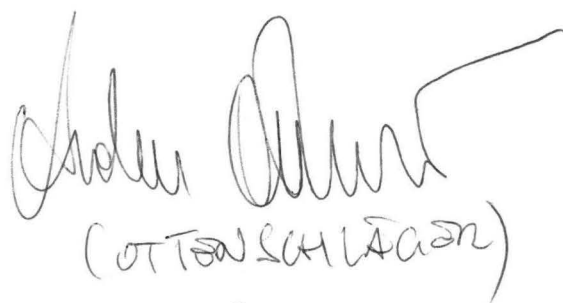
Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage

1. Welche Maßnahmen setzen Sie zur Förderung von synthetischen Kraftstoffen, vor allem im Bereich der Luftfahrt?
2. Welche Schritte werden für den Aufbau industrieller Anlagen zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen nach dem Vorbild Deutschlands gesetzt?
3. Welche Bestrebungen hat das BMK in Bezug auf den Ausbau von Anlagen zur Herstellung von Bio-Kerosin auf Basis von Altspeiseöl?
4. Planen Sie Zweckbindungen für Entwicklung und Förderung von synthetischen Kraftstoffen bei Umweltabgaben?
5. Gibt es Bestrebungen in Richtung einer Power to Liquid (PtL) Roadmap nach deutschem Vorbild (Stichwort: Luftfahrtstrategie 2030+)?
6. Welchen Schluss zieht das Ministerium aus den Ergebnissen der Studie zur ganzheitlichen ökologischen Bilanzierung von Verkehrssystemen in puncto Kostenwahrheit, Doppelbelastung und zukünftiger Verkehrsplanung für die Luftfahrt?
7. Die Flugbranche wird durch die Fit for 55 Initiative potentiell zusätzlich belastet, wie können dennoch Investitionen in eine Ökologisierung der Luftfahrt sichergestellt werden?
8. Welche Förderprogramme sind für nachhaltige Kraftstoffe auf nationaler wie europäischer Ebene geplant?
9. Wann gibt es eine Österreichische Wasserstoffstrategie und was wird diese beinhalten?
10. Wird die Wasserstoffstrategie auch auf die Nutzung bestehender Infrastrukturen abzielen?
11. Welche Rolle schreibt das BMK der Nutzung von Wasserstoff für die Energiewende in Österreich zu?
12. Sind Förderungen zum weiteren Ausbau von Wasserkraftwerken zum Zweck der Wasserstoffproduktion geplant?
13. Welche Bemühungen wurden und werden auf Europäischer Ebene unternommen, um die Wirtschaftlichkeit insbesondere in Bezug auf die angesprochenen Punkte der RED II Richtlinie des Standorts Österreich für die Wasserstoff Produktion zu sichern?
14. Welche Maßnahmen setzen Sie auf Europäischer Ebene, dass jeglicher Strom aus erneuerbarer Energie zur Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff verwendet werden kann und Österreich wegen der „additionality“ und des hohen Anteils an erneuerbarer Stromerzeugung nicht benachteiligt wird.

15. Welches Potential schreibt das BMK Wasserstoff aus Biomasse zu?


(Schnabel)


(OTTENSCHLADNER)

E. Pfurtscheller
(PFURTSCHELLER)

Adia Singer,
(SINGER)


(NEUBAUER-HARTLSTEIGER)

