

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 30.05.2022

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/8445 -

Betr.: Wer ‚Verkehr‘ meint, muss auch ‚Luftverkehr‘ sagen: Bilanzierung der CO₂-Last im Hamburger Klimaplan

Einleitung für die Fragen:

Der Beitrag des Luftverkehrs zum Klimawandel war bis Februar 2020 ein immer stärker diskutierter Teil in der Klimadebatte. Der zeitweise drastische Rückgang des Luftverkehrs in der Pandemie hat diesen Teil der Klimadiskussion zeitweise in den Hintergrund treten lassen. Nun, mit dem Ende der coronabedingten Reiseeinschränkungen, nimmt die Klima-Belastung durch den Luftverkehr wieder Fahrt auf und ein Blick in den immer noch nicht aktualisierten Klimaplan der FHH in Verbindung mit der vorläufigen Bilanz der CO₂-Emission in Hamburg begründet Fragen zum Verkehrssektor.

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) wie folgt:

Frage 1: *Wie hat sich der prozentuale Anteil des Luftverkehrs an der CO₂-Verursacher- sowie Quellenbilanz in den Jahren 2010 – 2021 entwickelt und wie hoch war dessen prozentualer Anteil an den CO₂-Emissionen des Verkehrssektors in diesem Zeitraum (bitte zusätzlich auch die absolute Mengenentwicklung in Tonnen CO₂ anführen)?*

Die CO₂-Emissionen in Hamburg werden in der Quell- und in der Verursacherbilanz gleich bilanziert und sind daher identisch. Die folgende Darstellung beruht auf der Verursacherbilanz und umfasst nationale und internationale Flüge:

in Tsd. t CO ₂	Flugverkehr	Verkehr gesamt	Anteil
2010	787	4.246	18,5%
2011	840	4.286	19,6%
2012	821	4.263	19,3%
2013	767	4.342	17,7%
2014	819	4.423	18,5%
2015	861	4.466	19,3%
2016	872	4.565	19,1%
2017	928	4.641	20,0%
2018	1.019	4.706	21,7%
2019	1.074	4.708	22,8%
2020	463	3.760	12,3%

Die Angaben für das Jahr 2021 liegen noch nicht vor.

Frage 2: *Nach welchem Bilanzierungsverfahren wurde die CO₂-Last des Luftverkehrs in der Verursacher- sowie Quellenbilanz aufgenommen und welches Bilanzierungsverfahren liegt den Zielzahlen (sektorale Reduktionsvorgaben) der letzten Überarbeitung des Hamburger Klimaplan zugrunde?*

Frage 3: Seit wann wird das angewendete CO₂-Bilanzierungsverfahren in Hamburg angewendet?

Die CO₂-Emissionen werden aus den in Hamburg vertankten Mengen an Flugkraftstoffen abgeleitet. Erhebungsgrundlage ist seit dem Jahr 2018 das Energiestatistikgesetz, durch welches der Absatz von Flugkraftstoffen bei den Mineralölhändlern erhoben wird. Für die Energiebilanz werden diese entsprechend dem Energiegehalt der einzelnen Kraftstoffarten in Energieeinheiten umgerechnet. Die Energieeinheiten werden für die CO₂-Bilanzen mit Emissionsfaktoren des Länderarbeitskreises Energiebilanzen (veröffentlicht auf der Internetseite <http://www.lak-energiebilanzen.de/methodik-der-co2-bilanzen/> in der Tabelle „CO₂-Faktoren für energiebedingten Emissionen“) in CO₂-Emissionen umgerechnet.

Die sektoralen Reduktionsvorgaben in der 1. Fortschreibung des Klimaplanes beruhen auf Ausarbeitungen des Wuppertal Instituts (Szenario 2030), welches unter Berücksichtigung der Potenziale von Bundesstrommix und Hamburger Fernwärme sektorbezogene CO₂-Minderungsziele vorgelegt hat. Die Gesamtinderungen für die Sektoren des Hamburger Maßnahmen-Mix sowie Bundesstrommix und Fernwärme ergeben in Summe die nötigen Einsparungen, um das 55prozentige Reduktionsziel von ~7,1 Mio t in 2030 (bezogen auf die Verursacherbilanz und das Vergleichsjahr 1990) zu erreichen.

Die dargestellte Methodik wird seit Einführung des Klimaplanes im Jahr 2015 in Hamburg angewandt.

Frage 4: Besteht die Absicht das Bilanzierungsverfahren für die CO₂-Last des Luftverkehrs zu ändern oder ist eine solche Änderung im Gespräch?

Frage 5: Wenn eine Änderung des Bilanzierungsverfahrens beabsichtigt ist oder diskutiert wird: Welche(s) mögliche(n) Bilanzierungsverfahren ist bzw. sind beabsichtigt oder in der Diskussion und wie würde sich eine Bilanzierung der CO₂-Last des Luftverkehrs in der Hamburger Klimabilanz gegenüber dem jetzigen Verfahren verändern? Bitte beispielhaft für die absoluten Werte des Luftverkehrs seit 2019 jährlich gegenüberstellen und den daraus resultierenden Anteil an der CO₂-Bilanz des Verkehrs für den Luftverkehr jeweils mit anführen.

Das Bilanzierungsverfahren für den künftigen Klimaplan befindet sich derzeit in der senatsinternen Abstimmung. Diese ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 6: Wie groß waren die CO₂-Emissionen der Flughafen Hamburg GmbH in den Jahren 2010 – 2021?

2010	38.300 t
2011	33.000 t
2012	31.900 t
2013	28.000 t
2014	25.200 t
2015	18.300 t
2016	18.700 t
2017	17.500 t
2018	15.500 t
2019	11.600 t
2020	10.800 t
2021	8.700 t

Frage 7: Wie groß war die am Helmut Schmidt-Airport getankte Kerosinmenge (2010 – 2021) und wie groß war der prozentuale Anteil an synthetisch erzeugtem Kerosin (SAF) in dieser Zeit?

Laut Statistikamt Nord ist die Summe aller in Hamburg vertankten Flugkraftstoffe wie folgt:

2020: 148.000 t
 2019: 342.000 t
 2018: 325.000 t

Diese Zahlen beziehen sich auf alle Flughäfen/-plätze im Bereich Hamburg und nicht nur auf den Flughafen Hamburg. Über die vertankte Menge Kerosin am Flughafen Hamburg kann die zuständige Behörde keine Angaben machen, da der Betrieb des Tanklagers und die Betankung der Flugzeuge über private Tankdienstgesellschaften erfolgen. Insofern ist auch keine Aufschlüsselung des Anteils an synthetisch erzeugtem Kerosin (Sustainable Aviation Fuel, SAF) möglich. Für den Zeitraum der Jahre 2010 bis 2017 sowie für das Jahr 2021 liegen dem Senat keine Daten vor.

Frage 8: *Mit welchen Zuwachsraten (absolute Menge und prozentualer Anteil an der Gesamt-Kerosinmenge des Helmut Schmidt-Airports) an SAF-Kraftstoff rechnet der Senat in den kommenden zehn Jahren?*

Eine belastbare Prognose über die Zuwachsraten der nächsten zehn Jahre ist derzeit nicht möglich, da die Beimischungsquoten Teil der Diskussionen zum sogenannten "Fit for 55" Paket sind. Das Fit-for-55 Paket ist eine Konkretisierung des Green Deal und gibt mit verschiedenen Maßnahmen die Richtung zur Erreichung der Ziele vor; es wurde im Juli des Jahres 2021 von der Europäischen Kommission vorgestellt. Fit-for-55 umfasst zahlreiche legislative Maßnahmen, die sowohl über Verordnungen als auch Richtlinien realisiert werden sollen. Das Maßnahmenpaket muss vom Europäischen Parlament und Europäischen Rat sowie den Mitgliedstaaten noch ausgehandelt und verabschiedet werden.