

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 01.07.24

und Antwort des Senats

Betr.: Versorgungsnot „nachhaltiger“ Flugtreibstoffe – der Markt versagt, muss jetzt der Staat ran?

Einleitung für die Fragen:

Bei der Umsetzung des Netto-Null-Ziels bei Treibhausgasemissionen stechen immer wieder zwei Bereiche hervor, deren Emissionen als unvermeidbar oder als erst sehr spät reduzierbar aufgeführt werden: die Zementindustrie und die Luftfahrt. Die internationale Luftfahrtorganisation hat sich, als Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaziele, das Ziel gesetzt, dass zumindest die Steigerung des Luftverkehrs in einem ersten Schritt klimaneutral erfolgen soll. Dafür ist die Beimischung von E-Fuels zum Kerosin vorgeschrieben. Ab 2025 soll die Beimischung von SAF (Sustainable Aviation Fuels) 2 Prozent betragen. 2030 soll der Anteil auf 5 Prozent steigen.

Der Chef des größten deutschen Flughafens, Frankfurt am Main, Stefan Schulte hat laut Presseberichten jetzt vor einem Versorgungsengpass zur Erfüllung dieser Quote gewarnt. Laut „Spiegel Online“ sagte er: „Unser Problem im Moment ist aber vielmehr in der Industrie: Es gibt nicht genug nachhaltigen Treibstoff, um die Quoten zu erfüllen.“

Im Zwischenbericht zur Umsetzung des Hamburger Klimaplan wurde als eine Maßnahme aufgeführt: „Bei entsprechender Marktverfügbarkeit Anreizsystem für Fluggesellschaften schaffen zur Verwendung von Kerosin mit Beimischung von synthetischem Kerosin prüfen.“ Der Maßnahmenstatus war „in Vorbereitung“ und der Umsetzungsstand „in Prüfung“. Eine weitere aufgeführte Maßnahme war: „Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) verfolgt konsequent das Ziel, dass in Hamburg Flugzeuge so zügig wie möglich weitgehend mit nachhaltigem Treibstoff in Form von synthetischem Kerosin betankt werden. Gemeinsam mit ihren Partnern wird die FHG darauf hinarbeiten, dass so zügig wie möglich ein möglichst hoher Anteil an synthetischem Kerosin zur Verfügung gestellt werden kann. Die FHG wird zudem die ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, ein entsprechendes Angebot der Tankdienstleister am Flughafen zu erreichen, sobald synthetisches Kerosin ausreichend marktverfügbar ist.“ Mit Maßnahmenstatus „in Vorbereitung“ und Umsetzungsstand „Raffinerien arbeiten an der Herstellung von entsprechendem Treibstoff.“

Aus der aktuellen Fassung des Klimaplan wird für die CO₂-Bilanz der internationale Luftverkehr nur noch nachrichtlich aufgeführt und ist für das Erreichen der Hamburger Klimaziele somit seitens des Reportings irrelevant. Bei den Maßnahmen wird noch „Betankung von Flugzeugen mit nachhaltigem Treibstoff“ als „in Vorbereitung“ aufgeführt. Der Umsetzungsstand wird wie folgt erläutert: „Der Flughafen Hamburg ist in verschiedenen Projekten (z. B. Kero-Syn100 oder GreenFuelsHamburg) zur Herstellung und zum Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF - Sustainable Aviation Fuels) involviert. Der weitaus größte Anteil der am Hamburg Airport vertankten Menge JET-A1

stammt aus der Raffinerie Husum-Heide. Von der Raffinerie erfolgt dann die Belieferung des Tanklagers am Flughafen Hamburg, welches von AFS (Aviation Fuelling Services) betrieben wird. Über diese Tanklagen beziehen die Airlines, welche Lieferverträge mit Mineralölgesellschaften pflegen, „ihr“ Jet-A1. Auch in Zukunft wird für die Mittel- und Langstrecke ein leistungsfähiger Treibstoff wie Jet-A1 benötigt. Dieser wird in Zukunft jedoch nicht mehr fossilen Ursprungs sein, sondern vielmehr aus Biomasse und vor allem aus strombasierten Ausgangsstoffen in Form moderner SAFs prozessiert. Raffinerien arbeiten an der Herstellung von entsprechendem Treibstoff.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Bei der Flugzeugbetankung handelt es sich um gemäß der Bodenabfertigungsrichtlinie (BADV) seit vielen Jahren liberalisierte Dienstleistungen, die nicht von der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) und deren Tochtergesellschaften angeboten wird. Die FHG vermietet lediglich die Tankinfrastruktur (Lager und Befüllleinrichtungen). Die Beschaffung von Kerosin und/oder Sustainable Aviation Fuels (SAF) findet ausschließlich zwischen den Airlines und den Tankgesellschaften statt. Die FHG ist daran nicht beteiligt. Deshalb kann zu konkreten Beschaffungsvorgängen für SAF nur eingeschränkt Auskunft erteilt werden.

Ab dem Jahr 2025 gelten die Vorschriften der VO(EU) (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“). Diese Verordnung regelt unter anderem die Pflichten von Tankdienstleistern, Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen. Darin werden auch die sogenannten Beimischungsquoten festgelegt. Demnach gilt die Verpflichtung für Flugkraftstoffanbieter, sicherzustellen, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern auf Flughäfen in der EU angeboten wird, ab dem Jahr 2025 einen Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen und ab dem Jahr 2030 einen Mindestanteil an synthetischen Kraftstoffen enthält, die beide bis zum Jahr 2050 schrittweise angehoben werden. Kraftstoffanbieter müssen dafür sorgen, dass der Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe ab dem Jahr 2025 bei 2 Prozent, ab dem Jahr 2030 bei 6 Prozent und ab dem Jahr 2050 bei 70 Prozent liegt. Ferner muss der Anteil synthetischer Kraftstoffe ab dem Jahr 2030 bei 1,2 Prozent liegen, wobei dieser Anteil bis zum Jahr 2050 auf 35 Prozent zu erhöhen ist (siehe Initiative „ReFuelEU Aviation“: Rat verabschiedet neuen Rechtsakt zur Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors - Consilium (europa.eu)).

Flughafenbetreiber haben in diesem Zusammenhang lediglich sicherzustellen, dass eine Zugangsmöglichkeit (Lagerung und Abfüllung) von SAF-haltigem Kerosin (Blend) sichergestellt ist. Der Anteil SAF wird zunächst als sogenannter Drop-In-Kraftstoff dem „klassischen“ Kerosin beigemischt. Für die bislang absehbaren Anteile an SAF sind am Hamburg Airport die technischen Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Vorschriften gegeben.

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

Frage 1: *Wie viel SAF und wie viel „normales“ Kerosin wird derzeit am Flughafen Hamburg vertankt?*

Antwort zu Frage 1:

Im Jahr 2024 werden voraussichtlich insgesamt circa 325.000 Tonnen vertankt werden, bisher ist darin kein SAF enthalten.

Frage 2: *Wie hoch wird der Bedarf an SAF am Flughafen Hamburg zur Einhaltung der 2-Prozent-Beimischung sein?*

Antwort zu Frage 2:

Im Jahr 2025 werden es circa 7.000 Tonnen sein.

Frage 3: *Wie groß ist derzeit das Angebot an SAF durch Raffinerien, das für die Betankung am Flughafen Hamburg genutzt werden könnte?*

Frage 4: *Welche Fluggesellschaften nutzen derzeit bereits eine Beimischung von SAF?*

Antwort zu Fragen 3 und 4:

Dem Senat liegen hierzu keine Informationen vor. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 5: *Wer ist für die Einhaltung einer (ab 2025) zweiprozentigen SAF-Beimischung verantwortlich?*

Frage 6: *Was passiert mit Fluggesellschaften, deren Flugzeuge sich nicht an die vereinbarten Beimischungsvorgaben halten?*

Vorbemerkung: *Laut Presseberichten drohen nicht nur den Fluggesellschaften bei Nichteinhaltung der Beimischungsquote Geldstrafen, sondern auch den Flughäfen.*

Frage 7: *Welche Folgen hätte die Nichteinhaltung der 2-Prozent-Beimischung ab 2025 für den Flughafen Hamburg?*

Antwort zu Fragen 5 bis 7:

Für die Einhaltung sind Flugkraftstoffanbietende, EU-Flughäfen mit einem Passagierverkehrsaufkommen von über 800.000 Personen oder einem Frachtverkehr von über 100.000 Tonnen pro Jahr und die Luftfahrzeugbetreibenden (Fluggesellschaften) verantwortlich.

Die Flughäfen sind gemäß der ReFuelEU Aviation Verordnung verpflichtet, Luftfahrzeugbetreibern den Zugang zu SAF zur ermöglichen. Dabei müssen Leitungsorgane eines Flughafens eine SAF-fähige Infrastruktur insoweit zur Verfügung stellen, dass die Einhaltung der Beimischungsquoten ermöglicht wird. Ein Verstoß gegen die Beimischungsquoten zieht Bußgeldzahlungen gemäß der ReFuelEU Aviation Verordnung nach sich.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 8: *Ist beabsichtigt die Gebührenordnung des Flughafens dahingehend anzupassen, dass Flugzeuge mit weniger als 2 Prozent SAF-Beimischung finanziell stärker belastet werden beziehungsweise Flugzeuge mit höherer Beimischung finanziell entlastet werden (Bonus-Malus-Regelung)?*

Antwort zu Frage 8:

Die Entgeltordnung ist aktuell in der Konsultation zwischen dem Flughafen und den Airlines. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Vorbemerkung: *Im Maßnahmenpaket des aktuellen Klimaplanes heißt es: „Raffinerien arbeiten an der Herstellung von entsprechendem Treibstoff“. Dieser Satz ist wortgleich mit dem aus dem Zwischenbericht zum Klimaplan 2022.*

Frage 9: *Wie und mit welchem Ergebnis (Output) arbeiten „Raffinerien“ an der Herstellung und welche Raffinerien sind hiermit gemeint?*

Antwort zu Frage 9:

Im September des Jahres 2022 hat das Chemieunternehmen H&R gemeinsam mit Mabanaf an seinem Hamburger Standort eine Demonstrationsanlage zur Produktion grüner Kraftstoffe in Betrieb genommen. Pro Jahr sollen laut Unternehmensangaben bis zu 200 Tonnen E-Fuels als nachhaltige Treibstoffe hergestellt werden, die auch in der Luftfahrt Anwendung finden können. Weitere Raffinerien, die in Hamburg an der Herstellung von SAF arbeiten, sind dem Senat nicht bekannt.

Vorbemerkung: 2022 wurde über Planungen für eine Erzeugungsanlage von SAFs im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort berichtet. Dem Konsortium dem auch Airbus angehörte, wurde das Gelände des Verkehrsübungsplatzes für die Errichtung ihrer Produktionsanlage angeboten. Der Verkehrsübungsplatz ist immer noch da, wo er war, und weitere Meldungen zum Projekt lassen auf sich warten.

Frage 10: Besteht das Konsortium für die Errichtung einer Produktionsstätte für SAFs noch?

Frage 11: Ist das Grundstück des Verkehrsübungsplatzes nach wie vor für die Produktionsstätte vorgesehen?
Wenn ja, wie lange noch?

Frage 12: Wann fanden die letzten Kontakte mit dem Konsortium oder einzelnen Unternehmen des Konsortiums zum Thema der SAF-Produktion im Industriegebiet Billbrook/Rothenburgsort statt und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu Fragen 10, 11 und 12:

Am 17. Mai 2024 fanden die letzten Kontakte mit dem privaten Konsortium statt. Das Konsortium hat mitgeteilt, dass es das Projekt nicht weiterverfolgen wird. Die Grundstücksfläche des Verkehrsübungsplatzes ist entsprechend dem Planrecht unverändert für industrielle Produktion vorgesehen. Die Nähe zum Kraftwerk Tiefstack legt auch weiterhin eine Nutzung für die Wasserstoffwirtschaft nahe.

Frage 13: Welche weiteren Produktionsstätten zur Erzeugung von SAF sind in Hamburg geplant und wie ist der jeweilige Umsetzungsstand?

Antwort zu Frage 13:

Dem Senat sind keine geplanten Produktionsstätten für SAF in Hamburg bekannt.

Frage 14: Inwiefern ist der Flughafen als Akteur in die Produktion und die Bereitstellung von SAF am Flughafen Hamburg eingebunden?

Antwort zu Frage 14:

Hamburg Airport war am Projekt „Kerosyn100“ zusammen mit der Raffinerie Heide und der Deutschen Lufthansa beteiligt. Ziel war der Nachweis, dass synthetische Kraftstoffe (Power to Liquid) auf der sogenannten Methanolroute produziert werden können. Der technische Nachweis ist in der vereinbarten Projektphase erfolgt. An der Produktion und der Bereitstellung von SAF ist der Flughafen nicht beteiligt, siehe Vorbemerkung.

Vorbemerkung: Der Luftverkehr wird vom Senat als öffentliche Daseinsvorsorge kategorisiert. Die Klimaschutzziele sind vom Senat weitestgehend für seine Klimapolitik als bindend anerkannt.

Frage 15: Welche Konsequenzen zieht der Senat aus der Fast-Nicht-Verfügbarkeit einer dringend notwendigen Versorgung der Luftfahrtgesellschaften mit SAF, zum Beispiel in Form von Förderungsprogrammen oder Beteiligung von Unternehmen der FHH bei der Produktion von SAF?

Antwort zu Frage 15:

Der Senat ist der Auffassung, dass die geringe Verfügbarkeit von SAF eine erhebliche Hürde für die dringend erforderliche Transformation der Luftfahrt darstellt. Im Interesse des Luftfahrtstandortes Hamburg und vor dem Hintergrund, dass das privatwirtschaftliche Konsortium den Aufbau einer SAF Produktion an der Großmannstraße aktuell nicht weiterverfolgt, hat die zuständige Behörde Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium aufgenommen, um für eine stärkere Förderung entsprechender Projekte zu werben beziehungsweise die Handlungsnotwendigkeiten zu unterstreichen.