

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 03.02.17

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/7837 -

Betr.: Beitrag des Helmut-Schmidt-Flughafens zu Hamburgs Klimabilanz?

Ein Jahr Klimaplan in Hamburg – die Bilanz erscheint angesichts der Ziele zumindest verbesserungswürdig. Den euphorischen Erfolgsmeldungen des Senats stehen die harten Zahlen der ehemaligen Umwelthauptstadt Hamburg gegenüber. Dabei müssen auch diejenigen CO₂-Quellen einbezogen werden, die nicht in der Hamburgischen Klimabilanz berücksichtigt wurden, sich aber dennoch in Hamburg befinden. Neben dem Kohlekraftwerk Moorburg gehört dazu vor allem der Luftverkehr, der vom Flughafen Hamburg startet. Internationalen Vereinbarungen entsprechend werden aber abgehende Flüge des Flughafens in die nationale CO₂-Bilanz Deutschlands eingerechnet.

Die internationalen Vereinbarungen zur CO₂-Reduktion des Flugverkehrs sind dabei weit rückständiger als die für andere Bereiche, wie sie auf der Pariser Klimakonferenz festgelegt wurden. So wurde in Paris der Flugverkehr zwar erstmalig thematisiert, jedoch nicht in den Zielsetzungen berücksichtigt.

Die Bemühungen des Flughafens für einen CO₂-neutralen Betrieb sind anerkannt vorbildlich. Leider beinhaltet dies nicht den Flugverkehr an sich. Zahlen zu den CO₂-Emissionen des vom Helmut-Schmidt-Flughafen abgehenden Luftverkehrs sind hamburgseitig bislang nicht publiziert worden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

- 1. Welche Treibhausgasemissionen wurden in den letzten zehn Jahren bei den Flügen ab Hamburg gemessen? Bitte nach Jahren sowie nach innerdeutschen und internationalen Flugstrecken aufschlüsseln und die Emissionen jeweils auch in CO₂-Äquivalenten angeben.*

Laut Verursacherbilanz 2014 des Statistikamts Nord für Hamburg weist der Verkehr, differenziert nach Luftverkehr, Schienenverkehr und Straßenverkehr folgende CO₂-Emissionen auf, weitere Differenzierungen zum Luftverkehr gibt es nicht:

Jahr	Luftverkehr in Tsd. t	Schienenverkehr in Tsd. t	Straßenverkehr in Tsd.t	CO ₂ - Emissionen Verkehr Ge- samt in Tsd. t
1990	666	551	4.254	5.471
2003	744	545	3.372	4.660
2004	763	391	3.388	4.542
2005	882	360	3.190	4.431
2006	1.066	394	3.096	4.556
2007	1.079	286	3.024	4.389
2008	862	276	3.019	4.157
2009	761	252	3.012	4.025

2010	787	263	3.064	4.114
2011	840	263	3.044	4.147
2012	821	264	3.032	4.118
2013	767	268	3.163	4.199
2014	799	279	3.176	4.254
Gesamt	10.838	4.391	41.833	57.062

2. *Welche konkreten Anstrengungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs in Hamburg hat der Senat bereits unternommen und welche sind noch geplant?*

Wesentlichen Einfluss auf die Höhe der CO₂- und weiterer Emissionen hat das eingesetzte Fluggerät. Im Fall der von den am Flughafen operierenden Luftfahrzeugen ausgehenden Emissionen kann Hamburg indirekt emissionsmindernd tätig werden. Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) setzt daher Anreize, die Umstellung auf moderne und emissionsarme Flugzeugtypen zu beschleunigen. Siehe hierzu die Antwort zu 6.

Außerdem unternimmt die FHG erhebliche eigene Anstrengungen zur Emissionsreduzierung im Flughafenbetrieb. So wurden z.B. die Rollverkehre am Boden optimiert, um die Rollzeiten von Flugzeugen zu verringern. Anstatt durch die treibhausgasintensiven bordeigenen Hilfsturbinen (APU) erhalten die Flugzeuge auf dem Vorfeld des Hamburger Flughafens eine externe Strom- und Wärmeversorgung. Beide Maßnahmen tragen nicht nur zur Lärminderung, sondern auch zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bei.

3. *Welche konkreten Zielwerte sind senatsseitig für die Reduktion der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs für den Flughafen Hamburg definiert worden und wie ist der Stand der Umsetzung?*
4. *Welche verbindlichen, bundesweiten Zielsetzungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs gibt es und wie sieht der Beitrag der Freien und Hansestadt Hamburg als Haupteigentümerin des Flughafen dazu aus?*
5. *Welche Vereinbarungen bestehen zwischen Hamburg und der Bundesrepublik Deutschland bezüglich der Erreichung der nationalen CO₂-Ziele und durch wen und wie wird deren Einhaltung überwacht?*

Hamburg hat das Ziel, bezogen auf die Verursacherbilanz des Statistikamts Nord, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 um 50 % zu reduzieren. Analog zur gesamten Luftfahrtbranche wird aber auch am Hamburger Flughafen in den kommenden Jahren mit einem Passagierwachstum gerechnet. Die Emissionen des Luftverkehrs werden durch internationale Übereinkommen adressiert. Innerhalb der EU werden diese derzeit durch den EU-Emissionshandel erfasst. Hierbei wird eine Obergrenze für die Gesamtemissionen im zivilen Luftverkehr festgelegt.

Im Oktober 2016 hat überdies die internationale Staatengemeinschaft im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dem globalen marktbasierten Klimaschutzinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) zugestimmt. Diesem System folgend werden die Fluggesellschaften ab dem Jahr 2021 für ihre wachstumsbedingten CO₂-Emissionen einen Zertifikatspreis zahlen. Mit den Einnahmen werden in entsprechender Größenordnung CO₂-senkende Projekte finanziert. Die Bundesregierung unterstützt die globale marktbasierte Maßnahme der ICAO. Synergien mit bestehenden Instrumenten und Prozessen sollen zukünftig berücksichtigt werden.

In der Treibhausgas-Berichterstattung des Bundes, deren Basis die Quellenbilanz darstellt, werden dem Sektor Verkehr nicht die auf Deutschland entfallenden Emissionen des internationalen zivilen Luftverkehrs zugerechnet. Die Bundesregierung verweist auf die internationale Berichterstattung.

6. *Welche Vergünstigungen genießen besonders emissionsarme Flüge und wie ist „emissionsarm“ hierbei definiert?*

Seit Januar des Jahres 2010 erhebt der Flughafen Hamburg von den Airlines emissionsabhängige Start- und Landeentgelte, die den Einsatz emissionsärmerer Luftfahrzeugtypen begünstigen. So soll

ein finanzieller Anreiz für die Airlines gesetzt werden, auf moderne und umweltverträglichere Maschinen umzusteigen. Eine gesonderte Definition des Begriffs „emissionsarm“ wird dabei nicht verwendet, das Entgelt wird vielmehr in Abhängigkeit von den konkreten Emissionswerten berechnet. Diese werden auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NOx) und Kohlenwasserstoff- (HC) -Emissionen pro Triebwerk gemäß Vorschrift ICAO Annex 16, Volume II berechnet.