

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Miriam Putz, Rosa Domm, Eva Botzenhart, Olaf Duge,
Sonja Lattwesen, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi,
Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte,
Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Hansjörg Schmidt, Clarissa Herbst, Martina Koeppen,
Jan Koltze, Gulfam Malik, Alexander Mohrenberg, Arne Platzbecker,
Markus Schreiber, Philine Sturzenbecher (SPD) und Fraktion**

zu Drs. 22/12802

Betr.: Klimafreundliche Transformation des Flugverkehrs voranbringen

Hamburg will beim Klimaschutz vorangehen und hat sich dafür gerade ehrgeizige neue Ziele für die Senkung von CO₂-Emissionen gesetzt. Eine große Quelle von Treibhausgasemissionen ist jedoch immer noch der Luftverkehr und die Zahl der Starts und Landungen am Hamburger Flughafen hat sich nach der Pandemie wieder deutlich erhöht. In Deutschland beträgt der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten Treibhausgasemissionen rund 3,6 Prozent. Angesichts der hohen Emissionen aus dem Flugverkehr und der Dringlichkeit beim Klimaschutz besteht Handlungsbedarf bei der klimafreundlichen Transformation des Flugverkehrs. Die Regierungen von Frankreich, Österreich, der Niederlande, Belgien und Irland haben sich gegenüber der EU-Kommission dafür eingesetzt, europaweit die Nutzung von Privatjets stärker zu regulieren. Die rot-grüne Regierungskoalition will darauf hinwirken, dass sich die Bundesrepublik dieser Haltung anschließt und auf eine Veränderung der ablehnenden Haltung der Europäischen Kommission einwirkt.

Rund 10 Prozent aller Flüge am Hamburger Flughafen sind Privatflüge. Diese haben zwar oft einen geringeren absoluten CO₂-Ausstoß als große Linienflüge, gehen aber mit einem deutlich höheren Pro-Kopf-Emissionsausstoß einher, da ihre Passagierzahl deutlich niedriger ist als bei Linienflügen. Seit 2020 wächst der Luftverkehr CO₂-neutral (vergleiche www.klimaschutz-portal.aero), das heißt das Luftverkehrswachstum darf nicht mehr zu einem Mehr an CO₂-Emissionen führen. Um das zu erreichen, müssen die Fluggesellschaften für zusätzliches Kohlendioxid Zertifikate von zertifizierten Klimaschutzprojekten erwerben, die die entsprechende CO₂-Menge an anderer Stelle einsparen. Privatflugzeuge sind jedoch nach wie vor vom EU-Emissionshandel (EU ETS) ausgenommen.

Neben hohen Pro-Kopf-Emissionen geht die Nutzung von Privatflugzeugen aber auch mit Potenzial für Innovationen einher. Es ist klar, dass die Luftfahrt dringend den Wechsel von fossilen Treibstoffen hin zu nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF – Sustainable Aviation Fuels) schaffen muss. Privatjets können bei dieser Entwicklung eine Vorreiterrolle einnehmen, wenn sie in Zukunft ausschließlich mit modernen SAFs aus Biomasse und strombasierten Ausgangsstoffen betankt werden. Fortschritte in der Technologie der SAFs können so in kleinem Rahmen bei den Privatflugzeugen erprobt und anschließend massenmarkttauglich gemacht werden. Diese Entwicklung gilt es mit entsprechenden Regulierungen der Betankungsmöglichkeiten an den Flug-

hären zu unterstützen. Der rot-grünen Koalition ist es wichtig, die vorhandenen Stellschrauben zu nutzen, um die Transformation des Flugverkehrs zu fördern.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass diese der Europäischen Union einen entsprechenden Prüfauftrag übermittelt, der zum Ziel hat zu klären, inwiefern die Schwellenwerte für Privatflüge (243 Flüge, 10.000 t CO₂/Jahr), die nicht von gewerblichen Betreibern durchgeführt werden, überhaupt noch als „Geringfügigkeitsgrenze“ zeitgemäß sind und ob diese Art Flüge nicht in den EU-Emissionshandel mit aufgenommen werden können,
2. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass sich die Bundesrepublik der Position der Niederlande, Österreichs, Frankreichs, Belgiens und Irlands gegenüber der Europäischen Kommission anschließt, eine stärkere Regulierung von Privatjetreisen durch die Europäischen Kommission zu überprüfen,
3. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die Luftverkehrsabgabe auf die bisher ausgenommenen Sport- und Privatflugzeuge ausgeweitet wird,
4. in Absprache mit der Flughafen Hamburg GmbH zu prüfen, inwieweit der Einsatz nicht fossiler Kraftstoffe (wie zum Beispiel Wasserstoff, Batterien, synthetische Kraftstoffe/SAF et cetera) für die allgemeine Luftfahrt, insbesondere für Klein- und Privatflugzeuge, inklusive dazu notwendiger Tankinfrastruktur, zeitnah umgesetzt werden und welcher Anreize und welcher notwendiger regulatorischer Anpassungen es dazu bedarf,
5. der Bürgerschaft bis 31.12.2024 zu berichten.