



HESSISCHER LANDTAG

05. 04. 2024

WVA

Berichts Antrag

**Klaus Gagel (AfD), Olaf Schwaier (AfD), Andreas Lichert (AfD),
Patrick Schenk (Frankfurt) (AfD) und Anna Ngyuen (AfD)**

Drohender Verlust der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt und der Lufthansa durch EU-Klimapolitik

Der Luftverkehrsstandort Flughafen Frankfurt sieht sich durch die Dekarbonisierungspolitik der EU im internationalen Wettbewerb einer einseitigen Belastung ausgesetzt und droht mittelfristig seine Drehkreuzfunktion an Standorte außerhalb der EU zu verlieren.

Klaus Froese von der Lufthansa AG bezifferte bereits am 21.02.2022 in der Enquete-Kommission des Hessischen Landtags (Seite 68 ff., Drucksache 20/11188) die Mehrkosten, die durch das EU-Programm „Fit for 55“ zur Senkung von Treibhausgasemissionen für die Lufthansa entstehen: Etwa eine Milliarde Euro bis 2025, sechs bis sieben Milliarden Euro bis 2030 und 15 bis 20 Milliarden Euro bis 2035. Gleichzeitig laste ein enormer Druck auf der Lufthansa, nach der Corona-Krise profitabel zu werden (Schuldentilgung). Wettbewerber an Golf und Bosphorus seien durch deutlich weniger Regulierungen im Vorteil. Deshalb komme es zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung im Verkehrsstrom Europa-Asien zulasten von EU-Airlines und EU-Airports. Lediglich auf den kürzeren Zubringerflügen sind auch Nicht-EU-Airlines durch die EU-Klimaauflagen betroffen.

Ausführlich weist die Lufthansa in ihrem „Politikbrief Spezial“ vom Februar 2024 erneut auf Wettbewerbsverzerrungen in deutlicher Sprache hin: https://politikbrief.lufthansagroup.com/fileadmin/user_upload/2024-feb/LHG-PB_Spezial_Februar_2024_DE.pdf

Programme wie der „Green Deal“ der EU und das Maßnahmenpaket „Fit for 55“, zu dem die „ReFuelEU Aviation“-Verordnung und der Europäische Emissionshandel (EU-ETS) gehören, stellen damit eine Bedrohung für den Flughafen Frankfurt und international operierende Fluglinien wie die Lufthansa dar.

Insbesondere die „ReFuelEU Aviation“-Verordnung, welche ab 2025 bis 2050 auf 75 Prozent steigende Quoten für eine Beimischung von Sustainable Aviation Fuel (SAF) für Abflüge aus der EU vorschreibt, führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU- und Nicht-EU-Fluggesellschaften.

Nicht-EU-Fluggesellschaften haben an ihren Drehkreuzen außerhalb der EU keine SAF-Quoten zu erfüllen und können daher günstigere Flüge anbieten, was zu einem Verlust von Verkehrsströmen über europäische Drehkreuze wie Frankfurt führen wird. Dadurch drohen massive wirtschaftliche Verluste für den Luftverkehrsstandort Hessen. Zudem werden CO₂-Emissionen nicht verhindert, sondern lediglich verlagert (Carbon Leakage-Effekt).

Die Lufthansa Group ist eine der fünf größten Abnehmerinnen von SAF weltweit und investiert bis zu 250 Millionen US-Dollar in die Beschaffung von SAF für die kommenden Jahre. Darüber hinaus prüft die Lufthansa Group fortlaufend Optionen für langfristige SAF-Partnerschaften.

Die derzeit auf dem globalen Markt verfügbare Menge an SAF reicht jedoch noch nicht aus, um große Mengen im Flugbetrieb einzusetzen und der Preis für SAF ist deutlich höher als jener für fossiles Kerosin. Nur rund 0,1 Prozent des weltweit benötigten Treibstoffbedarfs der Branche können derzeit mit SAF abgedeckt werden. Die Lufthansa Group ist daher in zahlreichen Projekten aktiv, um Markthochlauf und damit die Verfügbarkeit von SAF voranzutreiben.

2022 hat die Lufthansa Group rund 13.000 Tonnen SAF eingesetzt. Das waren knapp 0,2 Prozent des gesamten Treibstoffbedarfs der Lufthansa Group (7,6 Millionen Tonnen) und etwa 5 Prozent des weltweit verfügbaren SAF.

Die Landesregierung wird ersucht, im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (WVA) über folgenden Gegenstand zu berichten:

1. Sieht die Landesregierung die Gefahr, dass der „Green Deal“ der EU mit Programmen wie „Fit for 55“ in 20 bis 25 Jahren das Ende der Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt bedeuten kann?
2. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen des „Fit for 55“-Pakets der EU auf die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt und der Lufthansa und welche konkreten Schritte unternimmt sie, um diese zu adressieren?
3. Plant die Landesregierung, die Überprüfungsklausel der „ReFuelEU Aviation“-Verordnung zu nutzen, um bis zum Revisionsdatum 01.01.2027 konkrete Maßnahmen zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen für den Luftverkehrsstandort Hessen zu ergreifen?
4. Wie konkret wird die Landesregierung die von Ministerpräsident Rhein am 13.03.2024 auf dem parlamentarischen Abend der Fraport angekündigte Anbindung des Flughafens an Wasserstoffnetze zur Synthese von SAF begleiten, fördern oder umsetzen?
Bitte Maßnahmen und Zeitplan einzeln auflisten.
5. Mit welchen Verfahren und Mitteln und aus welcher Quelle wird der angekündigte Wasserstoff in industriellen Maßstäben produziert bzw. verfügbar gemacht werden?
6. Welche konkreten Schritte sind, neben der Power-to-Liquid-Anlage in Frankfurt-Höchst, bereits unternommen worden, um die Synthese von SAF in industriellem Maßstab am Flughafen Frankfurt zu gewährleisten?
7. Mit welchen Maßnahmen wird die Landesregierung die Pläne der Lufthansa zur Beschaffung von SAF, neben der angekündigten Anbindung des Flughafens, darüber hinaus fördern und unterstützen?
Bitte Maßnahmen und Zeitplan einzeln auflisten.
8. Ist die Landesregierung bereits in konkrete Gespräche zu den Folgen von „Fit for 55“ mit Fraport und Lufthansa eingetreten?
9. Existiert bei der Landesregierung zu „Fit for 55“ ein konkreter Maßnahmen- und Zeitplan und wenn ja: Wie sieht dieser konkret aus?
10. Wie unterstützt die Landesregierung die Pläne der Lufthansa für langfristige SAF-Partnerschaften?
11. Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung des Preises für einen Liter SAF am Standort Frankfurt im Vergleich zur Kerosinpreisentwicklung bis 2027, 2030, 2035, 2040 und 2050 angesichts einer prognostizierten Steigerung des Rohölpreises von heute 80 Euro auf ungefähr 110 Euro bis 2050?
12. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um sicherzustellen, dass die Verschärfung des EU-Emissionshandels (ETS) nicht zu erheblichen Geschäftseinbußen für weltweit operierende Fluggesellschaften wie die Lufthansa führt?
13. Wie bewertet die Landesregierung die Ausgewogenheit zwischen der Klimapolitik der EU im Luftfahrtbereich und den potenziellen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Luftverkehrsstandort Frankfurt, insbesondere im Hinblick auf den Carbon Leakage-Effekt?
14. Wäre die Landesregierung bereit, über den Bundesrat weltweit einheitliche CO₂-Vorschriften im Luftfahrtbereich als Bedingung zu setzen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Hessen zu schützen?
15. Wie beurteilt die Landesregierung die möglichen Auswirkungen der geplanten EU-weiten Kerosinsteuer auf den Luftverkehrsstandort Hessen?

16. Wie bewertet die Landesregierung Pläne der Bundesregierung zur Einführung einer nationalen Kerosinsteuer auf Inlandsflüge hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Flughafen Frankfurt?

Wiesbaden, 5. April 2024

Klaus Gagel
Olaf Schwaier
Andreas Lichert
Patrick Schenk
Anna Nguyen