

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (Die Linke) vom 03.09.2026

und Antwort des Senats

- Drucksache 23/5228 -

Betr.: Nachhaltigerer Flugverkehr und Privatjets

Einleitung für die Fragen:

Der Luftverkehr steht angesichts der Klimaschutzziele vor erheblichen Herausforderungen. Während in anderen Verkehrsbereichen bereits verschiedene Maßnahmen zur Emissionsminderung umgesetzt werden, bleibt der Flugverkehr allerdings noch weitgehend unangetastet. Bisher sind vor allem die Alternativen zum „klassischen“ Kerosin wie SAF (Sustainable Aviation Fuels) und deren Markthochlauf für den zukünftigen Flugverkehr von Bedeutung. Zwar gilt für die europäische Luftfahrt gemäß EU-Verordnung ReFuelEU Aviation eine Beimischquote seit 2025 von zwei Prozent SAF, jedoch wollen europäische Airlines die EU zu einer Lockerung der Vorschriften für den Einsatz von SAF drängen. Wegen hoher Kosten sowie einer knappen Verfügbarkeit von SAF sollen die Vorgaben verschoben oder gestrichen werden, da sich die Airlines gegenüber anderen Konkurrenten wie den Golfairlines durch die geforderten Beimischquoten benachteiligt sehen. Bis 2030 soll die Quote für die Beimischung auf sechs Prozent ansteigen (die E-SAF-Vorgabe von 1,2 Prozent miteingeschlossen). Wie sich also die rechtlichen Bedingungen entwickeln und ein Markthochlauf für SAF gelingt, bleibt daher noch unklar.

Neben den SAF-Produktionskapazitäten besteht auch ein öffentliches Interesse daran, die Entwicklung des Privatjetverkehrs am Flughafen Hamburg nachzuvollziehen, denn Privatjetflüge sind im Verhältnis zur Zahl der beförderten Personen mit erheblichen Emissionen verbunden. Zwar soll die Betankung von Privatjets an allen Flughäfen mit mehr als 800.000 Passagieren automatisch mit einem Kerosin-/SAF-Gemisch erfolgen, jedoch kann dies durch die Nutzung von kleineren Flughäfen umgangen werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

In den angegebenen Zahlen der Anlage sind auch Ambulanzflüge enthalten. Ambulanzflüge werden nicht gesondert statistisch erfasst. Für eine Auswertung müssten mehrere tausend Flüge händisch gesichtet werden; dies ist in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

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

Frage 1: *Welche Flugziele wurden seit dem 1.10.2024 wie oft durch vom Flughafen Hamburg startende Privatjets angeflogen? Bitte quartalsweise wie in Drucksache 22/16197 aufführen.*

Frage 2: *Von welchen Abflughäfen kamen Privatjets in Hamburg sei dem 1.10.2024 jeweils wie oft an? Bitte quartalsweise wie in Drucksache 22/16197 aufführen.*

Siehe Anlage sowie Vorbemerkung.

Frage 3: *Wie stellt sich der prozentuale Anteil des nationalen Luftverkehrs an CO₂-Verursacher- sowie Quellbilanz Hamburgs im Jahr 2024 dar und wie hoch war dessen prozentueller Anteil an den CO₂-Emissionen des Verkehrssektors in diesem Zeitraum? Bitte analog zur Drucksache 23/262 angeben.*

Frage 4: *Wie stellen sich für das Jahr 2024 die CO₂-Verursacher- sowie Quellbilanz für internationale Flüge dar? Bitte analog zur Drucksache 23/262 angeben.*

Die Daten beruhen auf der endgültigen Verursacherbilanz. Da eine Verursacherbilanz erstellt wird, wurde auf die Darstellung nach Quellenbilanz verzichtet.

CO₂-Emissionen Verursacherbilanz

Jahr	Gesamtemissionen (Tsd. T. CO ₂)	Verkehr gesamt (Tsd. T. CO ₂)	Luftverkehr national (Tsd. T. CO ₂)	Anteil nationaler Luftverkehr an Ge- samtemissionen	Anteil nationaler Luftverkehr am Verkehr
2024	11.705	3.320	49	0,4 %	1,5 %

CO₂-Emissionen Verursacherbilanz (inklusive internationaler Luftverkehr)

Jahr	Gesamtemissionen (Tsd. T. CO ₂)	Verkehr gesamt (Tsd. T. CO ₂)	Luftverkehr international (Tsd. T. CO ₂)	Anteil internationaler Luftverkehr an Ge- samtemissionen	Anteil internationaler Luftverkehr am Verkehr
2024	12.649	4.263	993	7,8 %	23,3 %

Frage 5: *Inwieweit hat sich der prozentuale Anteil des nationalen Luftverkehrs in der Schätzbilanz für das Jahr 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 verändert?*

Nach den vorläufigen Ergebnissen der Schätzbilanz für das Jahr 2025 hat sich der Anteil des nationalen Luftverkehrs an den Gesamtemissionen nicht verändert.

Frage 6: *Wie viel Kerosin ist in den Jahren 2024 und 2025 am Hamburger Flughafen vertankt worden? Bitte analog zur Drucksache 23/262 angeben.*

In den Jahren 2024 und 2025 vertankte Mengen an Kerosin am Hamburger Flughafen

Jahr	Kerosin (m ³)
2024	368.997
2025	350.698

Frage 7: *Wie hat sich die Zahl der Betankungsvorgänge bei Privatjets in Hamburg seit der Pflicht zur Beimengung von SAF entwickelt?*

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor, da die Betankung von Privatunternehmen vorgenommen wird.

Frage 8: *Durch wen erfolgt die Kontrolle über den SAF-Anteil am vertankten Kerosin?*

Die Zuständigkeit für die Kontrolle über SAF-Anteile (Aufgaben aus § 37k Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)) obliegt gemäß § 20 Abs. 3 der 38. Verordnung zur Durchführung des BImSchG dem Hauptzollamt Frankfurt (Oder).

Vorbemerkung: *Um weitere Anreize für den dringend notwendigen Markthochlauf weiterer Erzeugungskapazitäten für SAF zu schaffen, hat der Flughafen Hamburg seit Beginn des Jahres 2025 für den Zeitraum von jeweils einem Kalenderjahr Mittel in Höhe von 500 Tsd. Euro für die Förderung des Einsatzes alternativer Flugzeugtreibstoffe zur Verfügung gestellt. Dabei beträgt die Förderung laut Drucksache 23/262 bis zu 300 Euro pro Tonne getanktem reinen SAF-Anteil im Kraftstoff Blend. Die Förderung ist daran gebunden, dass die Betankung mit alternativen Flugzeugtreibstoffen am Standort Hamburg erfolgt und der Treibstoff innerhalb eines Umkreises von 150 km (Luftlinie) vom Flughafen Hamburg produziert wurde.*

Frage 9: *Führt der Flughafen Hamburg das Förderprogramm auch im Jahr 2026 fort? Wenn ja, in welchem Umfang werden hierfür Mittel bereitgestellt und sind die Voraussetzungen ggf. angepasst worden?*

Die bestehende standortbezogene Förderung der Vertankungen von SAF wird im Jahr 2026 zu unveränderten Bedingungen fortgesetzt. Eine Förderung erfolgt bis zu einem Gesamtvolumen von 500.000 Euro.

Frage 10: *Welchen Beitrag hat die Förderung bislang zum Markthochlauf weiterer SAF-Erzeugungskapazitäten geleistet und welchen konkreten Auswirkungen hatte die Förderung auf die regionale SAF-Produktion?*

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 11: *Die Förderung beträgt bis zu 300 Euro pro Tonne getanktem reinen SAF-Anteil: Nach welchen Kriterien bemisst sich die tatsächliche Förderhöhe und unter welchen Voraussetzungen wird der Höchstfördersatz gewährt?*

Pro Tonne vertanktem reinen SAF werden 300 Euro Förderung ausgezahlt, solange das Gesamtvolumen von 500.000 Euro nicht ausgeschöpft ist. Die Förderung wird nur gewährt, sofern die Betankung mit alternativem Flugzeugtreibstoff am Standort Hamburg erfolgt ist. Voraussetzung für die Förderung ist zudem, dass der Flugzeugtreibstoff innerhalb eines Umkreises von 150 km (Luftlinie) um den Flughafen Hamburg endproduziert wurde. Ein entsprechender Nachweis über die Betankung mit alternativem Flugzeugtreibstoff sowie ein aussagekräftiger Herkunftsnachweis sind von der Luftfahrtgesellschaft oder dem von ihr beauftragten Tankdienstleister schriftlich gegenüber dem Flughafen Hamburg vorzulegen. Die FHG behält sich vor, die Angaben vor Auszahlung der Förderung durch den jeweiligen Tankdienstleister bestätigen zu lassen.

Frage 12: *Wurden die Förderung im Jahr 2025 vollständig abgerufen? Wenn ja, welche Unternehmen haben Fördermittel in jeweils welche Höhe erhalten?*

Für das Jahr 2025 hat keine Airline am Flughafen Hamburg eine SAF-Förderung beantragt.

Vorbemerkung: *Derzeit wollen einige Airlines die EU zu einer Lockerung der Vorschriften für den Einsatz von SAF drängen. Ab 2030 ist nach der vorgenannten EU-Verordnung ein Mindestanteil von 6 Prozent SAF im Kerosin vorgeschrieben, wovon mindestens 20 Prozent E-SAF (synthetische SAF) sein muss, welches derzeit allerdings kaum verfügbar ist. Zudem ist die Herstellung von E-SAF mit hohen Kosten verbunden.*

Frage 13: *Welche Produktionskapazitäten für SAF und E-SAF stehen im Umkreis von 150 Km Luftlinie um den Flughafen Hamburg zur Verfügung und wie haben sich diese Kapazität seit 2020 entwickelt?*

Im Umkreis von 150 km Luftlinie um den Flughafen Hamburg stehen nach wie vor keine aktiven kommerziellen Produktionskapazitäten für SAF oder E-SAF zur Verfügung.

Frage 14: *Gibt es konkrete Planungen zur Schaffung neuer Produktionskapazitäten für SAF und E-SAF in Hamburg oder in der Metropolregion Hamburg? Wenn ja: Welche und für wann?*

Bei der Raffinerie Holborn erfolgte im September 2024 der offizielle Baustart für eine 475 Mio. Euro teure Hydrotreated Vegetable Oil- Anlage (HVO-Anlage). Nach Fertigstellung (geplant 2027*) sollen dort jährlich rund 220.000 Tonnen grüner Diesel (HVO) und biobasiertes SAF (HEFA) aus Rest- und Abfallstoffen produziert werden.

* Pressemitteilung auf der Homepage von Holborn, [Bergfest für den GDP-Komplex - HOLBORN DE](https://www.holborn.de/bergest-fuer-den-gdp-komplex-holborn-de).