

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Europa und Internationales

**zu der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr
vom 3. Dezember 2021
– Drucksache 17/1398**

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
hier: Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für
einen nachhaltigen Luftverkehr
COM(2021) 561 final (BR 701/21)**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 3. Dezember 2021 – Drucksache 17/1398 – Kenntnis zu nehmen.

15.12.2021

Der Berichterstatter:

Thomas Marwein

Der Vorsitzende:

Willi Stächele

Bericht

Der Ausschuss für Europa und Internationales beriet die Mitteilung des Ministeriums für Verkehr, Drucksache 17/1398, in seiner 6. Sitzung, die in gemischter Form mit Videokonferenz stattfand, am 15. Dezember 2021.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE führte aus, nach dem EU-Verordnungsvorschlag zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr sollten künftig feste Quoten für die Beimischung von „reFuels“ zum konventionellen Kerosin vorgeschrieben werden. Am Flughafen Stuttgart gebe es bereits eine entsprechende Tankstelle. Die Beimischungsquote betrage dort maximal 50 %. Mehr ließen die Hersteller der Triebwerke nicht zu.

Der Verordnungsvorschlag sehe ab 2030 eine Beimischung von nur 0,7 % synthetischer Flugkraftstoffe vor, was seines Erachtens sehr moderat sei. Hier wäre eine höhere Quote durchaus machbar. Grundsätzlich stimme die Richtung aber. Kerosin werde es auch weiterhin geben. 2050 solle die Beimischung dann bei 28 % liegen.

Die Festlegung dieser Beimischungsquoten sei nur europaweit – wenn nicht sogar global – zu bewerkstelligen. Es müsse darauf geachtet werden, dass die geplanten

Ausgegeben: 28.1.2022

1

Beimischungsquoten nicht zu einem Wettbewerbsnachteil der europäischen Flughäfen gegenüber den außereuropäischen Flughäfen führten. Nach dem Vorschlag der EU sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen durch die Einführung einer Betankungspflicht für Flugzeugbetreiber gewährleistet werden.

Insgesamt sei die Festlegung von Beimischungsquoten zu begrüßen. Das führe auch dazu, dass noch mehr Firmen in die Herstellung von „reFuels“ investierten. Große Mengen würden allerdings nicht in Europa, sondern in Ländern wie Marokko, Algerien oder Tunesien produziert, weil es dort die erforderlichen Flächen für Solar- oder Windenergie gebe. Die „reFuels“ müssten zwingend mit grüner Energie erzeugt werden. Sonst mache das Ganze keinen Sinn.

Der Vorsitzende merkte an, das Projekt Desertec, das mithilfe von Solarenergie aus Marokko dazu habe beitragen sollen, den Energiebedarf in Europa zu decken, sei u. a. auch aufgrund politischer Verwerfungen gescheitert.

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU wies darauf hin, ein gut ausgebautes Luftverkehrsnetz sei am besten zu realisieren, wenn auf dem Luftverkehrsmarkt gute und gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschten. Insbesondere bei der künftigen Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe müsse für gleiche Wettbewerbsbedingungen gesorgt werden.

Ziel sei es, den Markthochlauf nachhaltiger Kraftstoffe zu fördern und feste Beimischungsquoten einzuführen, um so einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Es sei davon auszugehen, dass diese im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets vorgeschlagene Maßnahme zu erheblichen Mehrkosten für die Airlines und damit auch zu Preissteigerungen bei den Kunden führe. Die Kostensteigerungen könnten zu einer erheblichen Verschlechterung der Wettbewerbssituation von europäischen Flughäfen und Airlines mit Sitz in der EU führen. Es brauche daher flankierende Maßnahmen, die zu gleichwertigen Wettbewerbsbedingungen auf dem internationalen Markt führten.

Der Abgeordnete der Fraktion GRÜNE brachte vor, Fliegen müsse tatsächlich teurer werden. Es sei bisher zu billig. Das habe in den letzten Jahren und Jahrzehnten auch zu dem steilen Anstieg der Zahl der Flugbewegungen geführt. Doch gerade das trage verstärkt zur CO₂-Problematik bei. Da müsse jetzt an verschiedenen Stellen zusammengearbeitet werden. Zum einen werde der Treibstoff in den Blick genommen, aber auch die Effizienz sei sehr wichtig. Die Branche arbeite schon aus eigenem Interesse an Lösungen zur Verringerung des Kerosinverbrauchs.

Es gebe auch Überlegungen in Richtung Elektroflugzeuge. Nach dem heutigen Stand der Technik seien diese jedoch nicht realisierbar. In einem typischen Mittelstreckenflugzeug von Airbus säßen dann noch der Pilot und der Co-Pilot. Der Rumpf des Flugzeugs bestünde nur aus der Batterie. Die schwere Batterie mache längere Strecken im Moment unmöglich.

Airbus führe auch Versuche mit Wasserstoff durch – zunächst aber nur auf dem Boden, weil es keine Genehmigung für Starts und Landungen für große Flugzeuge mit Wasserstoffantrieb gebe.

Es werde also in alle Richtungen gedacht. Doch letztlich werde bei den Passagier- oder Frachtmaschinen immer Kerosin – mit welcher Beimischung auch immer – zum Einsatz kommen. Die Billigflüge gebe es dann nun mal nicht mehr.

Der Vorsitzende merkte an, das Ganze sei ein globales Konzert. Auch auf der UNO-Klimakonferenz in Glasgow sei ein nachhaltigerer Luftverkehr thematisiert worden.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss für Europa und Internationales dem Plenum, von der Mitteilung Drucksache 17/1398 Kenntnis zu nehmen.

26.1.2022

Marwein