



HESSISCHER LANDTAG

19. 07. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 08.06.2021

CO₂-Emissionen des Flughafenbetriebs

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der hessische Wirtschaftsminister führte im Zusammenhang mit der Jahreshauptversammlung der Fraport AG, dass Hessen „großes Interesse an einer nachhaltigen Entwicklung des Flughafens“ hat. Dabei betonte er, dass die Fraport AG sich verpflichtet habe, „den CO₂-Ausstoß des Flughafenbetriebs bis 2030 um 65 % zu senken und im Flughafenbetrieb spätestens im Jahr 2050 vollständig klimaneutral zu arbeiten“

→ <https://epaper.fr.de/webreader-v3/index.html#/469025/54-55>

Mit dem Begriff Flughafenbetrieb meint der Minister vermutlich den Betrieb der Terminals und weiterer Gebäude, Vorfeldfahrzeuge und weiterer Einrichtungen auf dem Flughafengelände, nicht jedoch den Betrieb der Luftfahrzeuge.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Was versteht die Landesregierung unter dem Begriff „Flughafenbetrieb“ im Zusammenhang mit den zitierten Ausführungen des Ministers, d.h. welche durch den Flughafen bzw. Flugbetrieb im weitesten Sinne verursachten CO₂-Emissionen werden hierbei betrachtet bzw. nicht betrachtet?

Die Definition des Flughafenbetriebs orientiert sich an der Berichterstattung der Fraport AG, wie sie auch in dem Nachhaltigkeitsbericht der „Global Reporting Initiative (GRI) und UN Global Index“ und im Fraport-Geschäftsbericht dargestellt wird. Mit Blick auf den CO₂-Fußabdruck eines Unternehmens wird in die üblichen drei Kategorien bzw. „Scopes“ nach dem sog. „Greenhouse Gas Protocol“ (GHG Protocol), ein weltweit anerkanntes und genutztes Instrument zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen, unterschieden – im Fall der Flughafenbetreiberin wie folgt:

- Scope 1: Direkte Emissionen: Kraftstoffe, Brennstoffe der Feuerungsanlagen - hier Heizöl, Erdgas, Propangas.
- Scope 2: Indirekte Emissionen: Bezug von Strom (Konzern), Fernwärme und Fernkälte (Fraport AG am Standort Frankfurt Main).
- Scope 3: Weitere indirekte Treibhausgas-Emissionen durch am Standort Frankfurt Main tätige Unternehmen und Personen. Dies umfasst im Wesentlichen den Flugverkehr bis 914 m (LTO-Zyklus) aller landenden und startenden Flugzeuge am Flughafen Frankfurt Main, die An- und Abfahrt der Beschäftigten zur Arbeitsstätte, die An- und Abreise der Originär-Passagiere im Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sowie Dienstreisen der Mitarbeiter der Fraport AG mit Pkw, Bahn und Flug. Weitere Emissionsquellen von sonstigen Treibhausgasen am Frankfurter Flughafen sind in der Summe vernachlässigbar bzw. verschwindend gering.

Die darüber hinaus durch die Flugbewegungen entstehenden Treibhausgasemissionen werden gemäß dieser internationalen Standards zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen von Unternehmen nicht der Bilanz der Flughafenbetreiberin zugeschrieben, sondern den jeweiligen Fluggesellschaften.

Frage 2. Wie hoch ist der derzeitige CO₂-Ausstoß des gesamten Flughafenbetriebs (i.S. der Antwort zu Frage 1) pro Jahr (Bezugsjahr 2018 oder 2019)?

Ausweislich der Nachhaltigkeitsberichterstattung im Fraport GRI-Report ergeben sich folgende Bilanzierungen für die Jahre 2018 bis 2020 in Tsd. Tonnen CO₂:

Tabelle 1: Direkte und indirekte THG-Emissionen (nach GHG Protocol, in Tsd. Tonnen CO₂)

| Direkte und indirekte Treibhausgas-Emissionen (Scope 1-3) | | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|--|---------|---------|-------|
| Scope 1 | Fraport Konzern (weltweit) ¹ | 42,9 | 42,5 | 25,5 |
| | Fraport AG (Frankfurt Main) ² | 37,2 | 37,1 | 21,9 |
| Scope 2 | Konzern (weltweit) | 201,1 | 185,3 | 145,2 |
| | Fraport AG (Frankfurt Main) | 151,4 | 133,2 | 107,4 |
| Scope 3 | Fraport AG (Frankfurt Main) | 1.576,1 | 1.573,9 | 744,8 |
| | davon Flugverkehr (LTO-Zyklus) | 1.017,1 | 1.007,5 | 420,1 |
| | davon Mitarbeiterverkehr Fraport AG und Dritter am Flughafen | 128,9 | 127,8 | 93,9 |
| | davon Passagierverkehr (Originärpassagiere) | 245,8 | 273,9 | 96,9 |
| | davon Dienstreisen der Mitarbeiter Fraport AG | 0,77 | 0,00 | 0,00 |
| | davon Energieverbrauch Dritter (Infrastruktur und Fahrzeuge) | 183,5 | 164,7 | 133,9 |

¹ Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

² Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften (im Wesentlichen am Standort Frankfurt Main)

Frage 3. Auf welches Jahr bezieht sich die durch den Minister geforderte Reduktion (65 % bis 2030) der CO₂-Emissionen?

Das Reduktionsziel von 65 % der Fraport AG bezieht sich auf das Jahr 1990, wie es bei allen Betrachtungen zu CO₂-Reduktionszielen üblich ist. Die Zielvorgabe der Fraport AG ist, bis zum Jahr 2030 ihre Emissionen im Scope 1 und 2 auf 80 Tsd. Tonnen CO₂ bei der Muttergesellschaft (im Wesentlichen am Standort Frankfurt Main) und im Konzern (weltweit) auf 125 Tsd. Tonnen CO₂ zu senken. Die Flughafenbetreiberin misst sich für das Jahr 2030 am Zielwert aus dem bisherigen Klimaschutzplan der Bundesregierung bis zum Jahr 2050. Diese Ziele sollen durch tatsächliche strukturelle Änderungen und Umsetzungsmaßnahmen im Flughafenbetrieb und durch den Bezug von Strom aus eigens hierfür errichteten Anlagen für Strom aus erneuerbaren Energien (insb. Offshore-Windkraft und Photovoltaik) erreicht werden, nicht durch den Kauf von Kompensationszertifikaten für die CO₂ Emissionen.

Frage 4. Welche Reduktion der CO₂-Emissionen haben sich beim Flughafenbetrieb (i.S. der Antwort zu Frage 1.) in den vergangenen fünf Jahren ergeben?

Am Flughafenstandort Frankfurt Main lagen die Gesamtemissionen aus Scope 1 und 2 im Jahr 2020 bei 129,3 Tsd. Tonnen CO₂. Fünf Jahre zuvor (im Jahr 2016) wurden seitens der Fraport AG noch 209,3 Tsd. Tonnen CO₂ ausgewiesen. Die CO₂-Reduktion beträgt demnach über den Zeitraum rund 38 %. Klammert man das Pandemiejahr 2020 in der Betrachtung aus, so lässt sich der Rückgang aus direkten und indirekten Emissionen (Scope 1 und 2) über den Fünfjahreszeitraum 2015 bis 2019 auf insgesamt 22 % beziffern.

Frage 5. Wie hoch waren die CO₂-Emissionen der im Jahr 2018 oder 2019 sämtlicher startender und landender Flugzeuge (LTO-Zyklus)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 (in Tab.1., unter Scope 3) verwiesen.

Anmerkung zum LTO-Zyklus: Die Emissionsmengen aus startenden und landenden Flugzeugen im gesamten LTO-Zyklus (Landing and Take-Off) bis zu einer Höhe von 3.000 ft (914 m) zählen zum Wirkungsbereich des Flughafens. Hinzu kommen die Vorgänge am Boden wie Wartezeiten an den Startbahnköpfen, Rollbewegungen auf Taxiwegen und Rollgassen sowie die Nutzung der integrierten Generatoren (Auxiliary Power Unit, APU) bspw. zum Start der Triebwerke, der Stromversorgung elektrischer Geräte an Bord und zur Klimatisierung im Inneren der Flugzeugkabine.

Frage 6. Welche Reduktion der CO₂-Emissionen startender und landender Flugzeuge (LTO-Zyklus) strebt die Fraport AG bzw. die Landesregierung bis 2030 bzw. 2050 an (Bezugsjahr 2018 bzw. 2019)?

Frage 7. Mit welchen Maßnahmen plant die Fraport AG, die unter 6. aufgeführten Reduktionen zu erreichen?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der LTO-Zyklus betrachtet nur die lokalen verkehrsabhängigen CO₂-Emissionen des Flugbetriebes und spielt – im Verhältnis zu der Gesamtlänge eines Linienfluges – nur eine geringe Rolle an den Gesamtemissionen eines Fluges. Die Landesregierung arbeitet gemeinsam mit dem Bund und der Verkehrswirtschaft an einer Reihe von Stellschrauben, um die Klimaschutzziele auch über den Flughafenbetrieb im engeren Sinn hinaus zu adressieren. Hierzu gehören vor allem der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur, um zukünftig unter Beibehaltung der internationalen Hubfunktion des Frankfurter Flughafens noch mehr verlagerbare Verkehre über emissionsärmere Verkehrsträger abwickeln zu können. Neben Anreizen für möglichst moderne Flotten liegt der Schlüssel für die Einhaltung der Klimaschutzziele vor allem bei alternativen Kraftstoffen, insbesondere der sogenannte Power-to-Liquid Kraftstoff, der aus regenerativen Energien hergestelltem Wasserstoff und CO₂ synthetisiert wird. Dies ist ein Arbeitsschwerpunkt des vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Jahr 2020 ins Leben gerufene Kompetenzzentrum Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr (CENA), das im HOLM unter dem Dach der Hessen Trade and Invest (HTAI) angesiedelt ist.

Was die Vermeidung von CO₂ Emissionen im Verantwortungsbereich der Fraport betrifft, sind als wichtige, von Fraport vorangetriebene Maßnahmen bspw. der Einkauf von Strom aus Offshore-Windanlagen zur Deckung des eigenen Strombedarfs mit einem Reduktionspotential von jährlich 80 Tsd. Tonnen CO₂ zu nennen, ebenso wie der Betrieb eigener PV-Anlagen und die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden.

Wiesbaden, 13. Juli 2021

Tarek Al-Wazir