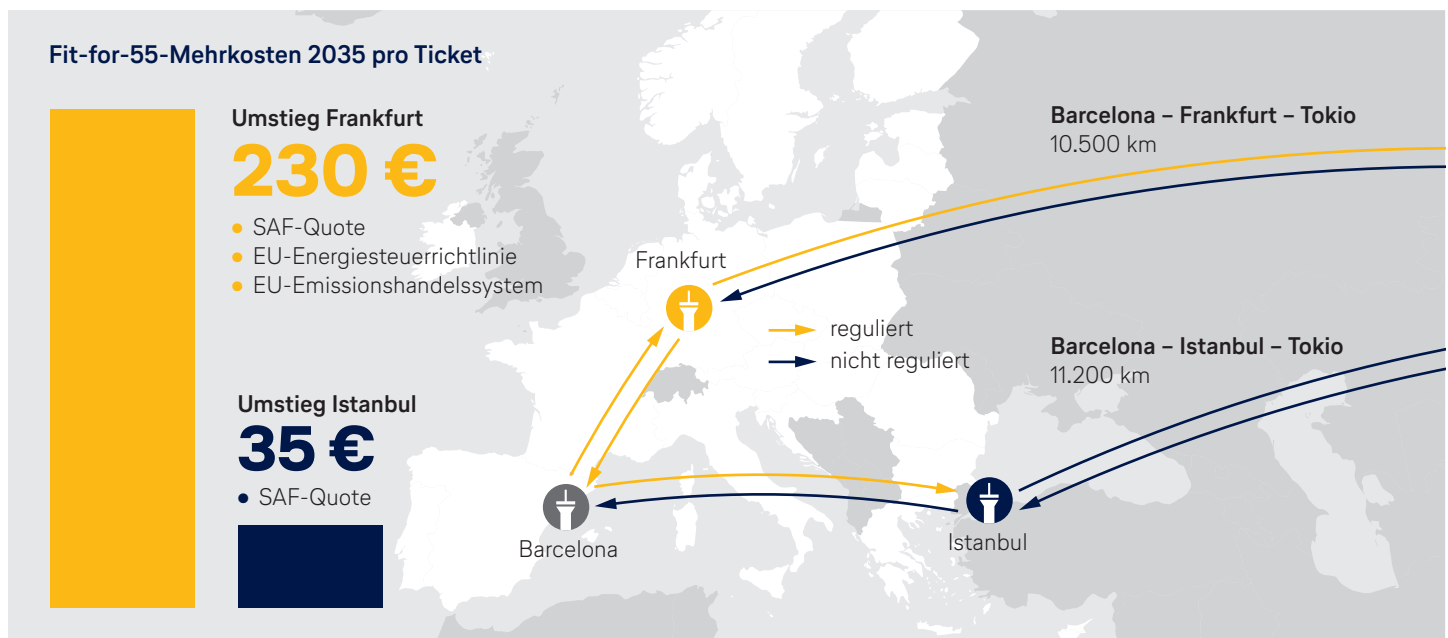


Nachhaltige Kraftstoffe

THESE SINKENDER KOSTEN IST DÜNN

Im Klimaschutzpaket „Fit for 55“ wurden für den Luftverkehr die Verschärfung des Emissionshandels (ETS) und eine Beimischungsquote für nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) beschlossen. Weil SAF absehbar kaum verfügbar und teuer sind, braucht es bei der Quote eine Gleichbehandlung von Airlines in der EU gegenüber der nicht-europäischen Konkurrenz. Nötig ist zudem ein SAF-Förderprogramm.

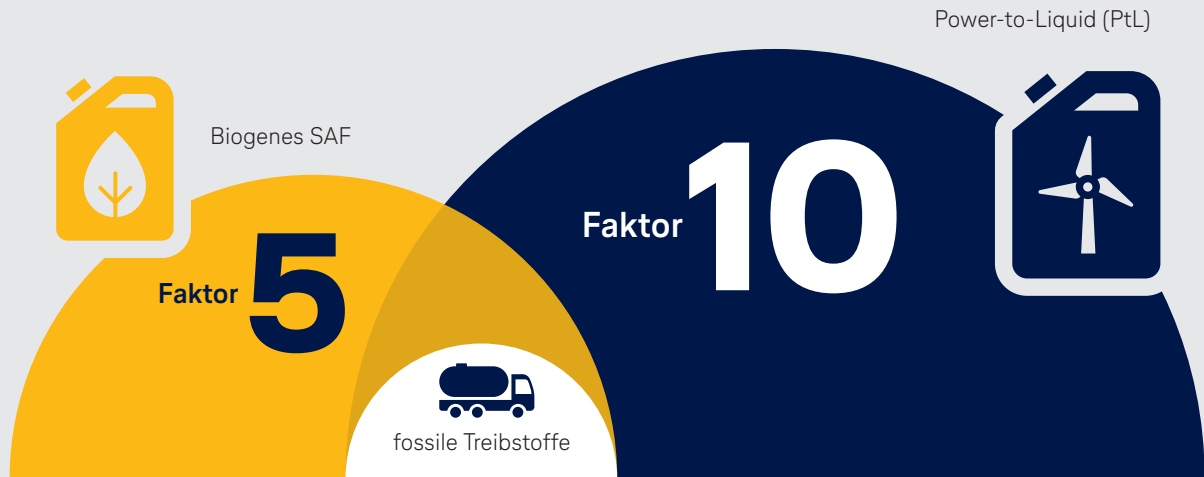


Sowohl die ETS-Reform als auch die Quote für nachhaltige Kraftstoffe führen zu unfairen Wettbewerbsbedingungen, denn sie treffen praktisch nur europäische Airlines. Vor allem die Ausgestaltung der SAF-Quote wirkt wettbewerbsverzerrend, weil sie einseitig Umsteigeverbindungen über europäische Drehkreuzflughäfen verteuert. Fluggesellschaften mit Hubs vor den Toren Europas profitieren, da sie Langstreckenverbindungen etwa über Istanbul und Doha günstiger anbieten können. Eine solche Quote ist industrie- und klimapolitisch schädlich, weil Verkehr und CO₂-Emissionen nicht reduziert, sondern schlicht verlagert werden (Carbon Leakage).

Wie groß der Wettbewerbsnachteil durch die Fit-for-55-Maßnahmen ist, zeigt ein Beispiel: Nach heutigen Prognosen wird

ein Lufthansa-Flug von Barcelona über Frankfurt nach Tokio und zurück im Jahr 2035 rund 230 Euro teurer sein. Fliegt man hingegen mit der Konkurrenz über Istanbul, liegen die Mehrkosten pro Ticket nur bei rund 35 Euro. Ausschlaggebend hierfür ist die SAF-Quote: Der Löwenanteil von über 170 Euro mehr pro Ticket entsteht durch das teure nachhaltige Kerosin. Die SAF-Kosten allein für die Lufthansa Group sind immens: ab 2035 jährlich etwa 4,6 Milliarden Euro. Zum Vergleich: In den erfolgreichen Jahren 2010 bis 2019 lag der Konzerngewinn bei durchschnittlich rund 1,2 Milliarden Euro. Zudem investiert die Lufthansa Group unabhängig von regulatorischen Vorgaben jedes Jahr Milliardenbeträge in Klimaschutzmaßnahmen. Neben dem Engagement für SAF sind das vor allem neue Flugzeuge.

Massive Preisdifferenz zwischen fossilen und nachhaltigen Kraftstoffen



Preisentwicklung von SAF ungewiss

Derzeit ist biogenes SAF rund fünfmal teurer als fossiles Kerosin, strombasierte Kraftstoffe (Power-to-Liquid = PtL) sogar bis zu zehnmal teurer. Befürworter hoher Quoten proklamieren sinkende Preise durch den SAF-Markthochlauf. Doch vieles spricht dafür, dass die Kostendegression so schnell nicht kommt. Das zeigt auch eine aktuelle Studie der Unternehmensberatung Bain: Demnach bleiben die Kosten für SAF durch die begrenzte Verfügbarkeit von Biomasse absehbar hoch. Selbst nach 2050 wird SAF, so die Prognose, noch etwa zwei bis viermal teurer sein als herkömmliches Kerosin.

Völlig ungewiss ist, wie sich Preise und Produktionskapazitäten von strombasierten Kraftstoffen entwickeln werden. Aktuell gibt es sie nur aus Testanlagen. Die Folgen von Pandemie, Krieg, Inflation und gestörten Wertschöpfungsketten verzögern die Produktion. Trotzdem hat die EU eine PtL-Subquote beschlossen, die ab dem Jahr 2030 bei 1,2 Prozent beginnt und bis 2050 auf 35 Prozent ansteigt. An diese EU-weite Vorgabe sollten sich alle Mitgliedsstaaten halten, um nicht auch noch den Wettbewerb in der EU zu verzerren. Aus heutiger Sicht wird ohnehin nicht ausreichend strombasierter Kraftstoff zur Verfügung stehen, um die PtL-Quoten zu erfüllen.

Wenn die Beimischungsvorgaben in der EU über die Jahre steigen, die SAF-Preise aber nicht sinken, klappt die Wettbewerbsschere immer weiter auseinander. Nötig sind Kurskorrekturen:

- **Deutschland:** Die Bundesregierung muss der EU-Harmonisierung der PtL-Quoten Rechnung tragen und auf nationale Alleingänge vor 2030 verzichten. Anreizsysteme für SAF und PtL müssen Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe fördern. Wirksame Förderinstrumente, vor allem für die ersten besonders kostenintensiven Großprojekte, sollten unbürokratisch realisiert werden. Nur so können die SAF- und PtL-Quoten erfüllt werden.
- **EU:** Der in ReFuelEU angelegte Review Prozess muss zur Korrektur des Designs der SAF-Quote genutzt werden. Nötig ist eine Gleichbehandlung von Airlines und Drehkreuzen in Europa gegenüber der nicht-europäischen Konkurrenz. Eine Lösung wäre eine europäische Klimaschutzabgabe, die für alle Airlines abhängig vom Ziel der Reise erhoben wird (Vorbild deutsche Luftverkehrssteuer). Zudem braucht es ein EU-weites SAF-Förderprogramm. Auch EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten müssen stärker in den Dienst des SAF-Markthochlaufes gestellt werden.
- **Global:** CORSIA als internationales Klimaschutzinstrument muss konsequent umgesetzt und weiterentwickelt werden. Für einen fairen internationalen Wettbewerb und eine schnellere Marktentwicklung wäre eine globale SAF-Quote das richtige Instrument.