

EU-Taxonomie

TRANSFORMATION DES LUFTVERKEHRS BRAUCHT INVESTITIONEN

Die EU-Taxonomie definiert nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten und will Anreize für private Investitionen setzen. Auch für den Klimaschutz im Luftverkehr ist die Taxonomie zentral. Die Vorgaben werden aber zunehmend unrealistisch und verzerren den Wettbewerb.

In der im Juni vorgelegten Taxonomieverordnung hat die EU-Kommission auch die Produktion, das Leasing sowie den Betrieb von Flugzeugen berücksichtigt. Bisher war nur die Flughafeninfrastruktur Teil der Taxonomie. Die Ausweitung auf moderne Flugzeuge und nachhaltige Kraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) ist folgerichtig. Allesamt sind sie wirksame Hebel für die Transformation zum CO₂-neutralen Fliegen. Finanzierung und Förderung dieser Technologien sind daher als nachhaltige Investments einzustufen.

Sowohl der Einsatz von SAF als auch der Kauf und das Leasen neuer Flugzeuge ist teuer. Einer aktuellen Studie zufolge müssen europäische Airlines zusätzliche 820 Mrd. Euro aufbringen, um das Ziel der CO₂-Neutralität 2050 zu erreichen. Für diese enormen Aufwendungen ist der Zugang zum Kapitalmarkt und zu Investitionsmitteln unverzichtbar. Hierfür ist die Integration der Luftfahrt in die Taxonomie entscheidend.

Ambition und Umsetzbarkeit im Klimaschutz zusammenführen

In ihrem Vorschlag legt die EU-Kommission Kriterien fest, ob und inwieweit eine wirtschaftliche Aktivität als nachhaltig gilt oder nicht. Damit die Taxonomie ihre Wirkung nicht verfehlt, kommt es darauf an, dass die Vorgaben realistisch und wettbewerbsneutral sind. Die Bewertungskriterien für den Luftverkehr sind nach heutigem Stand der Technik enorm ambitioniert und teils nicht umsetzbar – etwa der Einsatz von emissionsfreien Flugzeugen.

Ein weiteres Beispiel ist die „One-in-One-out“-Regel für die Flottenmodernisierung. Für jedes neu beschaffte Flugzeug muss demnach ein vergleichbares Vorgängermodell verschrottet werden. Nur dann ist der Betrieb eines neuen Flugzeuges vollständig taxonomie-konform. Es müssen also in gleichem Umfang ältere Modelle aus der Flotte genommen werden, wie

neue Flugzeuge zum Einsatz kommen. Eine solche Vorgabe erschwert es Fluggesellschaften unnötig, nachhaltigeres Wachstum zu finanzieren.

Gleiches gilt für den avisierten SAF-Anteil im Flugbetrieb einer Airline. Um die Taxonomiekriterien zu erfüllen, müssen ältere Flugzeuge schon ab 2024 mit durchschnittlich 9 Prozent SAF betrieben werden – dieser Anteil steigt dann um zwei Prozentpunkte jedes Jahr. Für neue, besonders emissionsarme Flugzeuge gilt, dass sie ab 2030 im Schnitt mit mindestens 15 Prozent SAF betankt werden müssen. Auch hier steigt der Zielwert in den Folgejahren um zwei Prozentpunkte jährlich.

SAF-Incentivierung für Marktentwicklung nötig

Vor allem die kurzfristigen Steigerungsraten für den Einsatz von SAF sind schwer realisierbar, da SAF absehbar nur in geringen Mengen und zu sehr hohen Preisen verfügbar sein wird. Politische Zielmarken allein reichen für die Entwicklung eines SAF-Marktes zu wettbewerbsfähigen Preisen nicht aus. Nötig ist eine gezielte Förderung, wie zum Beispiel beim US Inflation Reduction Act (IRA). Dort wird neben der Herstellung auch der Einsatz von SAF incentiviert.

Die Taxonomie spielt für das Erreichen der Klimaziele im Luftverkehr eine wichtige Rolle. Dabei kommt es darauf an, dass EU-Airlines in Betrieb und Finanzierung gegenüber der nicht-europäischen Konkurrenz nicht benachteiligt werden. Weder dem Klima noch der europäischen Wirtschaft ist damit gedient, wenn Staatsairlines außerhalb der EU wachsen und im umsatzstarken Interkontinentalverkehr – an der EU-Taxonomie vorbei – leichter Kapital beschaffen können als ihre Wettbewerber in der EU. Das provoziert nicht nur Carbon Leakage, sondern schwächt langfristig den Erfolg des Green Deal. Die EU übernimmt sich.