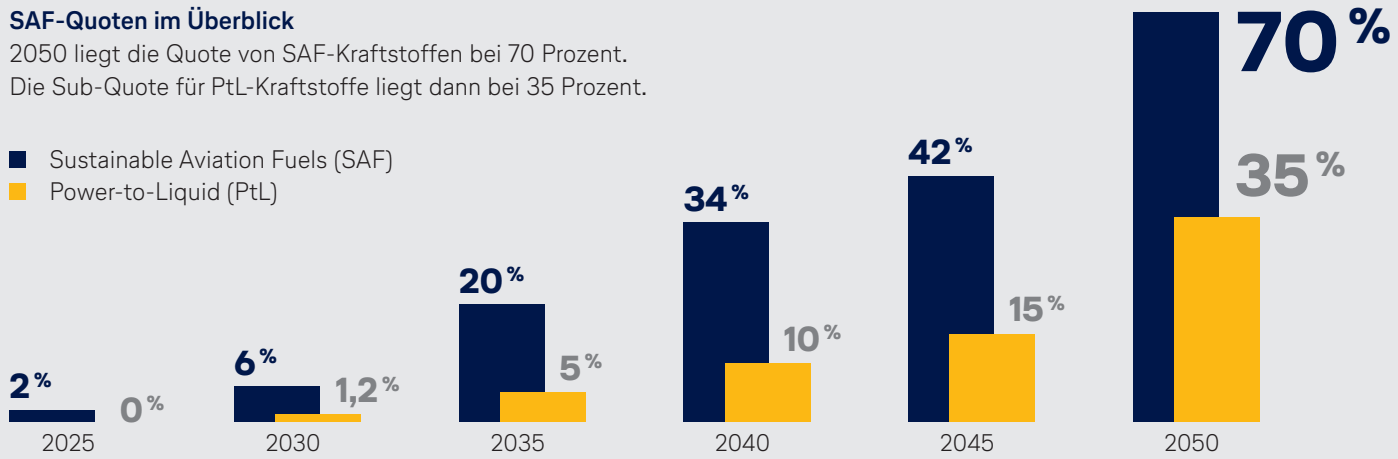
Nachhaltige Kraftstoffe

EU MUSS QUOTE NACHBESSERN

Ab 2025 müssen Airlines bei Abflügen in der EU zwei Prozent nachhaltige Flugkraftstoffe tanken, ab 2050 sind es 70 Prozent. Das hat die EU im Klimaschutzpaket Fit for 55 beschlossen. Lufthansa befürwortet den Einsatz von SAF. Das Problem: Die EU-SAF-Quote belastet einseitig europäische Airlines sowie Umsteigeverkehre in der EU und führt zu Carbon Leakage – Korrekturen sind nötig und möglich.

SAF-Quoten im Überblick
2050 liegt die Quote von SAF-Kraftstoffen bei 70 Prozent.
Die Sub-Quote für PtL-Kraftstoffe liegt dann bei 35 Prozent.



Nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels = SAF) können Fliegen klimafreundlicher machen. Aktuell sind SAF aber rund fünfmal teurer als fossiles Kerosin und kaum verfügbar. Mit dem weltweit verfügbaren Volumen an SAF würde die Lufthansa Group nur eine Woche auskommen. Der Preis für die bisher in der Praxis nicht eingesetzten „Power-to-Liquid“ (PtL)-Kraftstoffe wird sogar bis zu zehnmal höher sein. Um den Markt anzukurbeln, kann eine SAF-Quote helfen. Aber aufgrund der Preisdifferenz muss sie zwingend wettbewerbsneutral für alle Fluggesellschaften ausgestaltet sein.

Genau hier liegt der Webfehler im Design der EU-SAF-Quote. Sie verteuert einseitig Flugverbindungen über europäische Drehkreuze. Der Preisanstieg bei Reisen über Istanbul oder Dubai hingegen ist marginal, da beim Umstieg an Flughäfen vor den Toren Europas praktisch keine SAF-Kosten anfallen. Die Folge: ein verzerrter internationaler Wettbewerb und Carbon Leakage. Fair und einfach wäre eine SAF-Abgabe abhängig vom Reiseziel – egal, wo die Passagiere umsteigen. Eine solche Lösung würde ein Level-Playing-Field zwischen EU-Airlines und ihrer außereuropäischen Konkurrenz sichern – und hätte einen größeren Klimaschutzeffekt, weil mehr Fluggesellschaften SAF tanken müssten.

Es ist unverständlich, dass Vorschläge der Branche für eine solche Gleichbehandlung aller Fluggesellschaften in Brüssel unberücksichtigt blieben. Auch die Bundesregierung hatte in ihrem Koalitionsvertrag angekündigt, sich für fairen internationalen Wettbewerb im Luftverkehr einzusetzen. Das ist bei Fit for 55 leider nicht eingelöst worden. Entscheidend ist jetzt, dass die EU ihre eigene Ankündigung einer Überprüfung der Regelungen (Review Clause) ernst nimmt und rasch nachbessert.

Förderstrategie notwendig, um Kurs zu korrigieren

Lufthansa investiert seit Jahren in SAF und unterstützt Projekte in mehreren Ländern. Die Lufthansa Group gehört zu den größten SAF-Abnehmern weltweit und hat sich bereits grünes Kerosin für eine Viertelmilliarde US-Dollar gesichert.

Dennoch: Einen selbsttragenden Markt kann die Industrie nicht allein initiieren. Aktuelle Prognosen legen nahe, dass die SAF-Produktion deutlich langsamer hochlaufen wird als erwartet. Weitgehend unklar ist deshalb auch, ob die Quoten überhaupt erfüllbar sein werden. Um Vorreiter bei nachhaltigen Kraftstoffen zu werden, braucht Europa neben verbindlichen Quoten eine gezielte Förderstrategie für die Produktion und Nutzung von SAF. Ein Blick in die USA zeigt, wie es gehen kann: Mit dem Inflation Reduction Act (IRA) werden sowohl die Beimischung als auch die Produktion von SAF und PtL-Kraftstoffen gefördert. Den europäischen Luftverkehr langfristig CO_2-neutral zu gestalten, wird ohne ähnliche Fördermaßnahmen in der EU nicht funktionieren.