

SAF-Quote ab 2025

WO BLEIBT DER MARKT?

Ab 1. Januar 2025 sind Airlines bei Abflügen aus der EU verpflichtet, im Schnitt zwei Prozent ihres Treibstoffs aus nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) zu decken. Bis 2050 soll dieser Anteil auf 70 Prozent steigen. Trotz gegenteiliger Beteuerungen ist ein funktionierender SAF-Markt ebenso wenig in Sicht wie eine wirksame Förderstrategie.

SAF-Bedarf übertrifft Angebot deutlich

2023 wurden weltweit 500.000 Tonnen SAF hergestellt. Dabei benötigt allein Deutschland entsprechend den europäischen SAF-Quotenvorgaben bereits im kommenden Jahr 200.000 Tonnen. Angesichts der weltweiten Konkurrenz um SAF ist es schwer vorstellbar, dass so kurzfristig ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen werden.

Weltweit



2023

0,5 Mio. t

■ SAF-Kapazitäten

■ SAF-Bedarf laut EU-Quote

Deutschland



2025

0,2 Mio. t

2,0 Mio. t

2035

Quellen: BDL, T+E

500.000 Tonnen – so viel bzw. so wenig nachhaltiges Kerosin gab es 2023 weltweit. Der jährliche Treibstoffbedarf des globalen Luftverkehrs liegt bei 280 Millionen Tonnen. Das zeigt: SAF ist bisher kaum vorhanden. Die Airlines der Lufthansa Group könnten mit dem gesamten derzeit verfügbaren SAF nur wenige Wochen fliegen. Doch schon in acht Monaten greift die verpflichtende Beimischungsquote der EU. Allein in Deutschland werden dann rund 200.000 Tonnen und bis 2035 sogar zwei Millionen Tonnen SAF benötigt. Diese Mengen sind derzeit nicht verfügbar. Der nötige Produktionshochlauf ist ungewisser denn je.

Geltende PtL-Quoten nicht erfüllbar

Noch verschärfter ist die Situation bei strombasierten Kraftstoffen (Power-to-liquid = PtL). Ab 2030 müssen nach EU-Vorgabe 1,2 Prozent PtL beigemischt werden. An deutschen Flughäfen sollen es bereits ab 2026 0,5 Prozent sein. Schon heute ist klar: Diese Quoten werden verfehlt werden, da es nicht ausreichend synthetischen Kraftstoff geben wird. In Europa sind aktuell nur drei PtL-Fabriken in der konkreten

Planung. Selbst bei rechtzeitiger Fertigstellung würde die dort hergestellte Gesamtkapazität von 100.000 Tonnen nicht einmal den deutschen Bedarf im Jahr 2030 decken. Es braucht einen Realitätscheck dieser Vorgaben. Deutschland muss seinen Sonderpfad verlassen und seine PtL-Ziele europarechtskonform an die der EU anpassen.

Zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen vorprogrammiert

Zweiter Hemmschuh für den stärkeren Einsatz von SAF ist der hohe Preis. Biogenes SAF kostet aktuell rund drei- bis fünfmal mehr als fossiles Kerosin, PtL wird Prognosen zufolge sogar bis zu zehnmal teurer sein. Das führt zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für europäische Netzwerkairlines, weil es das Umsteigen über EU-Drehkreuze verteuert, an denen SAF getankt werden muss: Ein Lufthansa-Flug von Madrid mit Umstieg in Frankfurt nach Shanghai und zurück wird im Jahr 2035 rund 220 Euro teurer sein. Bei einer Reise mit einer Nicht-EU-Airline über Istanbul dagegen erhöhen sich die Kosten pro Ticket nur um rund 40 Euro.

Vorbild Singapur

Wie man den Hochlauf von SAF finanzieren und Wettbewerbsverzerrungen abmildern kann, zeigt das Beispiel Singapur: Das Land hat kürzlich eine Passagierabgabe beschlossen, deren Höhe sich nach der Entfernung eines Fluges ab Singapur richtet. Die Einnahmen sollen für den Kauf von SAF verwendet werden, wodurch eine stabilere Versorgung gewährleistet wird.

SAF gezielt fördern

Eine ähnliche Strategie fehlt bisher in der EU ebenso wie in Deutschland. Die geplanten SAF-Quoten wären ein weiterer Wettbewerbsnachteil für europäische Airlines und Drehkreuze, die aufgrund zahlreicher EU-Vorgaben und Auflagen heute schon deutlich höhere Kostenbelastungen tragen müssen als Fluggesellschaften außerhalb Europas. Nötig sind wirksame Förderimpulse:

- **Luftverkehrsteuer für SAF verwenden:** Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sollten wie ursprünglich geplant in die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe fließen. Im Haushalt 2025 müssen entsprechende Mittel bereitgestellt werden.
- **Potenzial des Net-Zero Industry Acts nutzen:** Der Net-Zero Industry Act (NZIA) bietet den EU-Mitgliedstaaten den Rahmen, wirksame SAF-Förderprogramme unkompliziert einzuführen. Diese Chance gilt es zu nutzen und sicherzustellen, dass Europa perspektivisch über ausreichend SAF zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügt.
- **EU-Luftverkehrspolitik korrigieren:** Fit for 55 darf nicht zur Schwächung von Airlines und Hubs in der EU führen. Hier braucht es Korrekturen im Sinne eines fairen globalen Wettbewerbs. Zur Finanzierung der SAF-Quote sollte, ähnlich wie in Singapur, eine SAF-Abgabe abhängig vom Reiseziel – aber unabhängig davon, wo die Passagiere umsteigen – eingeführt werden. So wäre eine Gleichbehandlung zwischen EU-Airlines und ihrer außereuropäischen Konkurrenz gesichert.

SAF-Quoten treiben einseitig die Kosten für EU-Airlines

Die SAF-Quoten sind der größte Kostentreiber im EU-Klimaschutzpaket „Fit for 55“.

Umstieg Frankfurt

220 €



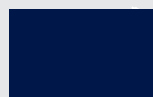
2035

- SAF-Quote
- EU-Emissionshandelssystem
- EU-Energiesteuerrichtlinie*

Umstieg Istanbul

- SAF-Quote

40 €



2035

