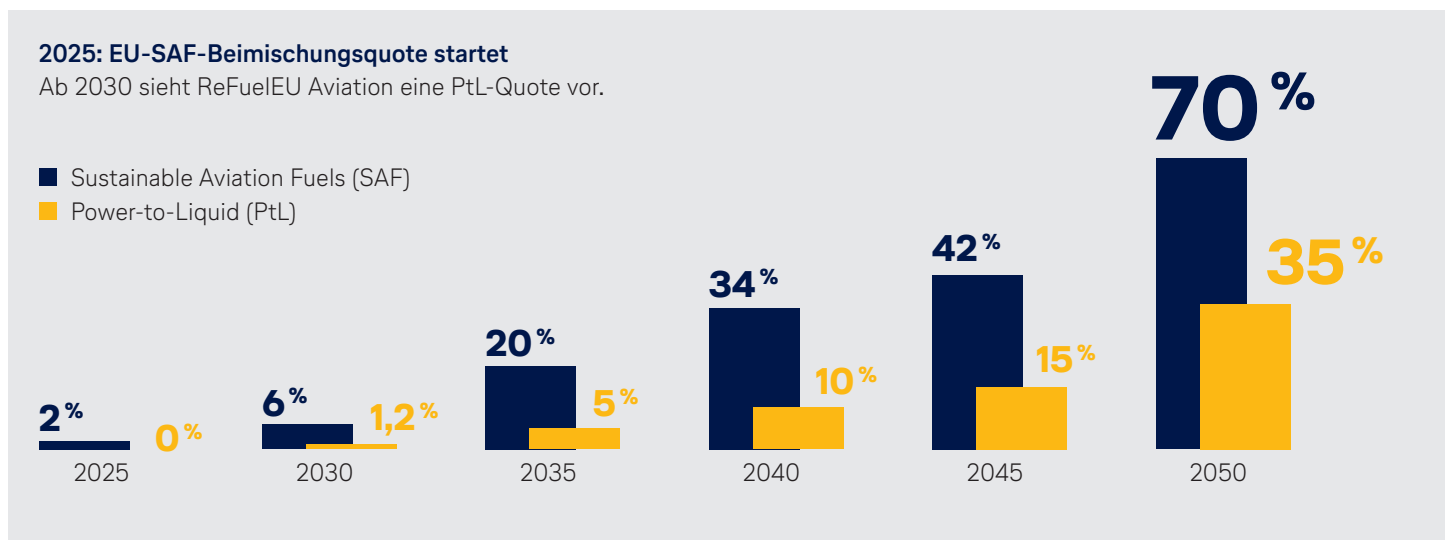


Nachhaltige Flugkraftstoffe

QUOTEN ALLEIN REICHEN NICHT

Ständig neue, genau quantifizierte politische Ziele liegen im Trend. Doch oft steht die Realität ihrer Umsetzung entgegen. So auch bei den Vorgaben für nachhaltige Kraftstoffe im Luftverkehr. Anspruch und Wirklichkeit klaffen weit auseinander.



Im „Green Deal“ hat die Europäische Union umfassende Maßnahmen beschlossen, die den Luftverkehrssektor unter Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit dekarbonisieren sollen. Mittlerweile zeigt sich: Hier war der Wunsch Vater der Gedanken. Denn die Regulierungen schwächen EU-Fluggesellschaften und -Drehkreuze im internationalen Wettbewerb, weil sie das Umsteigen in Europa einseitig verteuern. Zudem fehlt eine kraftvolle Industriepolitik, die die teuren Klimaschutzmaßnahmen flankiert.

Fehlendes Angebot, hohe Preise

Bestes Beispiel ist die Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Ab Januar 2025 muss das an EU-Flughäfen getankte Kerosin zwei Prozent SAF enthalten. Bis 2050 soll dieser Anteil auf 70 Prozent steigen. Doch es gibt ein erhebliches Angebots- und Preisproblem: Biogenes SAF ist nur in kleinen Mengen verfügbar und drei bis fünf Mal teurer als fossiles Kerosin. 2023 konnten nur rund 0,2 Prozent des weltweit benötigten Treibstoffbedarfs mit SAF abgedeckt werden. Mit allen global verfügbaren SAF könnten die Airlines der Lufthansa Group nur wenige Wochen fliegen. Wegen des geringen Angebots bleiben die Preise absehbar hoch.

Noch problematischer ist die Lage bei strombasierten Kraftstoffen (Power-to-Liquid, PtL). Ab 2030 müssen nach EU-Vorgabe 1,2 Prozent PtL beigemischt werden, bis 2050 sollen es 35 Prozent sein. Allerdings gibt es in ganz Europa bisher keine PtL-Fabrik. Begonnene Projekte werden sogar auf Eis gelegt. Deutschland setzt noch einen drauf: An hiesigen Flughäfen soll bereits ab 2026 0,5 Prozent PtL getankt werden. Längst ist klar: Diese Quote wird wegen mangelnder Verfügbarkeit nicht erfüllbar sein.

Strombasiertes Kerosin:

H2Global-Ausschreibung für PtL gescheitert

Der Markthochlauf für strombasiertes Kerosin (Power-to-Liquid, PtL) kommt bisher nicht in Gang. Hohe Kosten, rechtliche Unsicherheiten und bürokratische Auflagen schrecken potenzielle Investoren ab. So scheiterte in diesem Sommer der Versuch des Bundeswirtschaftsministeriums, über eine von der Stiftung „H2Global“ durchgeführte Ausschreibung Lieferverträge mit Produzenten abzuschließen. Es fand sich kein Bieter, unter anderem weil Auftragswert und Laufzeit angesichts des Investitionsvolumens und der für den Bau einer PtL-Anlage benötigten Entwicklungszeit zu gering angesetzt waren.

Geplante SAF-Quoten verzerren den Wettbewerb

In Deutschland und Europa fehlen wirksame Innovations- und Investitionsimpulse für die Produktion und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Die Ampel-Regierung hat die Förderung für PtL-Produktionsanlagen und -forschung auf 17 Millionen Euro reduziert und damit praktisch abgeschafft – dafür aber die Luftverkehrsteuer deutlich erhöht.

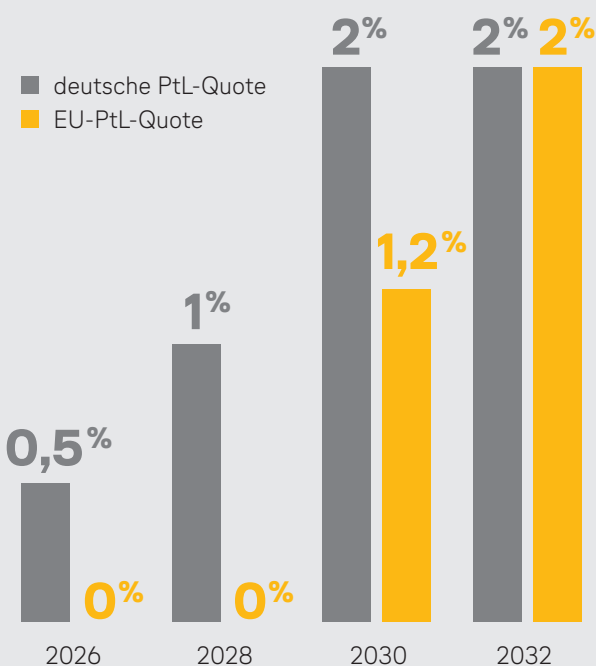
Quoten allein reichen nicht für die Entstehung eines selbsttragenden SAF-Marktes. Der bisherige Regulierungsrahmen schafft es nicht, den großen Preisunterschied zwischen konventionellem Kerosin und SAF aufzulösen und stellt daher einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für die EU-Carrier im Verhältnis zu ihrer Konkurrenz vom Golf, Bosphorus und aus China dar. Schon die SAF-Vorgabe von 2 Prozent im Jahr 2025 bedeutet für die Lufthansa Group einen zusätzlichen dreistelligen Millionenbetrag.

Clean Industrial Deal soll Klimaschutz und Wirtschaftswachstum verbinden

Der von EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen angekündigte „Clean Industrial Deal“ weckt die Hoffnung, dass Klimaschutz und Wirtschaftswachstum künftig Hand in Hand gehen.

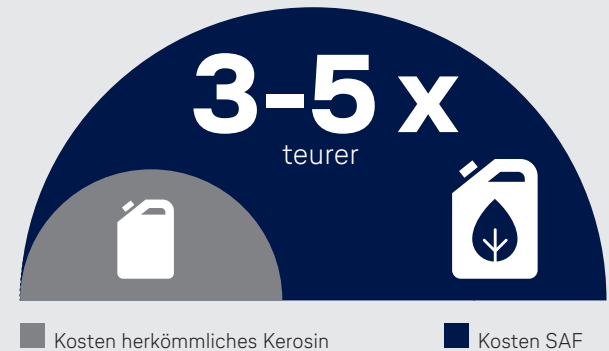
Nationale PtL-Quote

Anders als von der EU vorgegeben, soll in Deutschland schon ab dem Jahr 2026 PtL getankt werden.



Kostenbelastung massiv

Die SAF-Vorgabe von 2 Prozent im Jahr 2025 bedeutet allein für die Lufthansa Group Mehrkosten von rund 300 Millionen Euro.



Für den Luftverkehr bedeutet das:

- **Fairen Wettbewerb schaffen:** Wenn Langstrecken über Drehkreuze etwa in der Türkei oder in Dubai durch EU-Regulierungen günstiger sind, führt das zu Verkehrs- und Emissionsverlagerungen vor die Tore der EU („Carbon Leakage“) – ohne Nutzen für die Umwelt, aber zulasten europäischer Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Konnektivität.
- **SAF-Quote wettbewerbsneutral gestalten:** Eine faire Lösung zur Finanzierung der SAF-Quote wäre eine europäische Klimaschutzabgabe für alle Fluggesellschaften, abhängig vom Reiseziel. Eine andere Möglichkeit, ein Level Playing Field zu sichern, ist die Einführung einer Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) für Airlines, die sich der EU-Quote entziehen.
- **SAF-Markthochlauf fördern:** Damit Europa perspektivisch über ausreichend nachhaltige Flugkraftstoffe zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügt, braucht es gezielte Import- und Förderstrategien für biogenes SAF und PtL. In Deutschland sollten die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – in die SAF-Förderung fließen.
- **Nationale PtL-Quote abschaffen:** Die Bundesregierung muss ihren Sonderweg verlassen und der EU-Harmonisierung der PtL-Quoten Rechnung tragen. Sonst zahlen am Ende Airlines und ihre Kunden absurde Strafen dafür, dass sie einen Kraftstoff nicht nutzen, den es gar nicht gibt.