

Sustainable Aviation Fuel: Es gibt erste Vorgaben durch das EU-Parlament, doch der Markthochlauf ist schleppend und eine Mangelsituation nicht auszuschließen.

EU-Ansage mit Unwägbarkeiten

Die Abgeordneten des EU-Parlaments haben Mitte September mit 518 Ja- zu 97 Gegenstimmen und acht Enthaltungen die „RefuelEU Aviation“-Verordnung 2021/0205 verabschiedet. Sie ist Teil des „Fit For 55“-Pakets. Mit diesem Programm sollen die Treibhausgas-Emissionen in der EU bis 2030 um mindestens 55 Prozent zum Vergleichsjahr 1990 gesenkt werden. Das bedeutet, dass Fluggesellschaften in naher Zukunft einen vorgeschriebenen Mindestanteil nachhaltiger Treibstoffe tanken müssen. Genauer gesagt schreibt die Verordnung beim Tanken an europäischen Flughäfen ab 2025 einen Mindestanteil von zwei Prozent an Sustainable Aviation Fuel (SAF) vor. Die Quote steigt bis 2030 auf sechs Prozent. Ab 2035 müssen es 20 Prozent und bis 2050 dann 70 Prozent sein.

Grundsätzlich ist diese Entscheidung positiv zu bewerten, denn es handelt sich um eine klare Vorgabe der Politik, in nachhaltige Treibstoffe zu investieren, um den Markthochlauf für SAF zu beschleunigen. Allerdings sind keine Vorgaben gemacht worden in Sachen „Book & Claim“. So lange die Mengen an SAF noch gering sind, ist dieses Prinzip ein probates Mittel, um zusätzliche Nachfrage nach SAF zu generieren. Auf diese Weise können Operator SAF auch dann kaufen, wenn es an ihrem Betankungsort nicht verfügbar ist – es fließt dann andernorts in die Tanks anderer Flugzeuge. Für die Kunden ist Book & Claim ein Mittel zur Unterstützung der Dekarbonisierung des Luftverkehrs und zieht zusätzliche Finanzmittel an. Das Modell wird die Menge der SAF-Verfügbarkeit und -Nachfrage steigern. Die EU muss erkennen, dass es ein wichtiges Instrument ist und fester Bestandteil des „Fit For 55“-Pakets sein muss.

Die SAF-Quoten sowie Book & Claim sind für die Luftfahrt geeignete Mittel, nicht weiter den Vorwürfen des „Greenwashings“ ausgesetzt zu sein. Zwar fehlt derzeit die erforderliche Menge an SAF, aber die Forschung geht weiter. Sowohl bei den Treibstoffen – seien es Biofuels oder synthetisch hergestellte Treibstoffe – als auch bei klimaschonenden Antrieben gibt es enorme Fortschritte. So hat erst kürzlich das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie den Einsatz von drei unterschiedlichen Kraftstoffen untersucht. Wie wirken sich verschiedene Flughöhen, Geschwindigkeit und

Flugzeugformen auf das Klima beim Einsatz von Kerosin, nachhaltiger Treibstoffe und Wasserstoff aus? Das Ergebnis der Studie: Bereits durch kleine Änderungen der Flughöhe, der Geschwindigkeit und der Wahl des Energieträgers lässt sich die Klimawirkung deutlich reduzieren. Auf diese Weise müssen Forschung und Entwicklung Schritt für Schritt vorangehen. Sicherheitshalber sei nochmal erwähnt, dass sich die vielfältigen Aufgaben nicht über Nacht lösen lassen.

Gleichzeitig haben wir die Befürchtung, dass der bereits vorhandene Mangel an SAF ab 2025 so immens sein wird, dass die Business Aviation nichts davon abbekommt. Daher müssen wir schnellstmöglich aus unserer Branche heraus die Nachfrage steigern und uns Mengen sichern. Wir sind uns der Herausforderungen bewusst, die der verstärkte Einsatz von SAF und synthetischer Kraftstoffe mit sich bringt. Wir fordern eine Steigerung der SAF-Produktion und schlagen vor, die Einnahmen aus dem bereits vorhandenen Emissionshandelssystem (ETS) für die Luftfahrt zweckgebunden einzusetzen, um die Hersteller bei der Entwicklung von Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffantrieben zu unterstützen.

SAF-Betankungen im Ausland sind zwar möglich, allerdings können die dort erhaltenen Nachhaltigkeitsnachweise noch nicht an die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHST) übertragen werden, weil schlichtweg die Schnittstellen fehlen. Wir fordern daher die DEHST auf, schnellstmöglich Mechanismen und Prozesse zu entwickeln und zu beschleunigen, damit die nationalen Datenbanken der Mitgliedsstaaten miteinander verknüpft werden und somit eine EU-weite Übertragung von Nachhaltigkeitsnachweisen möglich sein wird.

Wir begrüßen die Ergebnisse der Nationalen Luftfahrtkonferenz vom 25. September 2023, denn insgesamt möchte die Bundesregierung Innovation und Forschung fördern und für faire Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr und den Aufbau eines Marktes für E-Fuels und nachhaltige Flugkraftstoffe sorgen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing wurde konkreter und positionierte sich deutlich gegen die Verbotsdebatten und sagte: „Was uns weder international noch national weiterbringt, sind pauschale Verbote. Sie bremsen aus, sie behindern und verhindern.“



Foto: GBAA

Andreas Mundsinger ist Geschäftsführer der German Business Aviation Association und berichtet über News aus dem Verband.