

Kraftstoffe für die Luftfahrt

Kerosin wird nachhaltig

Sustainable Aviation Fuels: Die Kommission schlägt eine Verordnung vor, die Kraftstoffe durch Beimischungsquoten zu Kerosin nachhaltiger machen soll.

Im Rahmen der Initiativen „ReFuelEU Aviation“ und „FuelEU Maritime“ sollen nachhaltige Kraftstoffe für Flugzeuge – und Schiffs-kraftstoffe gefördert sowie eine Obergrenze für den Energieverbrauch von Schiffen, die europäische Häfen anlaufen, festgelegt werden. Mangels Relevanz der Seeschifffahrt für Österreich konzentrieren wir uns hier auf die Flugzeugkraftstoffe.

Flugzeuge in der EU nachhaltig betanken

Die geplante Verordnung im Rahmen von „Fit for 55“ sieht vor, dass Lieferanten von Flugzeugtreibstoff verpflichtend ab 1.1.2025 einen gewissen Anteil an sogenannten nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels, kurz SAF) beimischen müssen. Europäische Fluglinien werden verpflichtet, mindestens 90 Prozent ihres Jahresbedarfs in der EU zu tanken. Flughäfen müssen die nötige Infrastruktur bereitstellen.

Potenzial hoch

Nachhaltige Flugzeugtreibstoffe sind ein geeignetes Mittel zur Emissionssenkung im Flugverkehr. Sie können zu hohen Prozentsätzen mit Kerosin gemischt werden, ohne dass Änderungen am Flugtriebwerk erforderlich sind. Da der Anteil an nachhaltigen Flugzeugtreibstoffen im Kerosin derzeit sehr gering ist (mehr als 99 Prozent stammen aus fossilen Quellen), ist das Potenzial zur THG-Reduktion im Luftverkehr durch Beimischung von SAF hoch.

Beimischquoten: Von 6 auf 66

Die Beimischquoten für 2030 und 2050 stehen laut EU-Kommission im Einklang mit den Zielen, die im Programm „Destination 2050“ formuliert wurden, wobei für 2030 ein SAF-Versorgungspotenzial von 6 und für 2050 von 66 Prozent ermittelt wurde. „Destination 2050“ ist ein Programm der europäischen Luftfahrt-Branche, das den Weg zur CO₂-neutralen Luftfahrt („net zero CO₂ emissions“) in Europa aufzeigt. SAFs spielen

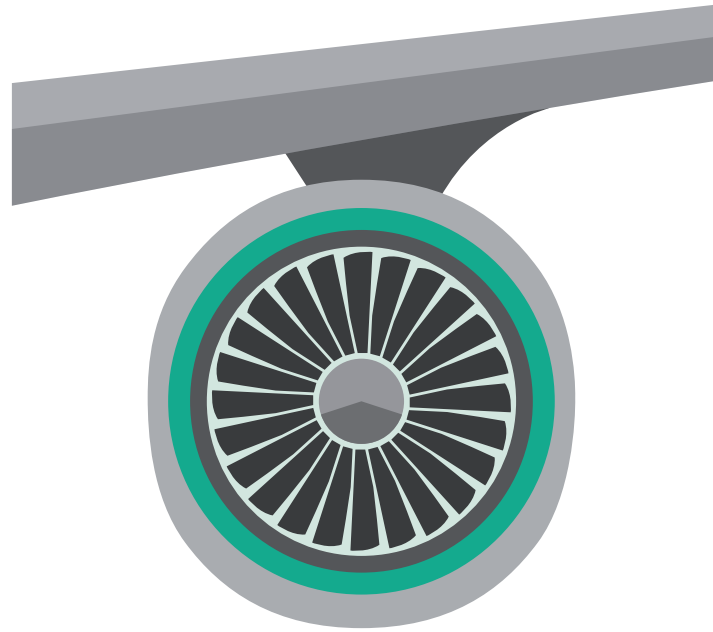
dabei eine zentrale Rolle. Aus WKÖ-Sicht sind die Ziele für die Beimischquoten sehr ambitioniert. Es muss daher unbedingt sichergestellt werden, dass SAF in ausreichenden Mengen im vorgegebenen Zeitraum verfügbar sind und Strafzahlungen vermieden werden. Auch muss das Konzept wirtschaftsverträglich für die europäische Luftfahrtbranche ausgestaltet werden, um diese vor Wettbewerbsnachteilen gegenüber der Konkurrenz aus Drittstaaten zu schützen.

Synthetische Kraftstoffe weniger begrenzt

Die Einführung von spezifischen Unterzielen für synthetische Kraftstoffe ist positiv, da diese Kraftstoffe das höchste Nachhaltigkeitspotenzial haben, wenn sie aus klimaneutralem Wasserstoff und Strom hergestellt werden, und nicht die gleichen Einschränkungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Rohstoffen haben wie Biokraftstoffe. Gleichzeitig ist ein massiver Ausbau bei der Erzeugung nachhaltiger Energie notwendig, um ausreichend klimaneutralen Wasserstoff bzw. Strom zur Verfügung zu stellen.

Re-Investition in nachhaltige Flugzeugkraftstoffe

Aufgrund der entscheidenden Rolle von SAF bei der Dekarbonisierung des Flugverkehrs, sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Produktion und das Roll-out von SAF zu beschleunigen und hochzuskalieren. Daher sollten jene Steuern und Abgaben, die speziell aus der Luftfahrt erhoben werden, in nachhaltige Flugkraftstoffe reinvestiert werden. In Österreich könnten dazu insbesondere die Mittel aus der Flugabgabe sowie die nationalen ETS-Mittel herangezogen und zweckgebunden werden. Den Einsatz von SAF durch ermäßigte Steuersätze im Luftverkehr attraktiver zu machen (wie im Entwurf zur Änderung der Energiesteuer-RL vorgesehen, vgl. dazu Beitrag auf Seite 20) ist ebenso eine sinnvolle Begleitmaßnahme.





Flughafen-Infrastruktur schon da

Bei den Verpflichtungen von Flughäfen zur Infrastruktur für SAF gibt es noch einigen Klärungsbedarf. Flughäfen werden dazu verpflichtet, den Airlines die nötige Infrastruktur für die Lieferung, die Lagerung und die Betankung von SAF bereitzustellen (Artikel 6). Diese Verpflichtung ist insofern unklar, weil Kerosin als Jet A-1 bereits in gemischter Form (also mit drop-in SAF) geliefert werden wird. Eine eigene Infrastruktur für SAF ist daher nicht notwendig.

Wettbewerbsfähigkeit einer von Corona geschüttelten Branche

Auch wenn nachhaltige Flugtreibstoffe im Flugverkehr zu forcieren sind, darf dies keinesfalls auf Kosten der Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Verkehrsbranchen, insbesondere der Fluglinien und Flughäfen, passieren. Dass nur europäische Fluglinien verpflichtet werden, mindestens 90 Prozent ihres Jahresbedarfs in der EU zu tanken, bringt für diese erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber außereuropäischen Fluglinien mit sich. Eine derartige Vorgabe können wir nicht unterstützen. Besser wäre es, Anreize (Steuervorteile, Förderungen) vorzusehen, anstatt eine (Betankungs-)Verpflichtung nur für europäische Fluglinien aufzustellen. Hinzu kommt, dass die Luftverkehrsbranche bereits aufgrund anderer im Fit-for 55 Paket vorgesehener Maßnahmen (wie Mehrkosten aus dem strengeren EU-ETS, höhere Kerosinsteuer, u.a.) mit erheblichen Mehrfachbelastungen konfrontiert wird.

Tankering-Risiko minimieren

Diese Bestimmung in Artikel 5 zielt darauf ab, das Risiko des Tankering durch Luftfahrzeugbetreiber zu begrenzen. Tankering würde stattfinden, wenn die Luftfahr-

zeugbetreiber es vermeiden, auf Flughäfen zu tanken, für die das SAF-Mandat gilt, wo potenziell höhere Kraftstoffpreise vorherrschen. Tankering muss soweit wie möglich vermieden werden, um keine Nebeneffekte zu generieren, die den Nachhaltigkeitszielen zuwiderlaufen. Gleichzeitig muss ein Wettbewerbsnachteil von EU-Airlines gegenüber Drittstaaten-Carriern so gering wie möglich gehalten werden. Die Regelungen dazu (insbesondere in Artikel 5) sollten daher regelmäßig auf ihren praktischen Erfolg überprüft und wenn nötig angepasst werden.

Wien vom befürchteten Hub-Switching besonders betroffen

Europäische Fluglinien sehen sich besonders gegenüber Drittstaaten-Carriern benachteiligt, da etwa Konkurrenten aus den Golf-Staaten für Zubringerflüge zu ihren Hubs nicht von der Betankungspflicht mit SAF in der EU umfasst sind und somit einen Wettbewerbsvorteil genießen. Eine Schwächung der europäischen Hubs und in der Folge ein Hub-Switching erscheinen als negative Auswirkung vorprogrammiert, weil es attraktiver wird, außereuropäische Flughäfen zum internationalen Fernverkehr zu nutzen, etwa Istanbul oder andere Drehkreuze im Nahen und Mittleren Osten. Besonders betroffen dürften dabei die Verbindungen nach Ost- und Südosteuropa sein, was Wien in besonderer Weise schädigen würde.

Wer zahlt?

Steigende Ticketpreise und eine gedämpfte Nachfrage sind zu erwarten. Daher sollte man auch gegenüber den Luftfahrtkunden klar und deutlich kommunizieren, dass diese Vorgaben massive Preiserhöhungen in der Luftfahrt mit sich bringen werden. All diese Faktoren schwächen die Konnektivität und damit auch die Position Wiens und ganz Österreichs als Standort sowie die Position des Flughafens Wien als Drehkreuz. Covid-19 und „Fit for 55“ prüfen die EU-Fluglinien enorm, Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Weltregionen sind höchstwahrscheinlich, was auch der exportorientierten österreichischen Wirtschaft und dem Tourismus nicht guttut. ●



DI Claudia Hübsch (WKÖ)

claudia.huebsch@wko.at

Weitere Infos:

- Konsultation SAF – [Link](#)
- EK-VO-Vorschlag zu SAF – COM(2021) 561 vom 14.7.2021 – [Link](#).