

eFuel Alliance: Klimaneutraler Flugverkehr nur mit CO2-neutralen Kraftstoffen

Synthetische Kraftstoffe reduzieren den CO2-Ausstoß von Flugzeugen immens - Abstimmung im EU-Parlament diese Woche

Brüssel/Straßburg, 6. Juli 2022 – Vor der morgigen Plenarabstimmung zur ReFuelEU-Verordnung für den Luftverkehr kritisieren Europaabgeordnete sowie Industrie- und Umweltexperten die Pläne der EU-Kommission und forderten auf einer von der eFuel Alliance organisierten Veranstaltung höhere Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) und eFuels. "Ich bin fest davon überzeugt, dass eFuels die Zukunft der Luftfahrt sind", sagte der Europaabgeordnete **Ciaran Cuffe**. CO2-neutrale Kraftstoffe werden auch von der Preisentwicklung und den Skaleneffekten profitieren, betonte Cuffe: "eFuels mögen jetzt noch teuer sein, aber je größer das Angebot, desto niedriger der Preis, und das kommt durch ein klares Signal an den Markt durch den ReFuelEU Aviation-Vorschlag. Schauen Sie sich an, was in den letzten Jahren mit den erneuerbaren Energien passiert ist. Wenn wir uns ernsthaft mit neuen Technologien befassen, fallen die Preise bis zu dem Punkt, an dem sie wettbewerbsfähiger sind als weniger nachhaltige Alternativen, und das Gleiche gilt für eFuels". Der Markt für synthetische Kraftstoffe in der Luftfahrt wird wachsen und preislich attraktiver werden, betonte auch **Silke Böltz**, Referentin für Luftfahrtspolitik bei der NGO-Dachorganisation Transport & Environment (T&E). "Wir haben in einer Studie festgestellt, dass die Produktionskapazitäten für E-Kerosin in Europa bis 2030 und darüber hinaus deutlich höher sind als die Schätzungen der Kommission." Natürlich hängt diese Entwicklung von den politischen Rahmenbedingungen ab, aber die technischen Möglichkeiten für die Produktion könnten im Jahr 2030 bei 1,83 Mio. Tonnen liegen - im Vergleich zu den von der Kommission prognostizierten weniger als 0,4 Mio. Tonnen. Böltz: "Letztlich müssen die Unternehmen den Markt und die Marktchancen einschätzen können. Die Unternehmen brauchen diese Beimischungsquoten, denn die Investoren müssen sich sicher sein, dass das Produkt auch verkauft wird".

Heute stammt weniger als ein Prozent des weltweiten Flugkraftstoffs aus erneuerbaren Quellen, was ein immenses Potenzial darstellt, wie **Dr. David Zaziski**, Vizepräsident von Infinium, ebenfalls betonte. "Aber genau hier liegen die Möglichkeiten, Treibhausgase zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern. Was oft übersehen wird, ist die Tatsache, dass Flugkraftstoff aufgrund seiner strengeren Spezifikationen schwieriger herzustellen ist. Das hat zur Folge, dass er im Vergleich zu Diesel für den Straßenverkehr einen höheren Verarbeitungsaufwand und höhere Kosten erfordert", sagte Zaziski. Initiativen wie die der EU zeigten, dass es spezifische politische Anreize für Flugkraftstoff aus erneuerbaren Energiequellen geben müsse, "mit klaren Zielen, damit wir den SAF-Markt rasch voranbringen können". **Samuel Maubanc**, Leiter für EU-Angelegenheiten bei Neste, betonte ebenfalls die Notwendigkeit eines klaren Rahmens: "Wir brauchen ab sofort realistische Regulierungsvorschriften für Power to X für SAF, da es sich um einen neuen Markt handelt".

Er sprach sich auch dagegen aus, bestimmte Optionen zu bevorzugen oder, noch schlimmer, eine Technologie gegen eine andere auszuspielen, um den Fokus auf die Klimaziele nicht zu verlieren. "Fossile Brennstoffe müssen durch erneuerbare Energien ersetzt werden, das ist das Gebot der

PRESSEMELDUNG

Stunde", betonte Maubanc. "Sowohl HEFA SAF, basierend auf Abfällen und Reststoffen, als auch eFuels werden für die Dekarbonisierung der Luftfahrt dringend benötigt, und Neste investiert in alle diese Technologien", fügte Maubanc hinzu.

Airlines For Europe wurde im Januar 2016 von den fünf größten europäischen Fluggesellschaften gegründet und repräsentiert nun die Mehrheit des europäischen Luftverkehrs. **Laurent Donceel**, Senior Policy Director bei Airlines For Europe, machte deutlich, dass die Luftfahrt in der EU ehrgeizige Klimaziele hat. "Wir müssen jedoch auch die globale Perspektive im Auge behalten. Die EU ist sehr stolz darauf, die Agenda für die künftige Gesetzgebung im Bereich Klima und Energie zu bestimmen. Leider sieht der größte Teil der Welt das immer noch anders. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass sich die globale Luftfahrtindustrie gemeinsam darüber verständigt, wo wir im Jahr 2050 in Bezug auf die CO₂-Emissionen stehen wollen", betonte er.

Eine globalere Sichtweise wurde auch von **Dr. Martin Adler**, Senior Researcher bei SEO Amsterdam Economics, eingebracht. "Die derzeit vorgeschlagenen Fit for 55-Maßnahmen werden dazu beitragen, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs einzuschränken. Das SAF-Beimischungsmandat der ReFuelEU Aviation ist ein entscheidender Bestandteil dieser Emissionsminderungspolitik, aber auch mit höheren Flugpreisen und Wettbewerbsverzerrungen verbunden", so Adler. Im Jahr 2035 werden die Preise für Hin- und Rückflugtickets pro Passagier in Europa im Vergleich zu außereuropäischen Flughäfen im Rahmen des "Fit for 55"-Programms um bis zu 100 Euro steigen, so eine Studie von SEO Amsterdam Economics. Für Flughäfen und Fluggesellschaften außerhalb des europäischen Luftraums fallen diese zusätzlichen Kosten nicht an, was zu einer ungleichen Entwicklung führen wird: "Ein höheres Luftfahrtwachstum wird außerhalb der Grenzen der Europäischen Union stattfinden, da diese Flughäfen von der EU-Regulierung ausgenommen sind und am meisten davon profitieren werden". Das Wachstum des Fluggastaufkommens wird um etwa 8,6 Millionen Passagiere, die zu Zielen außerhalb der Europäischen Union fliegen, und um etwa 110 Millionen Passagiere innerhalb der Europäischen Union zurückgehen, prognostizierte Adler.

Zuvor hatte auch die Europaabgeordnete **Hildegard Bentele** (EVP) in ihrer Begrüßungsrede zu der Veranstaltung unterstrichen: "Ich persönlich bin der Meinung, dass ein Weg über das Jahr 2035 hinaus Gegenstand der Planüberprüfung sein muss, und wir werden eine eingehende Analyse der verfügbaren Kapazitäten und der Auswirkungen auf Kosten, Wettbewerbsfähigkeit und Mobilität vornehmen. Nach vielen Gesprächen ist für mich klar, dass eFuels die Zukunft sind. Die Ziele werden von einer breiten Mehrheit getragen und ich hoffe, dass wir auch ein entsprechendes Abstimmungsergebnis erzielen werden. Denn wir müssen die Produktion von synthetischen Kraftstoffen so schnell wie möglich hochfahren." Sie wies darauf hin, dass das Europäische Parlament einen starken Beitrag zur Schaffung des richtigen Rechtsrahmens geleistet hat, zum Beispiel durch die Einführung von SAF-Zertifikaten im Emissionshandelssystem für den Luftverkehr, die die Luftfahrt unterstützen werden, indem sie die Preisunterschiede zwischen fossilen Kraftstoffen einerseits und SAF und eFuels andererseits überbrücken.

Diskutiert wurde auch die Rolle von Biokraftstoffen, deren Definition bei der Abstimmung im federführenden TRAN-Ausschuss erweitert wurde. "Die Kommission hat einen heiklen Kompromiss gefunden, indem sie Rohstoffe ausschließt, die aufgrund eines begrenzten Angebots oder ihrer

PRESSEMELDUNG

Verwendung in anderen Sektoren nicht verfügbar sind und die enorme Auswirkungen auf die Landnutzung und die Nahrungsmittelversorgung haben", erklärte der Abgeordnete **Cuffe**. Es gibt einen Wettbewerb zwischen der Nutzung von Land für Kraftstoff und der Nutzung von Land für Nahrungsmittel. Die Krise in der Ukraine zeigt, dass dieser Wettbewerb auf Kosten der Ärmsten geht - mit katastrophalen Folgen. **Laurent Donceel** stimmte diesem Standpunkt zu: "Es ist eine Frage der Nachhaltigkeit: Wie können wir sicherstellen, dass die Produktion von nachhaltigem Flugbenzin nicht zu Problemen in anderen Teilen der Welt führt? Wir als Fluggesellschaften haben ganz klare Grundsätze: Wir wollen keine Kraftstoffe, die mit der Futter- und Nahrungsmittelproduktion konkurrieren oder die Abholzung von Wäldern fördern."

"Wir brauchen ehrgeizige Quoten und wir brauchen synthetische Kraftstoffe, um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen. Leider gibt es auf absehbare Zeit keine Alternative zu flüssigen Kraftstoffen im Flugverkehr. Umso wichtiger ist es, hohe Quoten verbindlich festzulegen, um den Luftverkehr zu defossilisieren und Investitionssicherheit für einen Markthochlauf von eFuels zu schaffen", so **Ralf Diemer**, Geschäftsführer der eFuel Alliance abschließend. Eine Beimischung von mindestens 10 Prozent nachhaltigem Flugbenzin (SAF) im Jahr 2030, einschließlich einer Unterquote für eFuels von zwei Prozent, wäre ein erster Schritt. Um die Kosten durch Skaleneffekte schnell senken zu können, müssten die Quoten im Jahr 2050 auf 75 Prozent SAF, davon 53 Prozent eFuels, steigen.

Die Plenarabstimmung über die ReFuelEU-Luftfahrtverordnung findet am 7. Juli statt.

Mehr zu eFuels in der Luftfahrt unter <https://www.efuel-alliance.eu/de/forderungen/luftfahrt>

>>> Die eFuel Alliance e.V. <<<

Die eFuel Alliance ist eine Interessensgemeinschaft, die sich für die industrielle Produktion von synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien einsetzt. Mit seinen mehr als 170 Mitgliedern repräsentiert die eFuel Alliance die gesamte Wertschöpfungskette der eFuel Produktion: von innovativen Start-ups wie Synhelion über Siemens Energy, Bosch, Mazda, der Mineralölindustrie wie Neste bis hin zu Anwendungssektoren wie Liebherr sowie dem ADAC. Ziele der Initiative ist die Anerkennung von eFuels als wesentlicher Baustein einer europäischen, technologieoffenen Klimaschutzpolitik. Auf europäischer Ebene setzt sich die Allianz für Rahmenbedingungen ein, die einen Markthochlauf von eFuels ermöglichen.

>>> KONTAKT <<<

eFuel Alliance e.V.

Pressteam: Anja Baer, Claudia Bender

T +49 30 9700 5030

E presse@efuel-alliance.eu