

**Autor:** Ulrich Stockmann  
**Seite:** 14:30:31  
**Ressort:** Kolumnen  
**Rubrik:** Kolumnen

**Jahrgang:** 2023  
**Nummer:** 0  
**Visits (VpD):** 0,104 (in Mio.)<sup>1</sup>  
**Unique Users (UUpD):** 0,062 (in Mio.)<sup>2</sup>

**Mediengattung:** Online News

**Weblink:** <https://www.aerotelegraph.com/eine-sinnvolle-problemloesung-im-kampf-um-nachhaltigen-treibstoff>

<sup>1</sup> von PMG gewichtet 07-2023

<sup>2</sup> gerundet agma ddf Ø-Tag 2023-03 vom 21.04.2023, Gesamtbevölkerung 16+

# Luftfahrt und Politik: Eine sinnvolle Problemlösung im Kampf um nachhaltigen Treibstoff

Das Europäische Parlament hat den Plan für die klimafreundliche Zukunft des Fliegens verabschiedet. SAF spielt dabei eine wichtige Rolle. Doch dabei zeichnen sich Probleme ab - für die es eine Lösung gäbe.

Seit dem 13. September liegt der große Plan zum klimafreundlichen Fliegen in der vorläufigen Fassung des Europäischen Parlamentes vor. Nun muss noch der Rat seine Zustimmung geben, beziehungsweise im Trilog eine Endfassung erstreiten. Immerhin müssen die Mitgliedsstaaten der EU von seiner Umsetzbarkeit in ihren jeweiligen Ländern überzeugt sein.

Viele angefangene Gesetzgebungen sind schon im sogenannten Bermudadreieck des Rates wegen anhaltender Uneinigkeit verschwunden. Das ist in diesem Fall kaum vorstellbar, geht es doch um zentrale Aussagen des Green Deals. Die Refuel EU Aviation- Verordnung ist Teil des Fit für 55-Paketes, das die Treibhausgasemissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 55 Prozent reduzieren soll.

## SAF als magisches Schlüsselwort

Was ist bisher vorgesehen? In zwei Jahren müssen zwei Prozent des Flugkraftstoffes nachhaltig sein und in Fünfjahresplänen ab 2030 bis 2050 dann 70 Prozent. Dabei gelten um Beispiel Wasserstoff und aus Altspeisefetten hergestellte Kraftstoffe als grün. Nicht als grün werden von den Abgeordneten Futter- und Nahrungsmittelpflanzen als auch Produkte aus Palm- und Sojamaaterialien eingestuft.

SAF oder Sustainable Aviation Fuels ist das magische Schlüsselwort unterschiedlicher Formen von Biokerosin, das die ganze Branche in Atem hält und

auch im aeroTELEGRAPH ausführlich und hilfreich erörtert wurde und wird. Vor 15 Jahren hätten wir SAF synthetischen Kraftstoff der ersten Generation, genannt, als es um die Beimischung von nachhaltigen Kraftstoffen für Fahrzeuge ging. Die zweite Generation von synthetischen Kraftstoffen sollten die E-Fuels sein.

## Mangelsituation ist wahrscheinlich

Auf sie setzt mittelfristig der Dezentrale Luftverkehr, für den SAF - aus meiner Sicht - nur als Übergangstrategie gilt. Auch für den regionalen Personenluftverkehr wird perspektivisch auf hybrid-elektrische Antriebe (etwa mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen) gesetzt. Nichtsdestotrotz, die Bereitschaft SAF auch in höheren als vorgeschriebenen Quoten zu tanken, scheint hoch. Unsere Hoffnung ist groß, dass die Transformation trotz unserer hochkomplexen, kompetenzteiligen Gesellschaft hinreichend funktioniert.

Aber eine Mangelsituation bei SAF ist nicht auszuschließen, da zusätzlich einige Länder und Airlines auch höhere Quoten aus unterschiedlichen Gründen realisieren wollen. Was tun? Es wäre politisch kontraproduktiv, wenn der Dezentrale Luftverkehr, der die Avantgarde bei der Transformation zum klimafreundlichen Fliegen sein könnte, beim Zugriff auf SAF hinten runterfällt. Viel spricht aber leider dafür, zum Beispiel die Marktmacht der großen Airlines, ihr größerer Planungshorizont, oder

auch die dezentrale Lage der Flugplätze für die Business-Aviation, Werksflotten und so weiter.

## Eine sinnvolle Problemlösung

Eine sinnvolle Problemlösung wäre ein sogenanntes Book and claim-Verfahren. Ein Änderungsantrag aus der ersten Lesung hatte diesen Ansatz, begrenzt für neun Jahre, vorgeschlagen. Für mich ist es etwas unverständlich, dass dieser Gedanke weder im Bundestag noch im Verkehrsministerium bisher ernsthaft diskutiert wird. Vielleicht sind die Ängste vor möglichem Missbrauch höher als der Mehrwert eines Beschleunigungsschubes für die Implementierung der SAF-Strategie. In manchen Gesprächen scheint mir auch ein zu materielles Verständnis den Blick zu versperren.

Aber was ist bitte Negatives daran, wenn meine gebuchte kleine Menge von SAF von anderen mitgetankt wird. Ich habe ich das immer so zu erklären versucht: Ich habe bei meinem Stromanbieter nur grünen Strom gebucht. Was ich physisch aus der Steckdose meiner Wohnung bekomme, ist sicher ein Strommix aus Braunkohle, Atom- und anderen Energiequellen. Aber die Produktion in entsprechender Menge wird damit finanziert und angeschoben und so die Systemeinspeisung von regenerativer Energie erhöht. Ich erhoffe mir also für den Dezentralen Luftverkehr ein Warenhaus für SAF auf Flughäfen in der Nähe der Produzenten.

*Ulrich Stockmann ist freier Kolumnist*

von *aeroTELEGRAPH*. Er war von 1989 bis 2009 als Parlamentarier in der Volkskammer, im Bundestag und im Europaparlament. Seitdem ist er für Verbände des Luftverkehrs tätig. Die Meinung der freien Kolumnisten muss nicht mit der der Redaktion übereinstimmen.

**Wörter:** 613  
**Urheberinformation:** (c) Axel Springer SE

© 2023 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG