

Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF)

Investitionen in SAF-Produktion erfordern absichernde Finanzierungsinstrumente

Der Luftverkehr soll schrittweise klimaverträglicher werden. Bereits ab dem nächsten Jahr gibt es eine Beimischungsvorgabe der EU für Sustainable Aviation Fuels (SAF). Doch damit nachhaltige Flugkraftstoffe schnell in zunehmender Menge zum Einsatz kommen können, sind noch weitere Instrumente zur Finanzierung von industriellen Produktionsanlagen erforderlich. Darauf verweist Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie anlässlich der Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung (ILA) in Berlin.

Grüne Moleküle, also klimaschonende flüssige oder gasförmige Energieträger, werden in vielen Bereichen benötigt, um die Klimaziele zu erreichen. In der Luftfahrt sind sie von essenzieller Bedeutung. Künftig schreibt die EU den Einsatz von nachhaltigem Kerosin aus biogenen Rohstoffen sowie von Power-to-Liquid (PtL)-Treibstoffen verpflichtend vor. „Quoten allein reichen jedoch nicht, um die jetzt notwendigen Investitionen in die SAF-Produktion auszulösen“, so Küchen. Dies gelte insbesondere für im PtL-Verfahren hergestelltes E-SAF. „Die E-SAF-Quote der EU wird 2035 bereits auf fünf Prozent angestiegen sein. Es ist derzeit nicht zu erkennen, dass die dafür erforderlichen Anlagen zeitgerecht zur Verfügung stehen werden.“

Ein Grund dafür: „Die ersten großen Anlagen sind meist teurer als später gebaute, da diese dann auf Erfahrungen der ersten Projekte zurückgreifen können. Das kann schnell dazu führen, dass die Marktpreise nicht mehr ausreichend sind, um die Abschreibungen für die ersten Anlagen zu erwirtschaften.“ Diesem First-Mover-Disadvantage müsse entgegengewirkt werden. „Notwendig sind dazu zum Beispiel langfristig orientierte öffentliche Ausschreibungen, beispielsweise finanziert aus einem sektorspezifischen Umlagesystem. Ergänzend sollten De-Risking-Instrumente den Zugang von privatem Kapital erleichtern“, so Küchen. „Wichtig sind zudem international einheitliche Standards und Energiepartnerschaften für den Import vor allem auch von nachhaltigen Vorprodukten wie Methanol und synthetischem Rohöl. Damit kann Wertschöpfung in Deutschland und Europa gehalten werden und zugleich auf existierende Infrastrukturen zurückgegriffen werden.“ Zudem brauche es Sicherheit und Klarheit der regulatorischen Rahmenbedingungen. Hier sei für Investoren bei der Kalkulation und Finanzierung von Produktionsanlagen im industriellen Maßstab insbesondere langfristige Verlässlichkeit notwendig. „Für erste Anlagen ist es darum erforderlich, dass diese Projekte für einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren vor Änderungen der Regulierung geschützt werden.“

Entsprechende Forderungen sind auch Bestandteil eines Zehn-Punkte-Maßnahmenpapiers, das von der Arbeitsgruppe SAF-Hochlauf des Arbeitskreises klimaneutrale Luftfahrt (AKKL) verfasst und jetzt im Rahmen der ILA der Beauftragten der Bundesregierung für die deutsche Luft- und Raumfahrt, Dr. Anna Christmann, sowie dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Oliver Luksic, überreicht wurde.