

eFuel Alliance-Vorstandsvorsitzender Roth: Nationale eFuel-Strategie muss Potenzial ausschöpfen, EU internationale Energiepartnerschaften aufbauen

Flughafen-Vorstand Ofner: CO2-neutrale Luftfahrt bis 2050 dank alternativer Treibstoffe möglich – aber: Österreich hinkt bei eFuels im internationalen Vergleich nach

Wichtige Ausbauprojekte zur nachhaltigen Stromproduktion derzeit blockiert – ohne Beschleunigung der Genehmigungen ist Erreichung des 2030-Ziels völlig unmöglich

Zwar ist die Luftfahrt global nur für 2,7% der CO2 Emissionen verantwortlich, das klare Ziel ist aber eine CO2-neutrale Luftfahrt. Da E-Antriebe für größere Verkehrsflugzeuge nicht einsetzbar sind, besteht die Lösung zur Erreichung der Klimaneutralität des Flugverkehrs im stetig steigenden Einsatz von nicht erdölbasierten alternativen Treibstoffen. Das gilt überdies auch für den Schiffsverkehr, der mehr als doppelt so viel CO2 produziert, wie die Luftfahrt. Gleichzeitig wird damit die Abhängigkeit von Öl und Gas, etwa aus Russland, reduziert, und die Versorgungssicherheit erhöht, denn sehr viele Regionen weltweit sind Gunstlagen für die eFuel-Erzeugung und diese sind gut speicherbar. In Österreich muss es Vorrang für den Ausbau nachhaltiger Stromerzeugung geben, ohne Änderung der Rahmenbedingungen und Genehmigungsvoraussetzungen ist Erreichung des 2030-Ziels völlig unmöglich. Derzeit sind dutzende Projekte in langjährigen Verfahren blockiert.

Einen „technologieoffenen Zugang“ bei der nötigen Energiewende verlangen Jürgen Roth, Vorsitzender der eFuel-Alliance und Obmann des Bundesgremiums Energiehandel in der Wirtschaftskammer Österreich, und Günther Ofner, Vorstand der Flughafen Wien AG und Obmann der Berufsgruppe Luftfahrt in der WKÖ. Roth erklärt: „Kein Beitrag darf ungenutzt bleiben, Mobilität auf batterieelektrischer Basis alleine wird in keiner Weise genügen, um die Klimaziele rasch zu erreichen. Nur ein vernünftiger Mix aus verschiedenen Technologien wird rasch zum Ziel führen.“ Ofner ergänzt: „Wir müssen etwa auch für eine CO2-neutrale Luftfahrt sorgen. Dies ist batterieelektrisch nicht möglich. Das geht nur mit alternativen Treibstoffen“

Die Lösung, die Roth und Ofner dafür sehen: eFuels – alternative, synthetisch erzeugte Kraft- und Brennstoffe. Alternativ sind sie, weil sie nicht auf fossilen Energieträgern (Erdöl, Erdgas, Kohle), basieren.

Für ihre Herstellung sind Strom, Wasser und Kohlendioxid erforderlich. Durch die Verwendung von CO₂ aus der Atmosphäre und Strom aus erneuerbaren Quellen lassen sich eFuels klimaneutral herstellen.

EU-Beimischungsquoten: 2030 wird Österreich 100.000 Tonnen nachhaltige Flugzeugtreibstoffe benötigen

Die EU plant, gesetzlich eine progressiv ansteigende Beimischungsquote für nachhaltige Flugzeugtreibstoffe (SAFs, sustainable Aviation Fuels) vorzuschreiben, ab 2025 sind das 2%, aber 2030 bereits 5%, dann weiter steigend bis 63%. Das bedeutet für Österreich, dass in 3 Jahren allein für die Luftfahrt bereits 40.000 Tonnen jährlich an SAFs für den Flugverkehr benötigt werden, 2030 wären es schon 100.000 Tonnen. Bedenkt man die lange Vorlaufzeit für die Errichtung von Erzeugungsanlagen, so ist es bereits 5 nach 12 und allerhöchste Zeit, eine nationale eFuel Strategie zu entwickeln und mit deren Umsetzung zu beginnen. Einen derartigen, konkreten Umsetzungsplan für 10% SAFs bis 2030 hat etwa eine Arbeitsgruppe des World Economic Forums in Genf entwickelt, an dem mehr als 100 Firmen weltweit mitgearbeitet haben.

Viele andere europäische Länder, auch Deutschland, sind schon wesentlich weiter. Viele österreichische Unternehmen sind Technologieführer und arbeiten intensiv an Forschungs- und Umsetzungsprojekten, leider zum Teil für Investoren in anderen Ländern.

EU-Vorschläge zu „Fit for 55“-Wettbewerbsverzerrung: CO₂ Ausstoß wird nur verlagert, aber nicht reduziert

Die EU-Vorschläge für die Luftfahrt im „Fit for 55“-Programm gehen dabei in eine gefährliche Richtung. Der geplante Alleingang bei der Kerosin-Besteuerung würde europäische Airlines im Interkontinentalverkehr massiv benachteiligen, „Tankering“ würde zu massiven Kosten- und Wettbewerbsverzerrungen führen. Nicht-EU-Hubs wie London oder Istanbul wären massive Gewinner. Das wäre lediglich eine CO₂-Verlagerung, keine Einsparung. Die Ticketpreise würden beispielsweise für einen Flug Wien – Athen und retour mit rund € 110,00 zusätzlich belastet. Demgegenüber würde der verstärkte Einsatz von SAFs eine genau planbare, direkte CO₂ Einsparung bewirken und damit mithelfen, das Klimaziel zu erreichen.

Der Einsatz der Einnahmen aus Ticketsteuer und Zertifikatekauf für die Unterstützung des Einsatzes von SAFs wäre dringend nötig – als unterstützende Rahmenbedingung für den raschen Produktionsaufbau und als Maßnahme, die eine direkte, zusätzliche CO₂-Reduktion über die Mindestverpflichtung hinaus bewirkt.

Weltweite Energiepartnerschaften notwendig

Jürgen Roth und Günther Ofner stellen fest: „So wichtig es ist, eigene Erzeugungsanlagen in Österreich und in Europa zu haben, so werden die benötigten Mengen doch wesentlich über unsere Möglichkeiten hinausgehen. Teil der eFuel-Strategie Österreichs müssen daher internationale Energiepartnerschaften mit Regionen beispielsweise im Mittleren und Nahen Osten, Afrika, Australien, Südamerika sein, denn

der entscheidende Faktor sind die Erzeugungskosten für regenerativen Strom, und die liegen in den Gunstlagen bei oder unter einem Cent pro Kilowattstunde – also so günstig, dass das sowohl weite Transportwege als auch Effizienzverluste bei weitem überkompensiert.“ Viele europäische Länder haben hier bereits konkrete Initiativen, leider nicht Österreich.

Roth und Ofner richten daher ein Forderungspaket an die nationale und internationale Politik, um die Energiewende rasch, sozial und standortverträglich zu schaffen. Sie fordern:

- Die Mineralölsteuerbefreiung für eFuels. Damit soll die Umstellung auf klimaverträgliche Technologien deutlich beschleunigt werden.
- Das gesamte Potenzial der eFuels muss für den Klimaschutz genutzt werden. Wenn die Politik Technologien vorschreibt oder ausschließt, bremst und verteuert sie die Energiewende.
- Die Erlöse der Ticketabgabe im Flugverkehr müssen für Forschung und Entwicklung alternativer Kraftstoffe zweckgebunden werden. Österreich und Europa sollten Technologieführer werden
- Für eFuels in der Luftfahrt sollen im Sinne des intendierten Lenkungseffekts freie Zertifikate eingeführt werden.
- Die Europäische Union muss zum Motor von Energiepartnerschaften mit anderen Ländern und Wirtschaftsräumen weltweit werden. Sie muss geeignete Standorte für eFuel-Produktion rund um den Globus sichern. Durch eine ausbalancierte Importstrategie werden Abhängigkeiten von einzelnen Ländern und Transportrouten vermieden.
- Es braucht eine klare e-Fuel-Strategie der EU und in Österreich, um den Puzzlestein optimal ins gesamte Technologieportfolio einzupassen und das enorme Potenzial der synthetischen Energieträger für einen sozial- und standortverträglichen Klimaschutz zu realisieren.

eFuel-Alliance Österreich als wichtige Plattform

Es bedarf aber auch unternehmensübergreifender Zusammenarbeit und gemeinsamer Aktivitäten über Sektorengrenzen hinweg, um das dringliche Anliegen von eFuels weiterzutreiben. Deshalb kommt diesem Zusammenschluss führender Institutionen und Unternehmen eine wichtige Rolle in der Meinungsbildung und Umsetzung zu. Die eFuel-Alliance Österreich ist ein Zusammenschluss von bislang 111 österreichischen Unternehmen und Institutionen. Ihr Ziel ist es, die Energiewende durch den Einsatz synthetischer Energieträger zu beschleunigen. Sie will dafür sorgen, dass CO₂-neutral hergestellte synthetische Energieträger ihre Aufgabe als notwendiger Baustein eines klimaverträglichen, stabilen Energiesystems wahrnehmen können und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden.