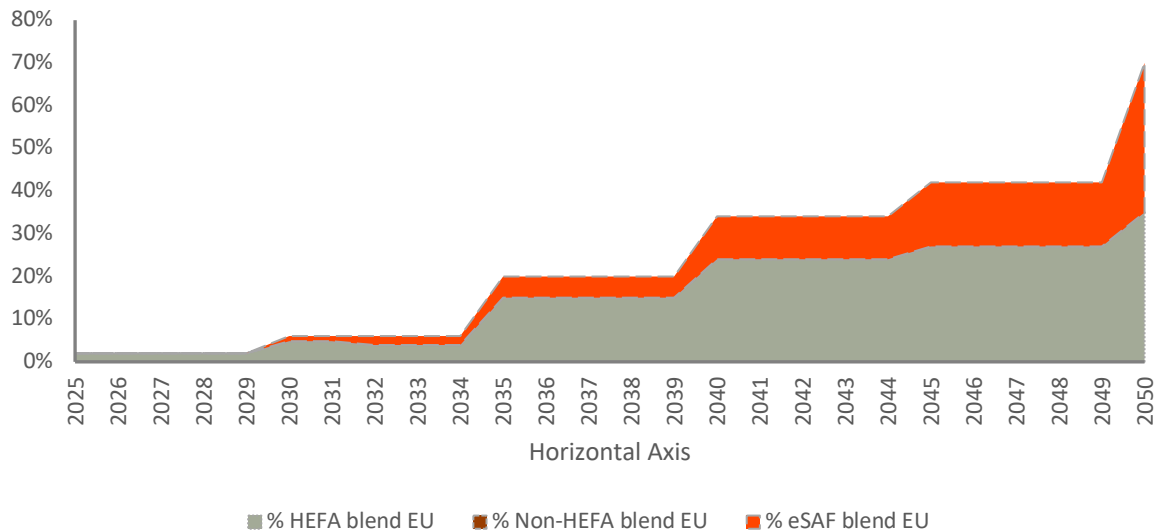


Nachhaltige Flugkraftstoffe fördern

Hintergrundpapier und Handlungsempfehlungen



Grafik: Jährliche Kraftstoffvolumen

Die Dekarbonisierung des Luftverkehrs kann nur gelingen, wenn regulatorische Ambition und wirtschaftliche Tragfähigkeit Hand in Hand gehen. Als eine der größten europäischen Fluggesellschaften mit europaweiten Direktverbindungen setzt sich easyJet daher aktiv für einen kohärenten politischen Rahmen ein, der den Hochlauf von Sustainable Aviation Fuels (SAF) ermöglicht:

- Den SAF-Hochlauf als industriepolitische Priorität verankern und politisch konsequent vorantreiben.
- Durch gezielte Investitionsanreize Deutschland als SAF-Produktionsstandort stärken und Arbeitsplätze in der Luftfahrt- und SAF-Branche sichern.
- Die Vernetzung an den relevanten Großflughäfen mit klarem Fokus auf die Hauptstadtregion erweitern, um Deutschland flächendeckend als Wirtschafts- und Tourismusstandort zu stärken.

Hintergrund

Nachhaltige Flugkraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF), sind unverzichtbar für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs. SAF können die Treibhausgasemissionen über seinen gesamten Lebenszyklus im Vergleich zu herkömmlichem Kerosin um bis zu 80 % reduzieren; eSAF sogar um die 95 %¹.

¹ Von der Europäischen Kommission, DG MOVE beauftragte [Studie](#); erstellt von Ricardo, Oeko-Institut und E3M, 2021

Bereits heute sind SAF-Beimischungen von bis zu 50 % für die gesamte bestehende zivile Flugzeugflotte zertifiziert. Gleichzeitig arbeiten Industrie und Regulierungsbehörden daran, bis 2030 den Einsatz von 100 % SAF in zivilen Flugzeugen zu ermöglichen². Damit der Markthochlauf gelingt, müssen jedoch regulatorische Vorgaben, Produktionskapazitäten und Investitionsanreize besser aufeinander abgestimmt werden. Dafür braucht es einen regulatorischen Rahmen, der Innovation fördert und die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts stärkt.

Die am 10. Juni 2026 vorgelegte Luftfahrtstrategie der Bundesregierung unterstreicht die Bedeutung eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandorts Deutschland sowie den SAF-Hochlauf als Voraussetzung für eine erfolgreiche Transformation der Branche. Sie setzt dabei auf biogenes SAF, also Kraftstoffe aus z. B. Abfall- und Reststoffen, für die zeitnahe Senkung von Treibhausgasemissionen im deutschen Luftverkehr und langfristig auf den Ausbau synthetischer Flugkraftstoffe (eSAF).

SAF im Kontext der easyJet Net Zero Roadmap

SAF ist ein zentraler Baustein der *Net Zero Roadmap* von easyJet. Diese verfolgt das Ziel, Treibhausgasemissionen bis 2035 um 35 % gegenüber 2019 zu senken und bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Die Nachhaltigkeitsstrategie gliedert sich in drei Säulen: „Reduce, Replace, Remove“.

„Reduce“: Kurzfristig stehen die Reduktion von Emissionen durch Flottenerneuerung und operative Maßnahmen im Vordergrund. Bis zum Geschäftsjahr 2034 setzt easyJet zu rund 80 % auf die leise Airbus NEO-Familie, die bereits heute ein Viertel der Flotte stellt und rund 15 % weniger Treibstoff verbraucht. Dies schafft direkte Nachfrage nach Wartung sowie Infrastrukturleistungen an deutschen Flughäfen und stärkt dort die Beschäftigung. Flankiert wird die Strategie durch effizientere Flug- und Bodenprozesse sowie die aktive Unterstützung eines modernisierten europäischen Luftraums und die Umsetzung des Single European Sky.

„Replace“: Die zweite Säule umfasst den Ersatz von fossilem Kerosin durch SAF sowie alternative Antriebe. Deutschlands starke Chemie-, Energie- und Forschungslandschaft bietet ideale Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige SAF-Produktion, die Industriearbeitsplätze sichert und den Standort global positioniert. Parallel fördert easyJet mit Partnern wie Airbus, Rolls-Royce und JetZero Wasserstoffantriebe sowie innovative Flugzeugkonzepte wie das Blended-Wing-Body-Design, das den Treibstoffverbrauch künftig um bis zu 50 % senken könnte.

„Remove“: Für verbleibende Restemissionen setzt die dritte Säule („Remove“) auf Carbon Removals. Ergänzend engagiert sich easyJet in der Erforschung von Maßnahmen zur Vermeidung von Kondensstreifen (Contrails), um auch die Nicht-CO₂-Klimaeffekte des Luftverkehrs zu adressieren.

Die bisherigen Fortschritte belegen die Wirksamkeit dieses Ansatzes. Die Emissionen pro Passagierkilometer liegen heute rund ein Drittel unter dem Niveau des Jahres 2000. Der weitere Hochlauf von SAF und alternativen Antriebstechnologien bietet Deutschland die Chance, sich als führender Standort für nachhaltige Luftfahrttechnologien zu etablieren. Um diesen Kurs fortzusetzen, bedarf es technologieoffener regulatorischer Rahmenbedingungen, die den Hochlauf

² [Europäische Kommission](#), 2026; [EASA](#), 2026

von SAF, Investitionen in neue Antriebstechnologien und den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur gleichermaßen ermöglichen.

Marktangebot und regulatorischer Rahmen

Heute ist HEFA-SAF die einzige kommerziell verfügbare biogene SAF-Variante in nennenswertem Umfang. Für die langfristige Deckung des globalen Bedarfs werden jedoch weitere Kraftstofftypen benötigt, insbesondere synthetisches eSAF. Während das HEFA-Angebot bis Mitte der 2030er Jahre als ausreichend gilt, gibt es für eSAF noch zu wenig Investitionsanreize: Weltweit wurde bislang erst für eine einzige Produktionsanlage die Investitionsentscheidung getroffen und selbst diese könnte 2030 weniger als 5 % der EU-Nachfrage decken. Angesichts von Bauzeiten von rund vier Jahren nach Investitionsentscheidung ist eine ausreichende eSAF-Versorgung bis 2030 kaum realistisch. Um weitere Investitionen anzustoßen, braucht es verlässliche Abnahmemechanismen und langfristige Planungssicherheit.

Die EU-Verordnung ReFuelEU Aviation schreibt eine schrittweise Erhöhung des SAF-Anteils im Luftverkehr vor: von 2 % im Jahr 2025 bis 70 % im Jahr 2050. Sie ist Teil des europäischen „Fit for 55“-Klimapakets und enthält eine gesonderte Unterquote für synthetische Kraftstoffe (eSAF). In Deutschland wird die Verordnung über das Bundes-Immissionsschutzgesetz umgesetzt. Gleichzeitig befindet sich ein Gesetzesentwurf zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe derzeit in Abstimmung. Im Januar 2027 wird die Europäische Kommission eine erste Wirksamkeitsbewertung vorlegen.

Nachhaltige Flugkraftstoffe fördern, Wettbewerbsfähigkeit sichern

Das übergeordnete Ziel muss sein, den SAF-Hochlauf zu beschleunigen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen und europäischen Luftverkehrsstandorts zu gefährden. Quoten allein reichen dafür nicht aus; der europäische SAF-Markt hat die in ihn gesetzten Erwartungen bislang nicht erfüllt. Nun bedarf es konkreter politischer Maßnahmen, um Investitionen in die SAF-Produktion anzureizen, Investitionsrisiken zu reduzieren und durch langfristige Abnahmeverträge Planungssicherheit für Produzenten und Abnehmer zu schaffen.

easyJet sieht für den Hochlauf von SAF folgende Handlungsempfehlungen:

- **Europäische Ebene:** Die e-SAF-Unterquoten von ReFuelEU Aviation sind als Investitionssignal richtig, reichen aber nicht aus. Das eigentliche Problem ist fehlende Erlössicherheit: Trotz bestehender Quoten werden bis 2030 getroffene Investitionsentscheidungen lediglich rund 0,71 % der prognostizierten Nachfrage decken. easyJet befürwortet daher flankierende Maßnahmen, die das Investitionsrisiko für Kraftstoffhersteller senken würden, eine Verlängerung der ETS-Anreize für den SAF-Einsatz sowie eine Weiterentwicklung von ReFuelEU Aviation hin zu einem emissionsbasierten Anreizsystem.
- **Bundesebene:** Der Bund sollte bei der nationalen Umsetzung von ReFuelEU Aviation darauf hinwirken, dass regulatorische Vorgaben und Sanktionsmechanismen die tatsächliche Entwicklung des SAF-Marktes und die verfügbaren Produktionskapazitäten angemessen berücksichtigen. Gleichzeitig muss eine faire und möglichst flächendeckende physische Verfügbarkeit von SAF an den wichtigsten deutschen Verkehrsflughäfen sichergestellt werden, damit Airlines ihre Verpflichtungen unabhängig vom jeweiligen Standort zu vergleichbaren Bedingungen erfüllen können. Der Markthochlauf von SAF sollte dabei nicht über neue Ticketabgaben finanziert werden. Diese adressieren nicht die eigentliche Ursache der hohen SAF-Kosten, nämlich das noch begrenzte Angebot und die hohen Produktionskosten, sondern geben zusätzliche Belastungen unmittelbar an die Fluggäste

weiter. Steigende Flugpreise können insbesondere die Wirtschaftlichkeit preissensibler Kurzstrecken- und Regionalverbindungen beeinträchtigen. Wirksamer sind Maßnahmen, die zusätzliche Produktionskapazitäten schaffen, Investitionen in SAF-Anlagen absichern und die Flottenerneuerung beschleunigen. Denn nur ein wachsendes Angebot kann langfristig dazu beitragen, die Kostenlücke zwischen SAF und konventionellem Kerosin zu verringern.

- Es ist zu begrüßen, dass der vorliegende Gesetzentwurf zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe bei der Sanktionierung von Verstößen gegen die Betankungspflicht auf eine zusätzliche nationale Verschärfung verzichtet. Gleichzeitig sollten Einnahmen aus Sanktionen im Zusammenhang mit ReFuelEU Aviation jedoch gezielt für den SAF-Markthochlauf eingesetzt werden.
 - Bei der Umsetzung der Betankungspflicht braucht es zudem eindeutig definierte Kriterien und praxistaugliche Leitlinien für Ausnahmen, etwa bei operationalen Störungen, Sicherheitsanforderungen oder unvorhersehbaren Versorgungsengpässen. So lassen sich Rechtsunsicherheiten und unverhältnismäßige Benachteiligungen für Airlines vermeiden.
 - Im Rahmen der europäischen Überprüfung von ReFuelEU Aviation sollte sich die Bundesregierung darüber hinaus dafür einsetzen, die Betankungspflicht für innereuropäische Flüge kritisch auf ihre Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit zu prüfen und gegebenenfalls flexibler auszugestalten.
 - Auch die im aktuellen Gesetzesentwurf vorgesehenen zusätzlichen Gebühren sollten auf ihre Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit überprüft werden. Insbesondere sollte vermieden werden, dass Luftfahrtunternehmen durch Abgaben, Gebühren und Sanktionszahlungen für denselben Verstoß mehrfach finanziell belastet werden. Ziel sollte ein transparentes und verhältnismäßiges Sanktionssystem sein, das die Einhaltung der europäischen Vorgaben sicherstellt, ohne zusätzliche oder doppelte Kostenbelastungen zu schaffen.
- **Landesebene:** Die Hauptstadtregion wäre von steigenden Flugpreisen infolge einer SAF-Kostenüberwälzung überproportional betroffen. Der BER bedient ein Einzugsgebiet mit begrenzten Verkehrsalternativen, und Regionalverbindungen sind für die wirtschaftliche Konnektivität der Region von besonderer Bedeutung. Das Land Brandenburg und der Berliner Senat sollten sich daher auf Bundes- und EU-Ebene für angebotssteigernde Maßnahmen einsetzen und Rahmenbedingungen schaffen, die Investitionen in SAF-Infrastruktur am Standort fördern.

Kontakt:

Stephan Erler
Country Manager Deutschland & Schweiz
Stephan.Erler@easyJet.com

Anita Carstensen
Senior PR & PA Manager DACH
Anita.Carstensen@easyJet.com