



Offener Brief: Beibehaltung der nationalen E-Kerosin-Quoten in Deutschland: Ein entscheidendes Marktsignal für den Durchbruch einer unverzichtbaren Technologie

Berlin, 16. September 2024

Sehr geehrter Herr Bundesminister Volker Wissing,
Sehr geehrter Frau Bundesministerin Steffi Lemke,
Sehr geehrte Frau Koordinatorin der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt Anna Christmann,

2021 veröffentlichte die deutsche Regierung eine PtL-Roadmap (*Power-to-Liquid*), in der es heißt: „Um ein CO₂-neutrales und nachhaltiges Fliegen zu erreichen, **ist allerdings der Ersatz des fossilen Kerosins durch Flugkraftstoffe aus nachhaltig erzeugten erneuerbaren Energieträgern** und Rohstoffen unerlässlich“.¹ Um den Markt für diese wichtigen Kraftstoffe zu fördern, wurden Quoten in das deutsche Gesetz aufgenommen. 2026 sollten mindestens 50.000 Tonnen E-Kerosin zum Einsatz kommen, für 2028 wurden 100.000 Tonnen und für 2030 wurden 200.000 Tonnen vorgesehen. Bei Nichteinhaltung dieser Quoten sollen die Kraftstofflieferanten Strafen zahlen.

¹ Deutsche Bundesregierung (2021) *Ptl Roadmap*.

Die Dekarbonisierung des Luftverkehrs wird ohne E-Kerosin nicht möglich sein. E-Kerosin leistet den größten technologischen Beitrag, um den deutschen Luftverkehr auf Netto-Null zu bringen, indem es 20 Prozent der gesamten CO₂-Emissionsreduzierung im Jahr 2050 ausmacht.² **Trotzdem hat die deutsche Luftfahrtindustrie mit Nachdruck darauf gedrängt, diese Quoten aus dem deutschen Recht zu streichen.**³

Eine von Transport & Environment (T&E) in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten kam zu dem Ergebnis, dass die deutschen nationalen Vorgaben ab 2026 weiterhin gelten, obwohl in ReFuelEU Aviation auch E-Kerosin-Anteile ab 2030 geregelt sind.⁴ Die ReFuelEU-Verordnung gibt nur eine **Mindestharmonisierungsmaßnahme** vor, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gibt, ehrgeizigere Maßnahmen als die auf EU-Ebene geforderte Mindestvorgabe zu beschließen.

Angesichts der Tatsache, dass die deutschen nationalen Mandate neben den ReFuelEU-Quoten weiterhin gelten würden, ist zu überlegen, welche Konsequenzen ihre Streichung aus dem Gesetz hätte. Es ist bedauerlich, dass bis heute für kein einziges E-Kerosin-Projekt in der EU eine endgültige Investitionsentscheidung getroffen wurde. Nicht nur im Hinblick auf die Klimaauswirkungen des Flugverkehrs, sondern auch auf den potenziellen Zuwachs an grünen Arbeitsplätzen, die in Deutschland geschaffen werden könnten.⁵ Eine neue Studie⁶ zeigt, dass Investitionen in den Markt durch die erhebliche Unsicherheit um die ReFuelEU-Quoten und das geringe Vertrauen in ihre Aufrechterhaltung behindert werden. Sie schreiben: „Ein Schlüsselfaktor für langfristige Sicherheit ist die regulatorische Stabilität: **Das Vertrauen der Marktteilnehmer, dass der Gesetzgeber das Ziel des klimaneutralen Luftverkehrs nicht aufgibt und am System der Beimischungsquoten festhält, ist die Grundlage für jede Investitionsbereitschaft.**“ Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die deutschen nationalen Quoten einen Präzedenzfall darstellen. Schafft die Bundesregierung ihre Quoten ab, werden die Stabilität und Sicherheit, die die Quoten bieten sollten, nachhaltig beschädigt.

Die Unterzeichnenden fordern daher:

² Transport & Environment (2024), eigene Modellierung mit IATA- und UNFCCC-Daten (2023).

³ Siehe zum Beispiel:

<https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/nationale-ptl-quote-ist-nicht-erfuellbar>

⁴ Europäischer Rat (2023). [ReFuelEU Aviation Initiative](#).

⁵ Transport & Environment (2024). [The challenges of scaling e-kerosene production in Europe](#).

⁶ Peter Smeets and Celine Coridass (2024). [Core Review Clause pursuant to Art. 17 RefuelEU Aviation Regulation - is regulation failing due to the reality of the slow market ramp-up?](#)

- **Beibehaltung der nationalen E-Kerosin-Quoten:** Die deutschen nationalen E-Kerosin-Quoten, wie sie in § 37 lit. a (4a) BImSchG festgelegt sind, müssen gesetzlich beibehalten werden.
- **Wiedereinführung der öffentlichen E-Kerosin-Förderung:** Die Bundesregierung muss stärkere politische Signale an den E-Kerosin-Markt senden, indem sie die im Haushalt 2024 gestrichenen E-Kerosin-Mittel wieder einführt. Eine Möglichkeit wäre, die Einnahmen aus den Strafzahlungen für die Förderung von Forschung, Entwicklung und Produktion von E-Kerosin zu verwenden, zusammen mit einem Teil der zusätzlichen ETS-Einnahmen, die durch das Auslaufen der kostenlosen Zertifikate für den Luftfahrtsektor entstehen. Ein möglicher eleganter Weg zur Verwendung der Mittel wäre ein Mechanismus zur Sicherung der Einnahmen, wie er im Vereinigten Königreich⁷ eingeführt wird.
- **Transparentes Gesetzgebungsverfahren:** Jede Änderung des 37. BImSchG sollte im Rahmen eines normalen parlamentarischen Verfahrens erfolgen.

ENDE

⁷ Department for Transport (2024). [Sustainable Aviation Fuels Revenue Certainty Mechanism](#).