Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Ergebnisse der öffentlichen Konsultation zum geplanten eSAF-Förderproramm

Die Marktkonsultation zum geplanten gemeinsamen eSAF-Förderprogramm von Österreich, Deutschland und Luxemburg war vom 10. August bis zum 18. September 2026 auf der offiziellen Website des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) zugänglich. Insgesamt nahmen 16 Interessengruppen an der Umfrage teil. Die Befragten vertraten verschiedene Segmente der Luftfahrt- und Kraftstoff-Wertschöpfungskette, darunter Projektentwickler, Energieunternehmen, Fluggesellschaften, Kraftstofflieferanten sowie nationale und internationale Branchenverbände.

Im Folgenden finden Sie eine Zusammenfassung der beim BMIMI eingegangenen Rückmeldungen:

Staatliche Beihilfen und mögliche Marktverzerrungen

Die meisten eSAF-Hersteller und -Lieferanten hielten die Regelung für relevant und staatliche Beihilfen für notwendig, um Finanzierungslücken zu schließen, endgültige Investitionsentscheidungen (FID) zu unterstützen und die eSAF-Produktionskapazität zu erhöhen. Die meisten eSAF-Hersteller und -Lieferanten erwarteten keine nennenswerten Marktverzerrungen, sofern die Förderung über transparente und wettbewerbsorientierte Mechanismen gewährt wird, obwohl mehrere die Bedeutung von Gleichbehandlung, breiter Beteiligung und langfristiger Ertragssicherheit betonten.

Die Interessenvertreter der Fluggesellschaften erkannten allgemein die Rolle von eSAF bei der Dekarbonisierung an und stimmten zu, dass unter den aktuellen Marktbedingungen öffentliche Unterstützung erforderlich sei. Einige stellten jedoch in Frage, ob bis 2030 ausreichend eSAF verfügbar sein wird, und äußerten Bedenken, dass vor allem Kraftstoffhersteller von dem vorgeschlagenen Förderprogramm profitieren könnten, während die Fluggesellschaften weiterhin den erheblichen Anteil der zusätzlichen Kosten

tragen müssten. Zudem wurden Wettbewerbsverzerrungen zwischen Betreibern aus der EU und aus Nicht-EU-Ländern hervorgehoben, und es wurde argumentiert, dass das Förderprogramm diesen Herausforderungen nicht vollständig gerecht werde.

Branchenverbände unterstützten weitgehend Maßnahmen zur Beschleunigung des Einsatzes sowohl von SAF als auch von eSAF und erkannten die Notwendigkeit öffentlicher Unterstützung in der frühen Markt- und Aufbauphase an. Mehrere Interessengruppen betonten, dass staatliche Unterstützung nicht nur auf eSAF, sondern auch auf den Ausbau des allgemeinen SAF-Marktes ausgerichtet sein sollte.

Auktionsdesign, Zeitplan und Teilnahmeberechtigung

Auktionsdesign

eSAF-Hersteller und -Lieferanten unterstützen weitgehend das vorgeschlagene zweiseitige Auktionsmodell und erkennen dessen Potenzial an, die Lücke zwischen dem langfristigen Finanzierungsbedarf der Hersteller und den kurzfristigeren Beschaffungszyklen der Abnehmer zu schließen. Es wurden jedoch Bedenken hinsichtlich eines unzureichenden Budgetvolumens, der Bankfähigkeit der Projekte, der Bau- und Anlaufrisiken sowie der begrenzten Reife der aktuellen Projektpipeline geäußert. Mehrere Interessengruppen hoben hervor, dass der Zeitplan den Entwicklungszyklus von eSAF-Projekten möglicherweise nicht angemessen widerspiegelt.

Interessengruppen aus der Luftfahrtbranche befürworten transparente und wettbewerbsorientierte Zuteilungsmechanismen, betonen jedoch, dass Fluggesellschaften am Auktionsverfahren teilnehmen können sollten. Es besteht die Sorge, dass finanzielle Unterstützung im vorgelagerten Bereich die Kosten für die Fluggesellschaften möglicherweise nicht senkt. Branchenverbände unterstützen das Auktionskonzept insgesamt, betonen jedoch, dass die Ausgestaltung, eine breite Teilnahme, wirksamen Wettbewerb und ausreichende Marktliquidität ermöglichen muss.

In den Antworten kristallisierte sich die Finanzierbarkeit der Projekte als entscheidender Erfolgsfaktor heraus, wobei die Interessengruppen die Notwendigkeit langfristiger Einnahmesicherheit, Investitionssicherheit und der Vereinbarkeit mit anderen öffentlichen Förderprogrammen betonten.

Förderkriterien, Resilienz-Kriterien und Teilnahme

eSAF-Hersteller und -Lieferanten sprechen sich für technologieneutrale und rohstoffneutrale Zulassungskriterien aus. Projektreife, technische Glaubwürdigkeit und Umsetzbarkeit werden als wichtiger angesehen als die Projektgröße. Zudem wurde betont, dass es wichtig sei, die Kumulierung von Beihilfen zuzulassen und unnötige Hindernisse für KMU und Vorreiter zu vermeiden. Mehrere Interessengruppen befürworten eine Ausweitung der Förderfähigkeit über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) hinaus, sofern die Nachhaltigkeitskriterien erfüllt sind.

Fluggesellschaften befürworten weit gefasste Förderkriterien, die den Wettbewerb maximieren und dazu beitragen, die langfristigen Treibstoffkosten zu senken. In mehreren Stellungnahmen wird betont, wie wichtig es ist, internationale Nachhaltigkeitszertifizierungssysteme neben den EU-Rahmenwerken anzuerkennen.

Verkaufspunkte

Hersteller und Lieferanten von eSAF fordern mehr Klarheit hinsichtlich Eigentumsübergang, Lieferpflichten, logistischen Vereinbarungen und Überprüfungsanforderungen. Mehrere Interessengruppen argumentieren, dass bestehende Marktstrukturen berücksichtigt und unnötige logistische Einschränkungen vermieden werden sollte.

Fluggesellschaften legen großen Wert auf Transparenz und Rückverfolgbarkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Mehrere Branchenverbände sprechen sich dafür aus, das System so zu gestalten, dass es mit zukünftigen Marktlösungen kompatibel bleibt, einschließlich „Book-and-Claim“-Ansätzen und flexibleren Handelsvereinbarungen.

Zeitplan, Vertragsgestaltung und Marktgestaltung

eSAF-Produzenten und -Lieferanten bevorzugen längere Vertragslaufzeiten, um die Bankfähigkeit der Projekte und die Finanzierungsbedingungen zu verbessern. Flexible Losgrößen werden bevorzugt, um Projekten unterschiedlicher Größenordnung gerecht zu werden. Die Meinungen zu Mindestpreisen bei Auktionen gehen auseinander: Einige befürworten diese als Investitionssignal, während andere sie als Verzerrung einer effizienten Preisbildung betrachten. Für Fluggesellschaften sind Flexibilität, kürzere Vertragslaufzeiten und Kostenkontrolle von entscheidender Bedeutung.

Branchenverbände weisen wiederholt auf das Risiko hin, dass der prognostizierte Einsatz von eSAF möglicherweise nicht mit den regulatorischen Zielen Schritt halten kann. Sie fordern daher flexible Umsetzungsfristen, anpassungsfähige Marktmechanismen und politische Rahmenbedingungen, die eine langfristige Marktentwicklung unterstützen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit erhalten.

Förderfähige Produkte und geografische Beschränkungen

Mehrere Interessengruppen sprachen sich dafür aus, die Förderung auf die Produktion im EWR zu beschränken, um die industrielle Kapazität Europas, die Energiesicherheit und die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten zu stärken. Andere warnten jedoch davor, dass zu restriktive geografische Anforderungen den Wettbewerb einschränken, die Kosten erhöhen und den Zugang zu Rohstoffen, Zwischenprodukten oder Produktionsstandorten mit günstigen Bedingungen für erneuerbare Energien begrenzen könnten. Es wurde argumentiert, dass Nachhaltigkeits- und Emissionskriterien wichtiger sein sollten als der Produktionsstandort.

Was das Produkt betrifft, argumentierten einige Interessengruppen, dass die Förderfähigkeit nicht allein auf RFNBO-eSAF beschränkt sein sollte, sondern auch synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe umfassen sollte.

Eine Reihe von Stakeholdern betonte die Notwendigkeit klarer, vorhersehbarer und stabiler Förderkriterien, die mit ReFuelEU Aviation und den EU-Rechtsrahmen im Einklang stehen, und hob die Bedeutung von Rechtssicherheit zur Unterstützung von Investitionsentscheidungen und der Projektentwicklung hervor.

Anreizwirkung und Emissionsminderungen

Anreizwirkung, Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit des eSAF-Förderprogramms

Die meisten eSAF-Hersteller und -Lieferanten waren sich einig, dass eine öffentliche Förderung für eSAF notwendig ist, da die Produktionskosten weiterhin deutlich über denen von fossilem Kerosin und biogenem SAF liegen, und frühe Projekte mit hohen

Investitions- und Finanzierungsrisiken behaftet sind. Sie hielten öffentliche Mittel für unerlässlich, um die Lücke bis zum Erreichen marktfähiger Preise zu überbrücken.

In allen Interessengruppen gab es breite Unterstützung für Beihilfen, die befristet, verhältnismäßig und auf die tatsächliche Finanzierungslücke ausgerichtet sind. Wettbewerbsorientierte Auktionen wurden allgemein als geeigneter Mechanismus angesehen, um Fördermittel effizient zuzuweisen und Kostensenkungen zu fördern.

Annahmen zur Anreizwirkung, Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit

Einige SAF-Hersteller und -Lieferanten waren der Ansicht, dass die wirtschaftliche Bewertung auf vereinfachten Annahmen beruhe, die wichtige Kostentreiber wie Strompreise, Logistik, Zertifizierung sowie Finanzierungs- und Baurisiken nicht vollständig erfassten.

Die Interessengruppen kritisierten zudem die begrenzte Anzahl von Preisszenarien und wiesen darauf hin, dass die künftige Wettbewerbsfähigkeit von eSAF von unsicheren Faktoren abhängt, darunter die Kosten für Strom aus erneuerbaren Energien, die Leistung von Elektrolyseuren, die CO_2-Versorgung und künftige regulatorische Rahmenbedingungen.

Fluggesellschaften argumentierten zudem, dass die tatsächlichen Kosten aufgrund von Verwaltungs- und Compliance-Kosten die Annahmen der Benchmark übersteigen könnten. Mehrere Interessengruppen, darunter auch Branchenverbände, forderten außerdem, bei der Bewertung der Verhältnismäßigkeit und der Kosteneffizienz alternative Dekarbonisierungswege und Mengenszenarien zu berücksichtigen.

Aussichten für kostendeckendes eSAF ohne staatliche Unterstützung

Interessengruppen aus allen Bereichen gehen generell nicht davon aus, dass eSAF ohne öffentliche Unterstützung in naher Zukunft wirtschaftlich rentabel werden wird. Die meisten hoben die nach wie vor erhebliche Kostenlücke gegenüber fossilem Kerosin sowie den Bedarf an technologischem Lernprozess, Skaleneffekten und dem Ausbau der Infrastruktur hervor.

Die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit wird als stark abhängig von den Strompreisen, den Wasserstoff- und CO_2-Märkten, technologischen Verbesserungen und den Finanzierungsbedingungen angesehen. Folglich sprachen sich viele Interessengruppen eher für regelmäßige Marktüberprüfungen als für einen festen Auslauftermin für die Fördermaßnahmen aus.

Bedenken hinsichtlich Berechnung von Emissionsminderungen

Die meisten eSAF-Hersteller und -Lieferanten sowie Branchenverbände befürworteten die Anwendung der Massenbilanzmethode der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) als praktisches und anerkanntes System zur Berechnung von Emissionsminderungen.

Die Interessengruppen forderten jedoch mehr Transparenz hinsichtlich der Lebenszyklusemissionen, der Additionalität von Strom aus erneuerbaren Energien, der Herkunft des CO_2 sowie von Schutzmaßnahmen gegen Doppelzählungen. Mehrere Interessengruppen schlugen vor, dass die Treibhausgasbilanz bei der Projektbewertung und der Gestaltung von Auktionen eine stärkere Rolle spielen sollte.

Einige Interessengruppen argumentierten, dass der Erfolg des Programms auch anhand von Indikatoren wie Projektentwicklung, endgültiger Investitionsentscheidung (FID), gelieferten eSAF-Mengen, Versorgungssicherheit und Fortschritten bei der Erreichung der ReFuelEU-Luftfahrtziele gemessen werden sollte.

Fazit

Das BMIMI dankt allen Befragten für ihr wertvolles Feedback.

Insgesamt unterstützten die Interessengruppen das vorgeschlagene eSAF-Förderprogramm und sind sich einig, dass öffentliche Unterstützung notwendig ist, um aktuelle Finanzierungslücken zu schließen, Investitionen zu beschleunigen und den Ausbau der eSAF-Produktion zu fördern.

Zu den wichtigsten übergreifenden Themen zählen die Notwendigkeit von Technologieneutralität, die Bankfähigkeit von Projekten, langfristige Investitionssicherheit, eine breite Marktbeteiligung und wirksamer Wettbewerb entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die Interessengruppen betonten zudem, wie wichtig es ist, sicherzustellen, dass die öffentliche Förderung zur Erschwinglichkeit beiträgt und sich in den von den Fluggesellschaften zu tragenden Treibstoffkosten widerspiegelt.

Zwar besteht breite Unterstützung für die Stärkung der europäischen Produktionskapazitäten, doch bestehen weiterhin Bedenken hinsichtlich der Projektreife, ausreichender Produktionskapazitäten bis 2030 und der potenziellen Auswirkungen der geplanten Förderkriterien auf Kosten und Marktentwicklung.

Im Hinblick auf die geäußerten Bedenken ist anzumerken, dass die Preisbildung im Rahmen der Maßnahme über offene, transparente und wettbewerbsorientierte Auktionsverfahren erfolgen wird. Die Beschränkung der Förderung auf RFNBO-konforme eSAF spiegelt eine bewusste politische Entscheidung wider, nur die nachhaltigste Art von SAF zu unterstützen. Ebenso trägt die Förderung der Produktion im EWR zu einer verbesserten europäischen Widerstandsfähigkeit bei und steht im Einklang mit anderen europäischen Initiativen zur Stärkung der industriellen Basis Europas.

Die Einbeziehung von Resilienz-Kriterien zielt darauf ab, die industriellen Kapazitäten Europas zu stärken, die Sicherheit der Lieferketten zu erhöhen und strategische Abhängigkeiten zu verringern. Diese Kriterien werden in Übereinstimmung mit den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen der EU und auf internationaler Ebene umgesetzt.

Es wird anerkannt, dass der vorgeschlagene Zeitrahmen für die Hersteller eine Herausforderung darstellen könnte, doch spiegelt der aktuelle Vorschlag die praktischen Haushaltszwänge der teilnehmenden Mitgliedstaaten wider. Mögliche zusätzliche Flexibilität hinsichtlich des Lieferbeginn-Zeitpunkts wird derzeit geprüft.

Insgesamt ist das BMIMI der Ansicht, dass das Programm so gestaltet sein wird, dass ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den politischen Zielen und der Notwendigkeit der Wahrung eines fairen Wettbewerbs hergestellt wird.

Impressum oder Kontaktangaben oder Datenschutzhinweis
Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Abteilung IV/L1
E-Mail: l1@bmimi.gv.at

Erstellt von
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Elisabeth Klein
E-Mail: Elisabeth.Klein@bmimi.gv.at