



taz.die tageszeitung vom 02.10.2021, Seite 5 / Schwerpunkt

Grünes Fliegen wird möglich

Am Montag beginnt die erste Produktion von CO₂-neutralem Flugbenzin in Deutschland. Geplant und umgesetzt nicht von Ölkonzernen oder Airlines, sondern von Klimaschützern
Von **Bernhard Pötter**

Hallen, Rohre, Ventilatoren, Tanks: Nach einer Hightechrevolution sieht es auf dem Gelände des Energiekonzerns EWE im Städtchen Werlte im Emsland nicht aus. Und doch blicken Flugindustrie und KlimaschützerInnen auf die Anlage. Am Montag kommt Bundesumweltministerin Svenja Schulze, Kanzlerin Angela Merkel schickt eine Videobotschaft. Werlte ist wichtig. Denn die unscheinbaren Tanks und Rohre produzieren eine große Hoffnung der Luftfahrt: den Traum vom grünen Fliegen.

Das Pilotprojekt heißt "FairFuel": Zum ersten Mal wird in Deutschland Flugbenzin produziert, dass CO₂-neutral ist und in der Praxis angewandt wird. Gebaut hat die Anlage kein Energiekonzern und keine Airline - sondern [eine Klimaschutzorganisation: die gemeinnützige Atmosfair-Gesellschaft](#). Die bietet bisher einen CO₂-Rechner für Flugreisen und Kompensationsprojekte für die CO₂-Schulden durchs Fliegen.

Jetzt geht Atmosfair einen großen Schritt weiter: "Wir zeigen, dass CO₂-neutrales Kerosin machbar ist, und wir sind dabei schneller als die großen Konzerne", sagt Dietrich Brockhagen, der umtriebige Atmosfair-Geschäftsführer. Mit der gemeinnützigen Tochterfirma **Solarbelt** wollen die KlimaschützerInnen ihr FairFuel nicht nur in die Raffinerien und Turbinen bekommen, sondern auch den Großen der Branche "eine Messlatte vorgeben", wie Brockhagen sagt. Der Anspruch: Wer als erster auf dem Markt ist, setzt Maßstäbe. Und die sollen so grün wie möglich sein, wenn jetzt gerade das Thema klimaneutrales Fliegen richtig abhebt.

Dabei nämlich droht nach Brockhagens Ansicht eine Menge Greenwashing. Weltweit werden hektisch Projekte geplant und gebaut, um das Fliegen von seinem Image als Klimakiller zu erlösen. Ölkonzerne wie Shell und Total preisen ihr ["synthetisches Kerosin"](#), das [Weltwirtschaftsforum](#) und die [EU-Kommission](#) setzen auf die klimaneutrale Ersatzdroge "ReFuel". "Viele dieser Lösungen verringern aber nur den CO₂-Ausstoß", kritisiert Brockhagen. "Nur wir bieten jetzt ein wirklich CO₂-neutrales Kerosin."

Technisch ist das innovativ, aber kein Hexenwerk: Ein Elektrolyseur trennt per Ökostrom Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff. Mit CO₂ aus der Biogasanlage oder aus der Luft wird der Wasserstoff über einen Zwischenschritt zu Synthesegas und über das bewährte Fischer-Tropsch-Verfahren zu synthetischem Kraftstoff, "Syncrude", umgewandelt. Eine Raffinerie macht Kerosin der Marke "Jet A1" daraus. Das kostet bisher noch mehr als doppelt so viel wie normales Kerosin. Aber wer es kauft wie etwa die Lufthansa, kann damit werben, er fliege teilweise klimaneutral.

Dieses Etikett ist heiß begehrt: Wer behaupten kann, er fliege, ohne das Klima zu belasten, hat die Nase vorn. Weltweit ist der Flugverkehr für etwa zwei Prozent der Treibhausgase (etwa so viel wie Deutschland) und [für etwa fünf Prozent des Klimawandels \(durch Schadstoffe und Wolkenbildung\) verantwortlich](#). Das Wachstum ist enorm und eine Alternative zum Kerosin technisch kaum möglich. Seit 2016 hat sich die Luftfahrtbranche [zu einem Klimaplan durchgerungen](#), ab 2020 soll der Luftverkehr nur noch klimaneutral wachsen. Dafür suchen die Airlines CO₂-Zertifikate etwa aus Waldprojekten oder eben klimaneutrale Brennstoffe. Und es gibt Quoten: Ab 2026 muss dem deutschen Kerosin 0,5 Prozent synthetischer Kraftstoff beigelegt werden, 2030 sollen das schon 2 Prozent sein. Das braucht 2026 immerhin 50.000 Tonnen an synthetischen Kraftstoffen. Die es aber bisher auf dem Markt nicht gibt.

FairFuel soll da ein bisschen Abhilfe schaffen. Ein kleines bisschen: 350 Tonnen pro Jahr, knapp ein Prozent des Bedarfs, soll die Anlage liefern. Die Anlage in Werlte habe Atmosfair "ohne Kredite und ohne Subventionen" gebaut, sagt Brockhagen, die Höhe der Investitionen will er nicht nennen. Nur soviel: "Das war teuer. Wir haben lange darauf gespart."

Wichtig ist dem Geschäftsführer aber vor allem die Vorbildfunktion: Man habe sehr genau darauf geachtet, alle Komponenten des Projekts nachhaltig zu gestalten: CO₂ aus Lebensmittelabfällen oder aus der Luft, nicht aus Kohle, Öl oder Zement. Der Ökostrom für den Elektrolyseur kommt von Windanlagen aus der Gegend ohne EEG-Förderung, die sonst abgeschaltet würden. "Zusätzlich bauen wir ein Zertifizierungssystem auf, mit dem die Kunden nachweisen können, wie viel CO₂-neutrales Kerosin sie bezogen haben", sagt Brockhagen. Mit FairFuel will er schaffen, was Atmosfair bereits bei der CO₂-Kompensation

gelingen ist: Als "Goldstandard" ein Ökosiegel zu etablieren, mit dem sich die ganze Branche vergleichen muss.

Die Lufthansa ist einer der ersten Kunden. Bisher nutzt sie synthetische Treibstoffe aus biologischen Grundstoffen, die bei Umweltgruppen teils als problematisch gelten. "Nachhaltige Kraftstoffe sind zentral, um den CO₂-Fußabdruck der Luftfahrt zu verringern", sagt eine Lufthansa-Sprecherin, "die Zukunft sehen wir im synthetischen PtL-Kerosin", wie es FairFuel bietet. "Wichtig ist, dass es in ausreichenden Mengen angeboten wird", heißt es.

"Was Atmosfair da macht, ist ein guter Ansatz", sagt Harry Lehmann, es sei schnell realisierbar und mache Druck auf andere. Lehmann hat lange im Umweltbundesamt zur Klimaneutralität geforscht, jetzt baut er in Cottbus für die bundeseigene [GmbH Zukunft-Umwelt-Gesellschaft das "PtX Lab Lausitz" auf](#). Mit dem Geld aus den Milliardenöpfen für den Braunkohleausstieg sollen hier die Treibstoffe der Zukunft auf den Markt gebracht werden. Lehmann plant also etwas Ähnliches wie Atmosfair - eine Anlage für synthetische Kraftstoffe, nur deutlich größer. Er lobt den geplanten "Goldstandard für Zertifikate": Damit nämlich könnte FairFuel auch etwa in Brasilien oder Nigeria entstehen, wie es Atmosfair plant, und von dort das Klima entlasten. "Der Atmosphäre ist es egal, wo die Treibhausgase eingespart werden."

Nicht egal ist es aber für Atmosfair, dass auch das grünste Kerosin durch andere Schadstoffe und Wolkenbildung zum Klimawandel beiträgt. Kann man damit wirklich "sorgenfrei fliegen"?, fragen sich die Atmosfair-KlimaschützerInnen in einem internen Dokument. Ihre Antwort: "Grünes E-Kerosin ist ein wichtiger Einstieg in klimaschonendes Fliegen und kann richtig angewendet langfristig auch das klimaneutrale Fliegen bringen." Aber dann sagen sie, was sie schon bei ihren Kompensationsangeboten immer sagen - und was ihr eigenes Geschäftsmodell untergräbt: "So lange gilt: Weniger fliegen ist besser für das Klima."



Zum Fliegen braucht man Treibstoff, aber der kann auch klimaneutral sein David Young/dpa

Bernhard Pötter

Quelle: taz.die tageszeitung vom 02.10.2021, Seite 5

Dokumentnummer: T20210210.5802716

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/TAZ_2e85554802bf6d488eebd9cdb8eab68c1b614717

Alle Rechte vorbehalten: (c) taz, die tageszeitung Verlagsgenossenschaft e.G.

