Downloaded from Blogs on 03.11.2026 08:28

Sustainability Blog

By PwC Deutschland | 02 July 2026

Vom Kerosin zum Klimaziel: Was sich gerade für SAFc-Käufer:innen ändert

Aus unserer Blogreihe „Nachweisbar“

Downloaded from Blogs on 03.11.2026 08:28

Nachhaltiger Flugkraftstoff ist ein zentraler Hebel zur Dekarbonisierung der Luftfahrt. Doch für Unternehmen stellt sich zunehmend die Frage, wie SAF (Sustainable Aviation Fuel)/ SAFc- Käufe in der eigenen Klimabilanz berücksichtigt werden können. Der Sustainable Aviation Futures Kongress in Amsterdam und der neue SBTi (Science Based Targets Initiative) Corporate Net-Zero Standard V2.0 geben hierzu wichtige Impulse, auch für Unternehmen aus Touristik, Logistik und Industrie.

Eine Frage, tausend Gesprächspartner

Mitte Juni 2026 in Amsterdam: über 1.000 Teilnehmende aus mehr als 60 Ländern treffen sich zum Sustainable Aviation Futures Congress, einem der größten Events rund um SAF in Europa. Auf dem Programm stehen Produktionskapazitäten, Finanzierung und Regulierung. Besonders auffällig war, dass an jedem Stand, in jedem Roundtable und in jeder Kaffeepause dieselbe Frage aufkam: Wie wird SAF in der Klimabilanz erfasst? Können Unternehmen durch den Kauf von SAF die damit verbundenen Emissionsminderungen transparent ausweisen?

Diese Fragen stellten Airlines, Logistiker, Flugzeughersteller und Reiseveranstalter. Und vor allem auch Unternehmen, deren einziger Bezug zur Luftfahrt der Geschäftsreiseverkehr ist. Die Fragen sind nicht neu, aber die Dringlichkeit ist es. Denn mit dem ReFuelEU-Mandat, das Kraftstofflieferanten seit 2025 verpflichtet, mindestens 2 % SAF an EU-Flughäfen vorschreibt, steigt der Kostendruck entlang der gesamten Luftverkehrswertschöpfungskette von den Treibstofflieferanten über die Airlines bis hin zu den Endkunden wie Geschäftsreisenden und Logistikauftraggebern. Gerade Unternehmen, die gezielt SAF nutzen wollen, um ihre Emissionen zu reduzieren und dafür auch höhere Kosten in Kauf nehmen, wollen wissen: Zählt das?

Ein fehlendes Puzzlestück ist jetzt da

Am 11. Juni 2026, hat die SBTi den neuen Corporate Net-Zero Standard 2.01 veröffentlicht, nach zwei Jahren Konsultation, über 1.700 Stakeholder-Eingaben und Pilottests mit 52 Unternehmen weltweit. Die wichtigste Neuerung für die Luftfahrt: Erstmals erkennt die SBTi, abweichend vom bisherigen Vorgehen des GHG Protocol, marktbasierte Instrumente wie Commodity Certificates und Book-and-Claim-Modelle zulässige Hebel zur Umsetzung von Scope-3-Zielen an, sofern sie definierte Integritätskriterien. SAF-Zertifikate (SAFc) werden im Standard zwar nicht namentlich genannt, fallen aber unter diese neue Kategorie marktbasierter Instrumente und erhalten damit erstmals einen anerkannten regulatorischen Rahmen innerhalb der SBTi-Logik.

Was heißt das konkret? Im Grundsatz öffnet die SBTi die Tür dafür, dass Unternehmen marktbasierte Instrumente, z. B. SAFc, auch dann nutzen können, wenn der physische Kraftstoff nicht in „ihrem" Flugzeug landet, und diese auf ihre Science-Based Targets anrechnen. Voraussetzung ist, dass die Zertifikate strenge Anforderungen an Verifizierbarkeit, Rückverfolgbarkeit, Additionalität und den Ausschluss von Doppelzählung erfüllen. Zugleich ist noch nicht abschließend geklärt, in welchem Rahmen marktbasierte Mechanismen konkret erlaubt sind, welche Zertifikate infrage kommen und welche nicht, sowie welche Marktteilnehmenden sie kaufen und anrechnen dürfen. Die SBTi stellt fest, dass marktbasierte Ansätze

Downloaded from Blogs on 03.11.2026 08:28

grundsätzlich zulässig sind, sofern enge Qualitätskriterien eingehalten werden. Ob dies über Zertifikate oder andere Instrumente erfolgt, hängt vom jeweiligen Marktdesign ab und kann als Aufforderung an die Branche verstanden werden, sich zu sortieren und klare gemeinsame Systeme zu etablieren.

Dort, wo Unternehmen Emissionsquellen nicht direkt mindern können, z. B. weil SAF infrastrukturell nicht an jedem Flughafen verfügbar ist, dürfen sie „Sector-level actions", unterstützt durch Marktinstrumente wie Book-and-Claim-Zertifikate, nutzen. Das ist kein Freifahrtschein, sondern eine Brücke, zeitlich begrenzt, qualitätsgesichert und transparent.

Warum das den gesamten SAF-Markt verändert

Bisher steckte die Nutzung von SAF in einem Teufelskreis: Produzenten brauchen Abnahmegarantien, um ihre kapitalintensiven Investitionen zu finanzieren. Unternehmen wollen SAFc kaufen, konnten es bisher aber nicht emissionsmindernd in ihren Klimabilanzen abbilden. In der Folge sehen Investoren kein belastbares Nachfragesignal und investieren nicht in SAF-Produktionskapazitäten. Zu beachten ist allerdings: Die SBTi ist mit Version 2.0 zwar vorangegangen, aber nicht der einzige Standardsetter. Das GHG Protocol, auf welches auch die ESRS verweisen und das damit für die regulatorische Berichterstattung bindend bleibt, wird derzeit ebenfalls überarbeitet. Wie es künftig mit marktbasierten Mechanismen umgeht, ist noch offen.

Auf dem Kongress wurde das greifbar: Der SkyNRG/ICF Market Outlook zeigte, dass Europa theoretisch genug Produktionskapazität für die 2030-Sektorziele hätte, aber für wenige eSAF-Projekt eine finale Investitionsentscheidung (Final Investment Decision, FID) getroffen hat. Der Grund ist nicht Technologie, sondern die fehlende Nachfragesicherheit.

Genau hier setzt die formelle Anerkennung von marktbasierten Mechanismen an, für die sich die SBTi jetzt ausgesprochen hat. Wenn die über 11.000 Unternehmen, die sich weltweit bereits SBTi-Ziele gesetzt haben, SAFc offiziell in ihren Klimastrategien nutzen dürfen, entsteht auf den freiwilligen Märkten Nachfrage jenseits der regulatorischen Pflicht aus ReFuelEU und weiteren Regulierungen. Das ist der Hebel, den Produzenten für ihre Finanzierungsrunden brauchen und Banken für ihre Kreditentscheidungen und perspektivisch auch Unternehmen selbst, um ihre Scope-3-Ziele bilanziell zu erreichen.

Dirk Niemeier, Director bei Strategy& Deutschland, der globalen Strategieberatung von PwC, hat bei seinem Beitrag während des Kongresses so formuliert: „Es geht nicht mehr nur um den Preis pro Tonne eSAF, es geht um die Glaubwürdigkeit des Nachfragesignals, das hinter dem Preis steht."

Drei Schritte, die speziell Unternehmen der Wertschöpfungskette- Luftverkehr in Bezug auf SAFc jetzt gehen können

Erstens, Unternehmen sollten SAFc als Instrument in ihrer Scope-3-Strategie verankern. Wer Geschäftsreisen, Logistik oder touristische Wertschöpfungsketten verantwortet, hat mit SAF-Zertifikaten künftig ein anerkanntes Reduktionsinstrument an der Hand. Die SBTi sieht dabei eine Übergangsphase vor: Unternehmen, die ihre Ziele bereits unter der bisherigen Version 1.0 des Corporate Net-Zero Standards

Downloaded from Blogs on 03.11.2026 08:28

validiert haben, können weiterhin unter dieser Version berichten und müssen nicht revalidieren. Version 2.0 wurde im Juni 2026 veröffentlicht und tritt zum 1. Februar 2027 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt gilt sie für neue Einreichungen. Diese gestaffelte Einführung gibt Unternehmen genügend Vorlauf, um ihre Beschaffungsstrategie für beispielsweise SAFc jetzt vorzubereiten.

Zweitens sollten Unternehmen Book-and-Claim verstehen und Qualität sicherstellen. Nicht jedes SAF-Zertifikat ist gleich. Der SBTi-Standard fordert explizit neben der Nachverfolgung die zeitliche Zuordnung und den Ausschluss von Doppelzählung. Wer jetzt Anbieter evaluiert, sollte sich genau mit diesen Kriterien beschäftigen.

Drittens sollten Unternehmen den eigenen Transitionsplan prüfbar machen. Die Neuformulierung der SBTi verlangt erstmals einen nachvollziehbaren Transitionsplan als Voraussetzung für die Zielvalidierung. SAF kann darin eine Rolle spielen, aber nur, wenn die Integration in Investitionsplanung, Beschaffung und Bilanzierung konsistent ist. Die Frage ist nicht nur „Kaufen wir SAF/SAFc?“, sondern „Können wir nachweisen, warum, wie viel und mit welcher Emissionsreduktionswirkung und zu welchem Zweck?“

Fazit: Die EU hat mit ReFuelEU eines der ambitioniertesten SAF-Mandate weltweit regulatorisch verankert. Mindestens 40 eSAF-Produktionsprojekte stehen europaweit in der Pipeline. Jetzt gibt es erstmals ein international anerkanntes Rahmenwerk, das Unternehmen erlaubt, ihre SAF-Investitionen, -Beschaffungskosten und die daraus resultierenden Emissionsreduktionen glaubwürdig zu bilanzieren. Der Teufelskreis aus fehlender Anrechenbarkeit, fehlender Nachfrage und damit nicht stattfindender Investition kann dadurch aufgebrochen werden. Die Frage ist nur noch: Wer geht voran und gestaltet damit aktiv mit, wie der Markt und seine Mechanismen künftig funktionieren?

Weiterführende Links:

- SBTi Corporate Net-Zero Standard V2.0 (Juni 2026)
- EASA ReFuelEU Aviation Dashboard
- PwC Strategy& – „From Feedstock to Flight: How to Unlock the Potential of SAF"

Laufende Updates zum Thema erhalten Sie über das regulatorische Horizon Scanning in unserer Recherche-Applikation PwC Plus. Lesen Sie mehr unter “**Leistungen & Angebote**”.

Zu weiteren PwC Blogs

Keywords

Climate Change, ESG, European Green Deal, Net Zero, Non-financial reporting directive (NFRD), Sustainable Innovation

Downloaded from Blogs on 03.11.2026 08:28

Contact



Maria Halm

Leipzig

maria.halm@pwc.com