



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

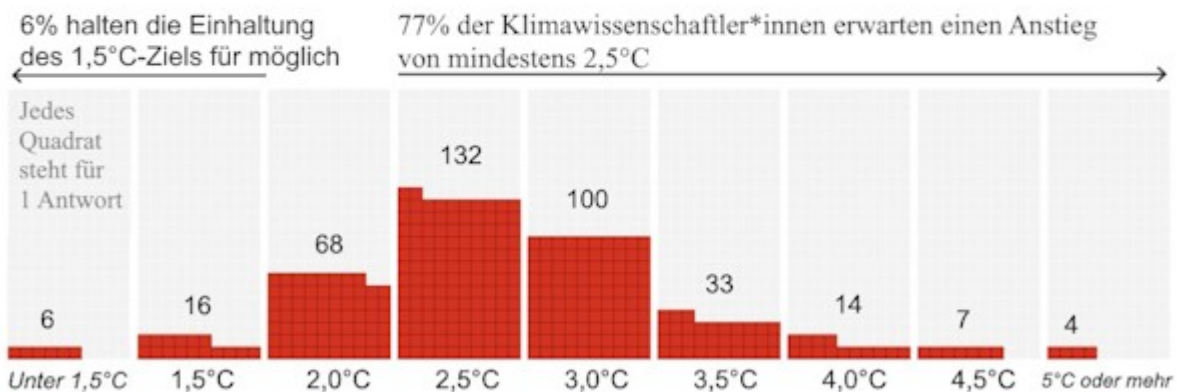
Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



Wie weit wird die globale Erhitzung gehen?

Wie hoch über das vorindustrielle Niveau werden die globalen Temperaturen ihrer Meinung nach zwischen heute und 2100 steigen?

Zahl der Antworten, die von Klimaexpert*innen des IPCC gegeben wurden



Grafik: The Guardian. Quelle: Guardian-Befragung von Klima-Expert*innen. 380 Antworten

Das Ergebnis der Guardian-Umfrage, hier übersetzt und in der Darstellung ergänzt.

19.05.2024

Das Pariser 1,5°C-Ziel ist tot - der Luftverkehr steuert 4°C an.

Die englische Zeitung [The Guardian](#) hat vor einigen Tagen eine [Umfrage](#) unter Klima-Wissenschaftler*innen durchgeführt und dabei "jede/n kontaktierbaren Leit-Autor*in und jede/n Review Editor der IPCC-Berichte seit 2018" (eigene Übersetzung) angefragt. 380 von 843 Personen haben geantwortet.

Eine der Kernfragen war, welchen Temperatur-Anstieg über das vorindustrielle Niveau hinaus die Expert*innen bis 2100 erwarten, und das Ergebnis war eindeutig: nur knapp 6% (22 Personen) glauben, dass das anspruchsvollere [Pariser Klimaziel](#) einer Erhöhung von nicht mehr als 1,5°C noch erreicht werden könne.

Das weniger anspruchsvolle 2°C-Ziel halten knapp 24% (90 Personen) noch für erreichbar. Der Rest geht davon aus, dass mindestens 2,5°C, vielleicht aber auch noch deutlich mehr erreicht werden. Auch die Ursachen werden benannt: "Fehlender politischer Wille wird von fast drei Viertel der Antwortenden genannt, während 60% auch geschäftlichen Eigennutz anführen, z.B. der fossilen Brennstoff-industrie" (eigene Übersetzung).

Entsprechend ist die [Stimmung](#), die viele der Befragten zusätzlich geäußert haben. Der Guardian zitiert viele Einzelstimmen und fasst zusammen: "Sie sind zutiefst erschrocken (terrified), aber entschlossen, weiter zu kämpfen, ... wie hoch die Temperaturen auch steigen mögen, denn jeder Bruchteil eines Grades, der vermieden wird, wird menschliches Leiden verringern" (eigene Übersetzung).

Ebenfalls im Guardian kommen [Politiker*innen aus aller Welt](#) zu Wort, die die Warnungen unterstützen und drastischere Kursänderungen fordern. Auch die ehemalige 'UN Klima-Chefin' Christiana Figueres, unter deren Leitung das Pariser Klimaabkommen geschlossen wurde, [ruft zu hartnäckigem Optimismus](#) auf.

In deutschen Medien spielt die Umfrage kaum eine Rolle. In einem [psychologisierenden Kommentar der FAZ](#) wird als zentrale Frage formuliert: *"Sollen Wissenschaftler solche Gefühle teilen?"*. Im weiteren Text werden sie mit einem (verrückten?) Wissenschaftler in einem US-Katastrophen-Movie verglichen und es wird ein Beispiel angeführt, in dem eine Komikerin als "Übersetzerin" für wissenschaftliche Aussagen auftritt. Es wird, kurz gesagt, ein Kontext aufgebaut, in dem man auch ein paar Sätze über die eigentlichen Inhalte verlieren kann, ohne befürchten zu müssen, damit allzu viel Aufregung zu erzeugen.

Zwei Tage vorher fragt ein anderer [FAZ-Kommentar](#): *"Wie krass wird die Klimakrise noch?"* und antwortet: *"Der Blick in die Eiszeit zeigt: Schlimm genug, aber eine Nummer kleiner, als den Kollapsologen vorschwebt"*. Auch damit ist der Ton gesetzt: Sooo schlimm wirds ja nicht, und wers nicht glaubt, hat einen Klaps. Da ist es fast egal, was danach noch geschrieben steht.

Die "klugen Köpfe", die angeblich hinter diesem Blatt stecken, sollen vor allem cool bleiben und sich auf die naheliegenden Probleme konzentrieren. Erstmal muss die Nato den Krieg gegen Russland gewinnen, den sie angeblich garnicht führt, ehe man sich darum kümmern kann, ob die Erde dann noch bewohnbar ist.

Wenn es in der Berichterstattung aber doch ums Klima geht, referiert man lieber wie der [Spiegel](#) kritisch-ausgewogen regierungs-offizielle [Studien](#) über *"Innovative Antriebe und Kraftstoffe für einen klimaverträglicheren Luftverkehr"*, die zeigen, welche tollen Möglichkeiten es gibt, Emissionen zu reduzieren. Als kritischsten Satz aus dem Bericht zitiert der Spiegel: *"Schnelle Lösungen seien weder bei Antrieben noch bei neuen Kraftstoffen zu erwarten ..."*, nach dem kritischeren Fazit als Zwischenüberschrift *"Klimaneutrale Luftfahrt bis 2050 wohl »unerreichbar«"* wird ein anderer Experte zitiert, so als gehöre das nicht zum Berichtsinhalt.

Die Frankfurter Rundschau bringt gleich 3 Beiträge zu diesem Thema. Zwei davon, in den Bereichen [Wissen](#) und [Wirtschaft](#) sind wortgleich, nur anders eingeleitet und verlinkt. Der dritte im Bereich [Politik](#) variiert die gleichen Inhalte sprachlich ein wenig mehr.

Quelle für diese Berichte ist offenbar neben der [Pressemitteilung](#) der Herausgeber der Studie, des *"Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag"*, ein Beitrag des [Science Media Center](#), in dem auch die vollständige Kritik des überall zitierten kritischen Experten, Stefan Gössling, zu finden ist.

Selbst die PM enthält klarere Aussagen, als sie in den o.g. Berichten zu finden sind: *"Eine vollständig klimaneutrale Luftfahrt lässt sich ohne eine Kompensation der Emissionen, eine Entnahme von CO₂ aus der Atmosphäre sowie eine Vermeidung von Flügen bzw. eine Verlagerung von Flügen auf andere Verkehrsträger nicht erreichen"*.

Aber auch wenn damit klar ist, dass die technologischen Lösungen, die die Luftfahrt-Industrie anbietet, bei weitem nicht ausreichen, ist die politische Stoßrichtung eindeutig: es müssen *"Unterstützung beim Aufbau der erforderlichen Infrastrukturen sowie die Anpassung von Regularien"* geleistet und *"die bestehenden Netzwerke von Innovationstreibern durch die Technologieförderung ... gepflegt und ausgebaut werden"*, um damit die *"Schaffung eines verlässlichen Investitions- und Innovations-*



Ein Comic des Guardian, hier übersetzt. Er ist sicher nicht abwertend gemeint, aber ob man warnende Wissenschaftler*innen im Zeugen-Jehovas-Stil darstellen sollte, ist zumindest fraglich.

umfeldes" zu ermöglichen. Oder kürzer: es müssen jede Menge Subventionen fließen, und "bürokratische Hemmnisse" müssen abgebaut werden. Das kommt einem [seltsam vertraut](#) vor.

Bemerkenswert ist allerdings, dass es einige Punkte in den Bericht geschafft haben, die der Luftfahrtindustrie wohl weniger gefallen. Unter den "kurzfristig realisierbaren Maßnahmen mit großer Wirkung" sind genannt:

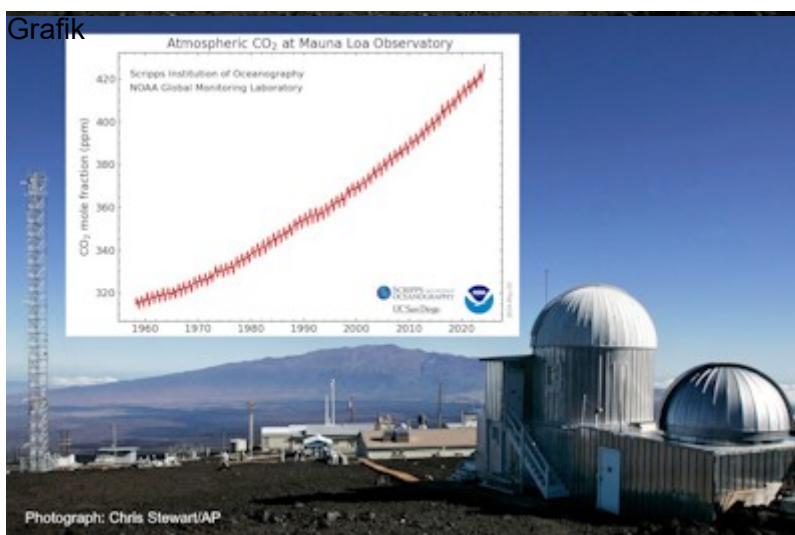
- "Reduktion des Aromatenanteils im Kerosin ... würde dazu beitragen, dass bei der Verbrennung weniger Rußpartikel und weniger Kondensstreifen entstehen" (zu ergänzen wäre: das gilt auch für die Entschwefelung von Kerosin),
- "die Anpassung der Besteuerung der Luftfahrt durch Erhebung einer Kerosinsteuer"
- "die Optimierung von Flugrouten, um diejenigen Bereiche der Atmosphäre zu vermeiden, in denen besonders klimaschädliche Effekte auftreten können"
- "Ein spezielles Augenmerk könnte auf das Segment der Privatflugzeuge gelegt werden, die insbesondere für Kurzstrecken genutzt werden ... verbunden mit einem unverhältnismäßigen Anteil an klimaschädlichen Emissionen. [Daher] bietet sich dieses Segment an, um über eine Besteuerung bzw. den Emissionshandel und über die Einführung neuer Antriebskonzepte nachzudenken"
- "Eine darüber hinausgehende Option könnte sogar ein Verbot von Kurzstreckenflügen sein".

Zusammen mit der trotz allem Technologie-Optimismus doch deutlichen Darstellung der Schwierigkeiten, die den von der Luftfahrtindustrie propagierten Maßnahmen entgegenstehen, liefert der Bericht also durchaus auch Material für luftfahrt-kritische Stellungnahmen.

Natürlich gibt es auch Berichte, die die Mängel der "Klimastrategien" der Luftfahrt [noch wesentlich deutlicher](#) aufzeigen, ebenso wie solche, die [noch krasserem Technologie-Optimismus](#) verbreiten.

Der internationale Dachverband der Fluggesellschaften, IATA, findet in einer [Analyse](#) der 14 wichtigsten "Netto-Null"-Roadmaps für die Luftfahrt deutliche Unterschiede in den Erwartungen, welche Maßnahmen wie schnell Wirkungen zeigen, macht aber auch deutlich, dass kurzfristig wenig bis nichts passieren wird.

Grafik



Die Station Mauna Loa auf Hawaii und die dort seit 1960 gemessenen Werteder atmosphärischen CO₂-Konzentration

Es bleibt daher bei der schon zwei Jahre alten [Einstufung](#) der Klimaschutz-Maßnahmen des Luftverkehrs als "kritisch unzureichend" und "in Übereinstimmung mit einer globalen Erwärmung von 4°C oder mehr". Dies gilt trotz der ergänzenden Beschlüsse der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO Ende 2023, denn die machen die Versäumnisse [eher noch schlimmer](#). Es ist auch unabhängig davon, dass die aktuell berichteten Emissionen des Luftverkehrs anscheinend [deutlich zu niedrig sind](#), weil die für die Prognosen keine grosse Rolle spielen.

Entscheidend sind ohnehin die Konzentrationen von Treibhausgasen, insbesondere CO₂, die in der Atmosphäre vorhanden sind, und die nehmen aktuell [so schnell wie noch nie](#) zu. Die Geschwindigkeit des Anstiegs übertrifft inzwischen die schnellsten jemals in der Erdgeschichte [gemessenen Anstiege](#) um das Zehnfache.

Das für das 1,5°C-Ziel noch verbleibende [CO₂-Budget](#) wird daher bereits in etwas mehr als 5 Jahren erschöpft sein. In dieser Zeit steigen die klimaschädigenden Emissionen des Luftverkehrs auch in den optimistischsten Szenarien noch massiv an.

Man ist daher geneigt, einem [vom Guardian zitierten](#) Wissenschaftler aus Südafrika zuzustimmen, der sagt *"Die Reaktion der Welt ist verwerflich - wir leben in einem Zeitalter der Narren (age of fools)"* (eigene Übersetzung).

Die Weigerung der herrschenden Eliten, die notwendigen Veränderungen herbeizuführen, ist allerdings nicht durch Dummheit begründet. Es sind vielmehr ideologische Verböhrtheit und Angst vor Veränderung und Machtverlust, die zu dem zerstörerischen "Weiter wie bisher, nur schneller" führen. Ohne eine Änderung der gesellschaftlichen Machtverhältnisse, speziell die Entmachtung der fossilen Brennstoff-Industrie und ihrer Verbündeten, wird es keine drastischen Kurskorrekturen geben, mit denen das aktuelle [Katastrophen-Wachstum](#) eingedämmt werden könnte.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +49 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de