



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



28.11.2024

Klimabilanz des Luftverkehrs: Die eigenen Ziele "klar verfehlt"!

Vor Kurzem sah sich selbst die [Tagesschau](#) veranlasst zu melden:

Der weltweite Passagierluftverkehr hat einer Studie zufolge seine Klimaziele klar verpasst. ...

Danach haben die internationalen Passagierairlines 2023 ihre CO₂-Effizienz im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 nur um knapp sechs Prozent verbessert, was etwa 1,4 Prozent jährlich entsprechen. Es seien aber bei weiter wachsendem Flugaufkommen jedes Jahr 4,0 Prozent notwendig, um die in Paris vereinbarten Klimaziele zu erreichen und den CO₂-Anstieg zu stoppen, ...

Die zivile Luftfahrtorganisation ICAO beschloss 2010, dass die Treibstoff- und damit CO₂-Effizienz jährlich um zwei Prozent steigen soll. Doch selbst die ... unzureichenden Vorgaben seien zum ersten Mal nicht erreicht worden.



Copyright © atmosfair, Berlin 2024

Die Meldung bezieht sich auf die Präsentation des [atmosfair Airline Index 2024](#) während der Welt-Klimakonferenz in Baku am 20.11.2024. Sie wurde ganz ähnlich auch in anderen Zeitungen und Fachblättern wie [aero.de](#) veröffentlicht, darüber hinaus gab es zum Thema nicht viel zu lesen.

Die atmosfair gGmbH bezeichnet sich als [gemeinnützige Klimaschutzorganisation](#), die u.a. Klimaschutzprojekte im globalen Süden betreibt und daraus Emissions-Zertifikate generiert, die Flugpassagiere zur Kompensation ihrer CO₂-Emissionen erwerben können. Ausserdem betreibt sie seit einiger Zeit eine [PtL-Anlage](#), in der Kerosin mit Hilfe von Solar- und Wind-Energie aus Luft, Biogas und Wasser hergestellt und am Flughafen Hamburg vermarktet wird (als eine der ganz wenigen [real existierenden](#) in Europa).

Dass eine **4%ige Effizienz-Steigerung pro Jahr** ausreichen würde, um einen angemessenen Beitrag zur Einhaltung des Pariser 1,5°C-Ziels zu leisten, kann man mit guten Gründen bezweifeln, aber der Wert ist ohnehin fernab der Realität: er wurde in der Vergangenheit [nie erreicht](#), und Technologien, die solche Fortschritte in der Zukunft erlauben könnten, existieren bisher [bestenfalls auf dem Reißbrett](#) (bzw. in [Simulationsmodellen](#)).

Dazu kommt, dass der [grössere Anteil](#) der Klimawirkungen des Luftverkehrs von der Effizienz nicht oder wenig beeinflusst wird und die Luftverkehrswirtschaft [keinerlei Absicht hat](#), dagegen etwas zu tun, und im Gegenteil intensive Lobbyarbeit gegen [jede Art von Auflagen](#) in dieser Richtung macht.

Um dagegen Druck zu entwickeln, hat eine internationale Gruppe von Wissenschaftler*innen im Rahmen der Welt-Klimakonferenz in Baku in einem [Offenen Brief](#) darauf hingewiesen, **dass Kondensstreifen "der signifikanteste Nicht-CO₂-Effekt der Luftfahrt" sind** und erklärt:

*In Erkenntnis der Wirkung von Nicht-CO₂-Effekten, speziell von Kondensstreifen, auf unser sich erwärmendes Klima und der dringenden Notwendigkeit zu handeln, rufen wir, Luftfahrt- und Klima-Wissenschaftler*innen, globale Entscheider auf, Lösungen zur Eindämmung von Nicht-CO₂-Effekten der Luftfahrt zusätzlich zu den Anstrengungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen einzuführen. (eigene Übersetzung)*

Die NGO Transport & Environment stellt in einer [neuen Studie](#) fest, dass "die Vermeidung von Kondensstreifen für die Luftfahrt die Klima-Gelegenheit des Jahrzehnts" (eigene Übersetzung) sein könnte, da nur eine kleine Anzahl von Flügen betroffen ist (weniger als 3 % der Flüge erzeugen rund 80 % der Kondensstreifen) und die [Kosten überschaubar](#) wären: "Für einen Flug von Paris nach New York würde es weniger als 4€ pro Ticket kosten, die Flugroute so zu ändern, dass Kondensstreifen vermieden werden. Dieser Preis enthält den zusätzlichen Treibstoffverbrauch und alle dafür notwendigen Technologien (Feuchtigkeitssensoren etc.)." (eigene Übersetzung)

Aber natürlich denkt die Luftfahrtindustrie garnicht daran, aus alldem freiwillig Konsequenzen zu ziehen. Beispielhaft dafür kann das **Verhalten der Lufthansa** stehen. Mit ihrer relativ alten Flotte **im Airline Index fast ganz nach unten abgerutscht** (Effizienzklasse F, Platz 97 von 119; die grösseren Töchter ebenfalls in dieser Region) und bestenfalls in der Mittelklasse, wenn das vielpropagierte "grösste Modernisierungsprogramm ihrer Geschichte" reibungslos umgesetzt werden könnte, hätte sie allen Grund, darüber nachzudenken, wie sie ihren krass verfehlten "Nachhaltigkeitszielen" mit anderen Methoden wenigstens etwas näher kommen könnte. Stattdessen stellt ihr CEO Spohr in einem aktuellen [CNN-Interview](#) einfach nur fest, dass sich an diesem Zustand wohl [in diesem Jahrzehnt](#) nichts mehr ändern wird, und begründet das:

Sich nur auf Werte und auf das Klima zu konzentrieren ersetzt nicht die Grundlage für Wachstum und Wertschöpfung.

Im Klartext heisst das: Klimaschutz gibt es nur, wenn sie soviel Profit machen, dass ihnen die Ausgaben dafür nicht weh tun. Einschränkungen des geplanten Wachstums stehen nicht zur Diskussion.

Im gleichen Interview bestätigt er auch den schon länger eingeschlagenen [besonders klima-zerstörenden Luxuskurs](#) mit der strategischen Orientierung "Premium, Premium, Premium".

Nicht Gegenstand dieses Interviews, aber andauernder intensiver Lobbyarbeit sind die [fortgesetzten Bemühungen](#), die von der EU beschlossenen Beimischungsquoten für sog. "nachhaltige Treibstoffe (SAF)" zu verwässern, weil die EU-Regierungen es nicht geschafft haben, ausreichende Mengen an entsprechend preiswerten SAFs herbeizusubventionieren, und die ebenfalls beschlossenen Auflagen zum Monitoring der Nicht-CO₂-Effekte, die schon auf [innereuropäische Flüge beschränkt](#) wurden, möglichst ganz abzuschaffen.

Die Lektion daraus ist immer wieder dieselbe: nicht nur sind freiwillige Selbstverpflichtungen und Absichtserklärungen der Industrie absolut nichts wert, auch bereits beschlossene Regulierungen werden nur dann umgesetzt und können Wirkungen erzielen, wenn sie von dauerndem öffentlichen Druck begleitet werden.

Klimaschutz im Luftverkehr kann es nur geben, wenn die Industrie strengen Regulierungen unterworfen und eng kontrolliert wird. Selbstgesetzte Ziele können erst dann Bedeutung bekommen, wenn der Sektor dem Profitprinzip entzogen und im öffentlichen Interesse geführt wird.

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