



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"



In der Realität existiert keine höhere Macht, die Bereiche stilllegt, die ihr CO₂-Budget überziehen. Das müssen die Betroffenen selber tun.

15.06.2026

Der Flughafen als Klima-Killer

In der diesjährigen [Jahreshauptversammlung](#) hatte Fraport-Chef Schulte in seiner [Rede](#) neben vielen anderen frohen Botschaften auch noch folgende Aussage parat:

"Große Fortschritte stehen auch beim Thema Klimaschutz an. In der zweiten Jahreshälfte wird der Anteil an Strom, den wir als Fraport-Konzern am Flughafen Frankfurt im Scope 1 und 2 verbrauchen, auf 100 Prozent Grünstrom anwachsen. In diesem Zeitraum beginnt der Bezug aus dem neuen Off-Shore Windpark von ENBW, Das ist ein großer Schritt in Richtung Net Zero, was wir bis spätestens zum Jahr 2045 erreichen werden."

Wie so häufig bei Fraport-Aussagen, ist das nicht ganz falsch, verbirgt aber letztendlich eine grosse Lüge. Um die genaue Bedeutung dieser Aussage zu verstehen, muss man sehr genau lesen und sich über die Bedeutung aller verwendeten Begriffe klar werden.

Unter der Überschrift "Fortschritt im Klimaschutz" geht es hier zunächst nur um Strom, nicht um Energieverbrauch allgemein. "100% Grünstrom" bedeutet auch nicht "100% klimaneutraler Strom". Insbesondere Offshore-Windanlage haben eine zwar [recht gute](#), aber keine perfekte Emissionsbilanz, sind rohstoff-intensiv und erzeugen [weitere Umweltprobleme](#).

Es geht auch nur um den Anteil des Fraport-Konzerns, nicht um den Gesamt-Stromverbrauch am Flughafen, und das [Net Zero](#), das Fraport bis 2045 erreichen will, geht zwar inzwischen über das vom Flughafen-Dachverband ACI Europe formulierte Ziel der [net zero carbon emissions](#) hinaus, betrifft also nicht nur die CO₂-Emissionen, sondern alle Treibhausgase, aber bedeutet auch da nicht "Null-Emissionen", sondern ist offen für Rechenricks aller Art, die "netto" Null ergeben.

Das alles ist allerdings irrelevant gegenüber den Einschränkungen, die in der Formulierung "im Scope 1 und 2" stecken.

Diese "Scopes" sind Struktur-Elemente, die für die [Berichterstattung über Treibhausgas-Emissionen](#) entwickelt wurden. Emissionen im Scope 1 und 2 umfassen demnach alle Emissionen, die ein Betrieb unter direkter Kontrolle hat, weil er sie selbst oder durch den Einkauf von Energiedienstleistungen erzeugt. [Scope 3-Emissionen](#) sind demgegenüber solche, die in der "Wertschöpfungskette" erzeugt werden, u.a. also durch den Betrieb oder Konzern überhaupt erst ermöglicht werden.

Fraport formuliert das in ihrer [Nachhaltigkeitserklärung](#) so:

"Die Treibhausgasemissionen im Scope 1 und 2 entstehen aus dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur und betriebseigenen Fahrzeugen. Scope 3 umfasst die Ausstöße der Luftfahrzeuge im Start- und Landeanflug sowie den Passagier-, Fracht- und Beschäftigtenverkehr und der Zulieferkette."

Im gleichen Dokument heisst es weiter hinten:

*"Der Anteil der **Emissionen des Scope 3** ... betrug im Berichtsjahr **rund 91 %**".*

Mit anderen Worten: die "grossen Fortschritte im Klimaschutz", von denen Herr Schulte schwärmt, betreffen bestenfalls **einige wenige Prozent** der Treibhausgas-Emissionen, die vom Flughafen ausgehen.

Und die restlichen weit über 90 % ? Für die kann Fraport nichts, denn sie betreiben ja keine Flugzeuge, haben keinen Einfluss darauf, wie die Menschen zum Flughafen und wieder weg kommen und können anderen Akteuren dort keine Vorschriften machen. Die Argumentationsmuster sind immer die gleichen:

- Facebook, Instagram, Tiktok & Co. können nichts dafür, dass Kinder immer länger auf ihren Handys herumtaddeln und dort immer mehr Schrott und Gewalt konsumieren - sie bestimmen ja nicht, was sie angucken.
- Die Zigaretten-Hersteller können nichts für die Millionen Krebstoten - sie zünden die Zigaretten nicht an.
- Die Hersteller von Streumunition sind für die vielen zivilen Opfer nicht verantwortlich - sie werfen die Bomben nicht.

Sie alle handeln - ebenso wie das Fraport-Management - völlig unverantwortlich und werden dafür auch nicht zur Rechenschaft gezogen. Ihr Handeln ist moralisch verwerflich - aber legal.

Klimaschutz nach Fraport-Art

Um die "Klimaschutz-Bemühungen" der Fraport besser einschätzen zu können, lohnt sich auch noch ein Blick auf das [Akkreditierungssystem](#), auf das sich [Fraport beruft](#) und unter der Überschrift "*Fraport: Vorreiter beim Klimaschutz*" erklärt:

"Der Fraport-Konzern hat die Airport Carbon Accreditation (ACA) gemeinsam mit dem Airports Council International Europe (ACI Europe) im Jahr 2008 mitentwickelt und wurde 2009 der international erste Flughafenbetreiber überhaupt, der das entsprechende Zertifikat erhielt.

Mittlerweile ist das ACA-Programm Branchenstandard, seit 2009 hat die ACA für den Standort Frankfurt das hohe Optimierungs-Level des CO₂-Managements jedes Jahr erneut bestätigt."

Nicht einmal in diesem System kann von "Vorreiter" noch die Rede sein. Fraport liegt mit seinen "Bemühungen" gerade mal im unteren Mittelfeld, auf "Level 3" von inzwischen 7 Leveln. In Europa haben von 284 Flughäfen in diesem System über 100 höhere Level erreicht, und auch nur etwas über 100 sind niedriger eingestuft. Auch im weltweiten System ist das keine herausragende Leistung.

Wie die Leistungen dieses Systems insgesamt einzuschätzen sind, erläutert eine [Pressemitteilung](#) der ACA: "Im Berichtszeitraum [Mai 2024 bis Mai 2025] haben akkreditierte Flughäfen ihre Scope 1 und 2-Emissionen um 542.559 t CO₂e reduziert ... Um das in Perspektive zu setzen: diese Reduktionen sind äquivalent zu den Emissionen, die bei der Produktion von rund 136.000 Tonnen Schokolade entstehen." (eigene Übersetzung)

Für noch mehr Perspektive: in Deutschland wurden [lt. Statistischem Bundesamt](#) im Jahr 2024 etwas über 1 Mill. Tonnen Schokolade produziert.

Falls der Vergleich oben ein Fake ist, hat offenbar wochenlang niemand gemerkt, dass die ACA-Webseite gehackt wurde. Falls er ernst gemeint sein sollte, muss sich jede/r selbst einen Reim darauf machen.

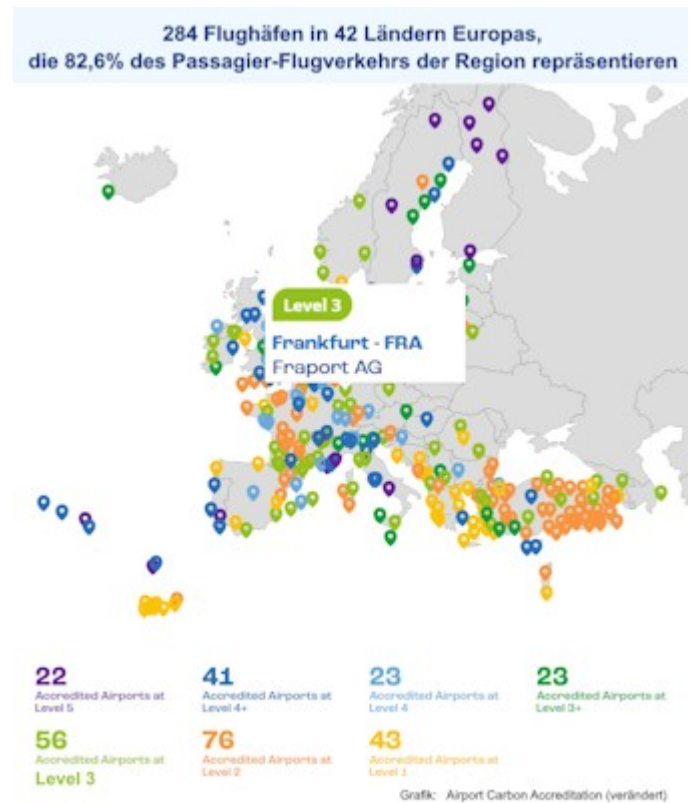
Emissionen des Flugverkehrs

Welche Rolle dieser Flughafen bei der Schädigung des Klimas wirklich spielt, zeigt demgegenüber der [Airport Tracker](#). Basierend auf einer Initiative von [ICCT](#), [ODI Global](#) und [Transport & Environment](#) werden da die Emissionen erfasst, die der Flugbetrieb erzeugt, der von Flughäfen ausgeht. Und da geht es bei FRA eben nicht um etwas über 0,1 Mill. t CO₂e, von denen Fraport im Scope 1 und 2 für 2025 redet, sondern um 14,4 Mill. t CO₂, die die Flüge erzeugt haben, die 2023 von FRA gestartet sind. Damit lag FRA auf Rang 8 weltweit.

Interessant ist dabei auch, dass die Langstrecke (über 4.000 km), auf die weniger als ein Viertel der Flüge (22,7%) gegangen sind, für mehr als vier Fünftel (81,2%) der Emissionen verantwortlich war, während auf [Kurzstrecken](#) (hier sogar bis 1.500 km) mit fast zwei Drittel der Flüge (59,2%) nur ein Zehntel (10,1%) der Emissionen erzeugt wurden.

Dass die Luftverkehrswirtschaft ihre ohnehin völlig unzureichenden Ziele in diesem Bereich in der Vergangenheit [immer wieder verfehlt hat](#) und das [auch künftig tun wird](#), wurde immer und immer wieder gezeigt. Auch was geschehen müsste, um so etwas wie einen nachhaltigen und fairen Luftverkehr möglich zu machen, wurde erst kürzlich [knapp und präzise beschrieben](#).

Auch die beiden letzten Wundermittel, die in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten alles besser machen sollen, müssen immer neue Rückschläge hinnehmen.



Nicht "Vorreiter", sondern Mittelmaß: in Europa sind über 100 Flughäfen in der Vermeidung von Treibhausgasen aus den eigenen Aktivitäten besser als Fraport. Aber nur die 22 Flughäfen, die "Level 5" erreicht haben, haben ihre "Scope 3-Emissionen", die den weitaus grössten Anteil ausmachen, überhaupt im Blick.



SAF gibt es auch in Frankfurt - in homöopathischen Mengen und mit [vielen Problemen](#).

"Nachhaltige Treibstoffe"

So muss der internationale Dachverband der Fluggesellschaften (International Air Transport Association, [IATA](#)) in Vorbereitung seiner diesjährigen Generalversammlung [enttäuscht feststellen](#), dass die Produktion von sog. [nachhaltigen Flugtreibstoffen](#) (Sustainable Aviation Fuels, [SAF](#)) nach wie vor viel zu gering und die Kosten viel zu hoch sind. Als Ausweg strebt er weiter an, dass die Regierungen endlich entsprechende "Rahmenbedingungen schaffen" (d.h. ausreichend Subventionen bereitstellen und im Notfall auch ein paar Vorschriften machen). Und die Treibstoff-Hersteller, im Wesentlichen

also die grossen Ölkonzerne, sollen endlich einen Teil ihrer Extraprofiten in die Entwicklung der SAF-Produktionsstätten stecken, die der Flugverkehr braucht.

Die Ölkonzerne denken aber garnicht daran. Die "Windfall Profits", die durch die Auswirkungen der Kriege der USA und Israels im Nahen und Mittleren Osten entstehen und sich auch auf den europäischen Märkten [direkt nachweisen lassen](#), landen zwar zunächst überwiegend in ihren Kassen, werden aber nicht in Weiterentwicklungen des Energiemarkts investiert, sondern [wandern überwiegend weiter](#) in die Taschen der Superreichen, die diese Konzerne und die dahinter stehenden Finanzinstitutionen steuern und beherrschen.

Die meisten Fluggesellschaften werden darüber nicht allzu traurig sein. Solange ihre Luxus-Kunden auch höhere Preis für dreckigeres fossiles Kerosin akzeptieren, können sie [damit weitermachen](#), konnten zum Teil sogar [zunächst Extraprofiten erwirtschaften](#). Die [IATA-Prognosen](#) für 2026 gehen zwar trotz steigender Passagier-Zahlen und Frachtmengen von deutlich sinkenden Profit-Margen aus, es bleibt aber im allgemeinen bei schwarzen Zahlen. Das trotzdem einige dabei pleite gehen oder übernommen werden, ist in diesem Markt [seit langem normal](#).

Auch die politische Unterstützung für SAF könnte eher zurückgehen. Aktuell und auf absehbare Zeit sind ausschliesslich SAF auf Basis biologischer Rohstoffe verfügbar, die in der einen oder anderen Form auch immer mit der Produktion von Nahrungsmitteln konkurrieren. Die kriegsbedingte Ölpreiskrise führt nun aber nicht nur dazu, dass in vielen Regionen Treibstoffe knapp und teuer werden, sondern auch Düngemittel und andere landwirtschaftliche Ressourcen. Die Organisation für Ernährung und Landwirtschaft der Vereinten Nationen (FAO) hat bereits vor den mittel- und langfristigen Folgen für die Ernährungssicherheit [gewarnt](#). Menschen in den ärmeren Ländern Afrikas und Asiens noch die letzten Körner von ohnehin fast leeren Tellern zu nehmen, um den Luxus-Urlaubern "des Westens" etwas weniger klimaschädigende Flüge zu ermöglichen, könnte dann an der einen oder anderen Stelle doch ein gewisses Unbehagen auslösen.

Das alles weiss man natürlich auch bei der IATA, weswegen deren Generaldirektor in seinem [Bericht](#) an die Generalversammlung im Hinblick auf [das ICAO-Ziel](#) einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 5 % bis 2030 durch die Nutzung von SAF oder anderer sauberer Energien erklärt:

"Um es deutlich zu sagen: es gibt keinen Weg, dieses Ziel zu erreichen"
(eigene Übersetzung)

Und da er auch an allen anderen Instrumenten wie emissionsärmerem Fluggerät, besserem Luftraummanagement und dem [seit Jahren dahinsiechenden](#) ICAO-Kompensationsmechanismus CORSIA mehr oder weniger schwerwiegende Mängel konstatieren muss, fällt sein Urteil über das "Netto-Null-CO₂-Emissionsziel" ähnlich negativ aus:

"Es gibt noch Hoffnung für 2050 - aber sie schwindet schnell."

(eigene Übersetzung)

Er plädiert daher für eine Verschiebung dieses Ziel auf einen späteren Zeitpunkt - wann der kommen könnte, bleibt offen. Lösungsansätze für die Nicht-CO₂-Effekte, die rund zwei Drittel der Klimawirkungen des Luftverkehrs ausmachen, erwähnt er garnicht erst - dazu gab und gibt es keine Ziele. Deutlicher kann man **das Scheitern der Klimapolitik der Luftverkehrswirtschaft** kaum beschreiben.

CO₂ aus der Atmosphäre holen

Auch das zweite Wundermittel, das die Luftfahrt noch lieber propagiert, weil sie dafür garnichts tun muss, hat einen weiteren Dämpfer bekommen. Der gerade veröffentlichte [State of Carbon Dioxide Removal report](#), (Bericht zum Stand der Entfernung von Kohlendioxid [aus der Atmosphäre], SoCDR) beschreibt in dritter Auflage die Schwierigkeiten, die der eigentlich einfachen Idee entgegenstehen, die Klimaschäden dadurch zu reduzieren, dass man das zuviel emittierte CO₂ wieder aus der Atmosphäre herausnimmt.

Grundsätzlich funktioniert das natürlich auch, und derzeit werden jährlich weltweit etwa 2,2 Milliarden Tonnen CO₂ wieder [aus der Atmosphäre entnommen](#), ganz überwiegend durch konventionelle, landbasierte Maßnahmen wie Aufforstung und Rekultivierung. Bis 2030 soll diese Menge nach den nationalen Klimazusagen der Vertragsstaaten des Pariser Klimaabkommens auf 2,5 Mrd. t CO₂ steigen.

Das Problem dabei: Szenarien, nach denen eine Einhaltung der in Paris vereinbarten Ziele noch möglich wäre, erfordern 2030 eine Entnahme von mindestens 2,9 Mrd. t CO₂, und bis 2050 müssten um die 7-8 Mrd. t erreicht werden. Die dafür erforderlichen Flächen stehen aber sehr wahrscheinlich nicht zur Verfügung, der erforderliche Aufwand müsste teilweise ganz erheblich steigen.

Dazu kommt, dass die langfristige Kohlenstoff-Speicherung in diesen Projekten nicht wirklich sicher ist. Wälder und andere Biotope können durch Naturkatastrophen, Extremwetter-Ereignisse oder den langfristigen Klimawandel [geschädigt und geschwächt](#) und dadurch von Kohlenstoff-Senken zu Kohlenstoff-Quellen werden. Auch können sich Nutzungsansprüche und politische Rahmenbedingungen ändern. So wird es wohl auch kaum jemanden überraschen, zu hören, dass die Fossil-Ministerin in der [Klimakiller-Regierung Merz](#), Frau Reiche, bereits dabei ist, einige erfolgreiche Speicher-Projekte [wieder zu liquidieren](#). In den Trump-USA und anderswo passiert das natürlich auch.

Die viel gehypten technischen Methoden zum Einfangen und Speichern von Kohlendioxid (Carbon Capture and Storage, [CCS](#)) sind demgegenüber aktuell quantitativ bedeutungslos. Statt 2 Milliarden werden derzeit nur 2 Millionen Tonnen CO₂, also nur 1 Promille, dadurch der Atmosphäre entnommen. Der Bericht ist optimistisch, dass dieser Anteil künftig deutlich gesteigert werden könnte, verweist aber auch auf die Risiken, die mit der Speicherung verbunden sein könnten und derzeit noch nicht einmal wirklich untersucht sind.

Und da die Technik sehr teuer ist, aber aus ihrer Anwendung keinerlei vermarktbare Produkt entsteht, ist völlig unklar, woher das Geld für Forschung, Entwicklung und Betrieb solcher Anlagen letztendlich kommen soll. Viele haben keine solide Grundfinanzierung, sondern leben von befristeten Aufträgen einiger weniger grosser Konzerne. So ist z.B. Microsoft in den letzten Jahren als Großabnehmer für kommende Zertifikate aus [BECCS](#)- (Bioenergy with Carbon Capture and Storage, Bioenergie-Nutzung mit Kohlenstoff-Einfang und -Speicherung) und [DAC](#)- (Direct Air Capture, direkte Kohlenstoff-Entnahme aus der Luft) Projekten aufgetreten, hat aber in diesem Jahr keine neuen Ausschreibungen mehr

veröffentlicht. Sollte das ein Indiz sein, dass sie aus diesem Markt aussteigen, werden etliche Projekte in erhebliche Schwierigkeiten kommen.

Auch Lufthansa hat in ihrem gerade erweiterten [Klimaschutzportfolio](#), aus dem Kunden, die die durch ihren Flug angerichteten Klimaschäden kompensieren wollen, ein Projekt auswählen dürfen, überwiegend sog. [Removal-Projekte](#) (10 von 14, darunter 6 technische Projekte). Damit wurden nach LH-Angaben in 2025 710.000 t CO₂-Emissionen kompensiert. Da die Lufthansa-Group laut [ihrem Nachhaltigkeitsbericht](#) insgesamt Treibhausgase in einer Menge von 45,2 Mill. t CO₂e emittiert hat, sind das immerhin fast 1,6 %.

Im eigenen [Verantwortungsbereich](#) der Lufthansa "sollen die Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 durch Reduktions- und Kompensationsmaßnahmen halbiert werden ... - die kontinuierliche Modernisierung der Flotte, der Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel, SAF) und die Steigerung der operative Effizienz stehen dabei im Mittelpunkt" - also all das, was im IATA-Bericht gerade als unzureichend beschrieben wurde. Bisher trägt der Einsatz von SAF auch nur weniger als 1 % zur Reduzierung der Gesamtemissionen bei.

Eine andere Welt - aber welche ?

Kaum jemand zweifelt mehr daran, dass die Welt, wie sie war, künftig nicht mehr sein wird. Wohin sie sich entwickeln wird, ist aber noch nicht endgültig festgelegt.

Dass sie heute bereits grundlegend anders ist als früher, zeigt z.B. der Bericht der meteorologischen Weltorganisation WMO [State of the Global Climate 2025](#) (Zustand des globalen Klimas 2025). Was uns in den nächsten Monaten droht, ist in der [WMO-Warnung](#) vor dem sich zu Ende dieses und im nächsten Jahr entwickelnden El Niño-Ereignis beschrieben, und die Perspektiven für die nächsten Jahre beschreibt das [WMO-Update](#) für die Zeitspanne 2026-2035. Man braucht nicht viel Fantasie, um sich auszumalen, wohin das führt, wenn die Entwicklung weitergeht wie bisher.

Die politischen und wirtschaftlichen Reaktionen darauf, wie wachsender Nationalismus, Abschottung der reicheren Regionen der Welt, massive Aufrüstung nach innen und aussen, wachsende Ausbeutung und Abbau von sozialen Leistungen, kann man täglich in den Nachrichten mitverfolgen.

Es gibt aber immer noch Optimisten, die eine andere Entwicklung nicht nur für möglich halten, sondern auch deren Voraussetzungen erforschen und Szenarien dafür entwickeln, wie z.B. das [Global Justice Project](#). Deren neuer Bericht ist [kein übliches Klimapapier](#).

"Das World Inequality Lab, angesiedelt an der Paris School of Economics, verbindet Verteilungsforschung, Klimadaten und Szenarien für eine neue Weltfinanzordnung. Koordiniert wurde das Projekt unter anderem von Lucas Chancel, Cornelia Mohren und Thomas Piketty. ...

In dem neuen Report geht es nicht nur um Verteilung, sondern um planetare Überlebensfähigkeit. Der Bericht beschreibt einen Zielpfad bis 2100."

Prominente Ökonomen haben das Szenario [durchgerechnet](#) und kommen zu dem Ergebnis

"Wir müssen die Regeln ganz oben ändern. Das bedeutet, zum Beispiel, angemessene Arbeit und Beschäftigungsgarantien, auskömmliche Löhne und faire Entlohnung, stärkere Gewerkschaften und Demokratie am Arbeitsplatz, Bekämpfung von Diskriminierung und Wertschätzung von bezahlter und unbezahlter Pflegearbeit, auf die unsere Gesellschaften angewiesen sind. Es bedeutet Investitionen in Kinder, Unterkunft, Gesundheit, Erziehung und Transport durch universelle öffentliche Leistungen. Es bedeutet öffentliche Kontrolle von strategischen Besitzständen, Steuerung von Kreditvergaben, um Investitionen nach sozialen und ökologischen Prioritäten zu lenken, und Unterstützung für die Entwicklung einer sozialen und solidarischen Wirtschaft."

(eigene Übersetzung)

Das Ergebnis, in der Zusammenfassung eines [Editorials](#) des Guardian, ist keine allzu grosse Überraschung.

"Der Bericht sagt, dass der Lebensstil der reichen Welt mit hohem privatem Verbrauch - häufige Flüge, grosse Häuser, mehrere Autos, sehr viel Fleisch - in einem 2°C Kohlenstoff-Budget nicht auf den Rest der Welt übertragen werden kann. Im Angebot ist ein Handel: jeder bekommt das Niveau der reichen Welt an öffentlichen Einrichtungen und an Freizeit, niemand bekommt oligarchischen Exzess. Der heutige private materielle Überfluss wird durch "sozialen Überfluss" ersetzt. Das ist ein hoher Lebensstandard. Aber es ist nicht das, was die Wohlhabenden heute haben. Das Angebot sollte verstanden werden nicht als "weniger für dich", sondern als weniger Abfall, weniger Arbeit, weniger finanzielle Belastung, mehr Sicherheit, mehr Freizeit und mehr öffentlichen Luxus."

(eigene Übersetzung)

Der Bericht benennt als Kräfte, die eine solche Transformation unterstützen, "Gewerkschaften, Bürgerbewegungen und Koalitionen von Ländern" und sagt viel zu den wirtschaftlichen Instrumenten, mit denen sie gestützt und gesteuert werden könnte. Allerdings fehlt ihm ein wichtiges Element: ein Rezept, wie man die Macht der herrschenden Eliten, die es natürlich massiv bekämpfen werden, überwinden und die Politiker-Clique, die sie verteidigen werden, zum Teufel jagen kann.

Derzeit beherrschen noch die Exzesse der Superreichen das politische und wirtschaftliche Geschehen, und ihre Brutalität nimmt zu. Die Abwehrkämpfe dagegen sind noch zu schwach und bestenfalls punktuell erfolgreich. Ob eine solche Vision einer anderen, besseren Welt, für die es sich noch zu kämpfen lohnt, mehr Menschen mobilisieren und die Gegenkräfte stärken kann, muss sich zeigen.

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