



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"



21.11.2025

Der Luftverkehr im Klima-Wandel

Man kann der Luftverkehrswirtschaft nicht (mehr) vorwerfen, dass sie die Klima-Veränderungen leugnen würde - sie könnte es ja auch beim schlechtesten Willen nicht. Von der Zunahme von gefährlichen [Turbulenzen](#) bei Interkontinentalflügen bis zu [Überschwemmung von Flughäfen](#) aufgrund von Extremwetter-Ereignissen gibt es eine Vielzahl von Auswirkungen, die den Flugbetrieb ganz direkt betreffen.



Das Titelblatt des einzig wirklich wichtigen Berichts der ICAO zu den Klimaveränderungen

Dazu hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO im September erneut Stellung genommen. Formal ein [Update](#) des [ersten Berichts](#) von 2018 und erstellt [mit Unterstützung](#) der Welt-Meteorologischen Organisation (WMO), soll dieser Bericht als *"Zusammenfassung der besten verfügbaren Informationen"* zu *"Risiken zur Luftverkehrs-Infrastruktur, Betrieb, Sicherheit und Geschäftskontinuität"* (eigene Übersetzung) durch den Klimawandel dienen.

Allerdings darf man auch von diesem Bericht nicht zuviel erwarten. Es ist keine umfassende wissenschaftliche Analyse der durch die Klimaveränderungen zu erwartenden Änderungen der physikalischen und geowissenschaftlichen Prozesse, die den Luftverkehr beeinflussen werden, und erst recht kein Versuch, eine Vision eines veränderten, den neuen Bedingungen angepassten und sicher und nachhaltig betreibbares Luftverkehrssystems zu entwerfen.

Es ist vielmehr ein Synthese-Bericht in dem Sinn, dass er auflistet, wo und in welcher Form bereits auf Klimaveränderungen zurückzuführende Beeinträchtigungen des aktuellen Flugbetriebs aufgetreten sind, wo und wie sie für die nähere Zukunft erwartet werden, und wie die derzeit handelnden Akteure damit umgehen wollen.

Mit anderen Worten: es ist der Versuch, zu beschreiben, wo Gefahren für den bisherigen Geschäftsbetrieb drohen, und wie man mit möglichst geringem Aufwand weitermachen kann wie bisher. Der Wert dieses Berichts liegt in der Zusammenstellung der Gefahren. Es gibt kaum ein anderes Werk, dem man entnehmen kann, was alles künftig Auswirkungen für den Flugverkehr, genauer auf Flughäfen und den Flugbetrieb selbst, haben kann. Vom Meeresspiegel-Anstieg über Häufigkeit und Intensität von Stürmen, Veränderungen bei Temperaturen, Niederschlag, Eisbildung, Windverhältnissen und Staubbelastung bis hin zu Vogelschlag-Risiken und ökonomischen Entwicklungen in anderen Bereichen (z.B. dem Tourismus) werden mögliche Effekte und Anpassungsmaßnahmen benannt.

Die Aussagen bleiben allerdings überwiegend oberflächlich, mehr beschreibend als analysierend. Die Zusammenfassung am Ende des Berichts macht das selbst deutlich. Der letzte Absatz lautet:

"Insgesamt illustriert diese Synthese, dass die Risiken für die Luftfahrt durch die Klimaveränderungen grössere Bedeutung für die Zukunftsplanung gewinnen, weil wir besser verstehen, welchen Einfluss die erwarteten Effekte auf den Flugverkehr haben werden. Viele Staaten und Organisationen beginnen aktiv zu werden, um Resilienz aufzubauen. In Ergänzung dazu könnten Anleitung und Planung auf der globalen Ebene hilfreich sein." (eigene Übersetzung)

Montreal, wir haben ein Problem.

Die [42. ICAO-Generalversammlung](#), die vom 23.09. bis 03.10. wie üblich am ICAO-Sitz im kanadischen Montreal getagt hat, hat sich allerdings mit Klimathemen nur am Rande beschäftigt, obwohl die begleitende Öffentlichkeitsarbeit [anderes vermuten](#) liesse. Als greifbare Ergebnisse gab es zum Thema "Klimawandel", ebenso wie zu den Themen "Umweltschutz - Allgemeine Vorschriften, Lärm und Luftqualität" und "Kohlenstoff-Kompensations- und -Reduktions-Schema der Internationalen Luftfahrt (CORSIA)" nur je eine [Resolution](#) (A42-20 bis 22) in Form eines *"Konsolidierten Statements zur fortgesetzten ICAO-Politik und -Praxis"* (eigene Übersetzung), in der die erreichten Errungenschaften aufgezählt und die vorhandenen Absichten und Ziele bestätigt werden.

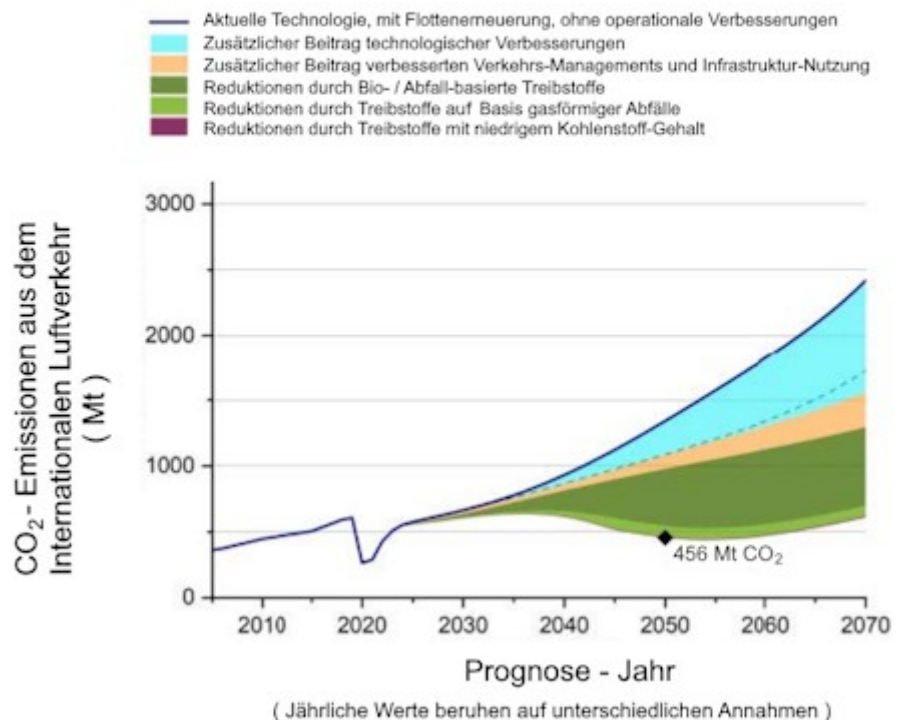
Dementsprechend ist der [Kritik dieser Ziele](#), die vor drei Jahren veröffentlicht wurden und deren Scheitern bereits kurz danach [bilanziert werden konnte](#), auch nichts weiter hinzuzufügen. Das bestätigen sogar die von ICAO selbst gelieferten Daten.

Der vor der Generalversammlung veröffentlichte [ICAO Umweltbericht 2025](#) enthält zwar auch wieder einige schönfärbische Beiträge, steht aber auch in der Tradition der Berichte von [2016](#), [2019](#) und [2022](#) (und der einschlägigen [EU-Berichte](#)), die allesamt das Datenmaterial geliefert haben, das nötig war, um zu zeigen, dass die Propaganda-Sprüche der Luftverkehrswirtschaft zum Klimaschutz keine reale Grundlage hatten und haben.

Das wird bereits im ersten Kapitel deutlich, in dem die Prognosen für die Emissionen in Szenarien bis 2070 diskutiert werden.

Das sonst vielfach propagierte [unverbindliche Langzeit-Ziel](#) ("Long term global aspirational goal (LTAG)") *"of net-zero carbon emissions by 2050"* spielt hier keine Rolle.

Prognose der CO₂-Emissionen der Internationalen Luftfahrt aufgrund der Verbrennung von Treibstoffen 2005 -2070, mit prognostizierten Reduktionen durch diverse Minderungs-Maßnahmen



Die Prognose der CO₂-Emissionen zeigt sehr deutlich, dass erstens auch unter optimistischsten Annahmen in Bezug auf Minderungs-Maßnahmen die Klimawirkungen dadurch in den nächsten Jahrzehnten nicht unter den Wert von 2010 sinken können und danach weiter steigen werden. "Klimaneutrale" Treibstoffe wie eFuels spielen keine sichtbare Rolle, und (hier nicht sichtbare) Nicht-CO₂-Effekte wachsen ungebremst an

Die CO₂-Emissionen nehmen nur unter der Annahme extrem hoher Anteile von Treibstoffen aus Biomasse und Kohlenstoff-haltigen Abfällen bis etwa 2060 geringfügig ab und steigen danach wieder an. Dass die dafür benötigten Ressourcen gar nicht zur Verfügung stehen, wurde schon [vor Jahren gezeigt](#), und dass die behauptete Nachhaltigkeit der Produktion biogener Brennstoffe sehr fraglich ist, [zeigt sich](#) auch immer wieder.

Sogenannte eFuels oder PtL-Treibstoffe leisten überhaupt keinen sichtbaren Beitrag. Dass sie das auch nicht können, zeigt eine [umfassende Analyse](#) dessen, was die sog. "nachhaltigen Treibstoffe" im Luftverkehr leisten können - und was nicht.

Zu den angenommenen "technologischen Verbesserungen" heisst es im Text trocken, "dass ICAO's angestrebtes Ziel einer Treibstoff-Effizienz-Steigerung von 2%/Jahr bis 2050 nicht erreicht werden wird" (eigene Übersetzung). Dies korrespondiert mit Aussagen, wonach neue Konzepte im Flugzeugbau auf absehbare Zeit [nicht umgesetzt werden](#), und die von Anfang an [fragwürdige Wasserstoff-Strategie der EU](#) inzwischen absehbar [vor dem Scheitern](#) steht.

Infolge dessen bleibt es auch im [Update vom Oktober 2025](#) bei der Einstufung der "Klimaschutzmaßnahmen" der internationalen Luftfahrt als „in kritischer Weise unzureichend“. Diese Einstufung bedeutet, dass das Ziel konsistent ist mit einer globalen Erwärmung von mehr als 4°C, wenn alle anderen Sektoren den gleichen Ansatz verfolgen würden" (eigene Übersetzung).

In einem aktuellen [Interview](#) im Deutschlandfunk, das sich primär mit anderen Themen befasst, bestätigt Lufthansa-Chef Spohr ebenfalls diese Einschätzung.

Wir zitieren hier nur die Aussagen, die uns wichtig erscheinen, dokumentieren aber den gesamten Teil des Interviews, der sich mit Fragen zum Klimaschutz befasst, auf einer eigenen [Unterseite](#), weil wir glauben, dass das in vielerlei Hinsicht aussagekräftig ist (alle Hervorhebungen von uns, der Interviewer des DLF heisst Benjamin Hammer):

Hammer: Sie hören das Interview der Woche hier im Deutschlandfunk. Heute mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG, Carsten Spohr. Herr Spohr, ... Der Luftverkehr trägt einen signifikanten Teil zum Klimawandel bei. Sie fliegen – ist ja klar – sehr viel, auch innerdeutsch zwischen Frankfurt und München. Haben Sie schon einmal Flugscham empfunden?

Spohr: Nein, die brauche ich auch nicht empfinden, weil wir – wie jedem anderen Passagier auch mir – die Möglichkeit bieten, CO₂-neutral zu reisen, indem man mit nachhaltigen Kraftstoffen für seinen Flug Kompensationszahlungen leistet. ...

Hammer: ... Die Fluggesellschaften der Organisation IATA, der Sie angehören, die wollen bis zum Jahr 2050 die Netto-CO₂-Emissionen im Luftverkehr auf Null senken. Aktuell zweifeln viele, dass das klappt, auch, weil der globale Luftverkehr immer weiterwächst. **Und global sinken die CO₂-Emissionen im Luftverkehr gerade nicht, sie steigen sogar. Wann kommt da der Moment, in dem auch Sie sagen müssen/könnten, wir werden das nicht schaffen bis 2050?**

Spohr: Zunächst mal haben Sie völlig recht. Es gibt viele Gründe, dass ... zunehmend Zweifel laut werden, ob das noch realistisch erreichbar ist. ... Wir sehen, dass die Technologie eigentlich kaum vorankommt. ... Die Produktion von nachhaltigen Kraftstoffen auf Biobasis ist deutlich langsamer im Anstieg, als wir uns das alle gewünscht hätten. ...



Nur 2. Liga, aber mit beeindruckender Schadens-Bilanz: Fossil-Manager Spohr

Und die vielleicht irgendwann unbegrenzt skalierbaren sogenannten E-Fuels, also Treibstoffe, die auf Basis von Elektrizität erzeugt werden, gibt es heute eigentlich nur im Labor. ... Das ... lässt auch bei mir große Zweifel aufkommen, ob wir das bis 2050 schaffen.

Hammer: Sie glauben nicht daran?

Spohr: ... Ich glaube, für eine abschließende Bewertung ist es heute zu früh. Aber noch mal, die Zweifel, die Sie äußern, die andere äußern, sind absolut angebracht.

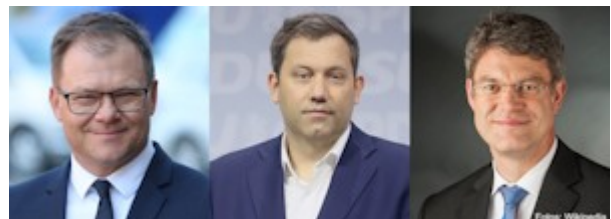
Aber diese Zweifel veranlassen Herrn Spohr natürlich nicht zu überlegen, was seine Gesellschaft und seine Branche mehr und Weitergehendes tun müssten, um diese Ziele, von denen das Überleben zumindest grosser Teile der Menschheit abhängt, doch noch erreichen zu können. Er bekommt sein Geld dafür, dass er die Profite der LH-Anteilseigner maximiert. Um alles andere sollen sich bitte andere kümmern.

Wer sich nicht nur durch das obige Zitat quält, sondern auch noch die Reden und Taten dieses Herren über die Jahre verfolgt, vom [Expansionskurs](#) der Zehner-Jahre zu den Grenzen [im Chaos-Jahr 2018](#) und während der [COVID-Pandemie](#) bis zum Auftritt mit "[Klimakanzlerin](#)" Merkel in 2021 und [mit Scholz und Habeck](#) in 2023, der Kurzstrecken-Propaganda in [2022](#) und [2023](#), dem [Luxus-Kurs](#) in 2023 und den verheerenden Bilanzen in [2024](#) und [2025](#), der bekommt ein Bild von einer Sorte Manager, das einerseits durch erschreckende Primitivität in Denken und Reden, andererseits durch abschreckende Brutalität im Handeln gekennzeichnet ist.

Damit unterscheidet sich Herr Spohr kaum von seinen Kollegen, die weitgehend ähnlich agieren und ihre Rücksichtslosigkeit hinter verbindlichen Formulierungen verstecken - mit Ausnahmen wie Ryanair-Chef O'Leary, der schon vor 15 Jahren erklärte, dass ihn [die Umwelt ... einen Dreck](#) interessiert und der heute [grünen Kerosinersatz für Teufelszeug](#) hält.

Er unterscheidet sich auch nicht wesentlich von den Figuren in der derzeitigen deutschen politischen Führungsriege. Das beweist die Bundesregierung gerade wieder einmal anlässlich der Weltklimakonferenz COP30 in Brasilien. Ihr Chef-Fossil reist für knapp 21 Stunden zu einer Vorkonferenz und hält dort eine mit Plattitüden gespickte Rede, die ihn selbst im [Vergleich mit Helmut Kohl](#) als Schwätzer dastehen lässt. Darin lobt er ein [Papier](#), das zur Klimafinanzierung u.a. höhere Gebühren für den Luftverkehr vorsieht, lässt zu Hause [genau das Gegenteil](#) beschliessen, und [beleidigt](#) im Nachhinein noch die Gastgeber. Wenn man ihn [reden hört](#), spürt man die Verachtung, die er zum Ausdruck bringen will.

Daran sollte eigentlich allen Menschen deutlich werden, dass weder Politik noch Wirtschaft hierzulande noch in irgend einer Weise [ernsthaft für den Schutz des Klimas](#) eintreten.



Werden im Fossil-Museum bestenfalls einen kleinen Platz in einer abgelegenen Vitrine bekommen: Kleine Auswahl aktueller Erfüllungsgehilfen des fossilen Roll-back. (Von rechts nach ganz rechts: Umweltminister Schneider, Finanzminister Klingbeil, Verkehrsminister Schnieder)

Das beweist auch Merz' Umweltminister, der die deutsche Delegation bei der COP30 führt und rhetorische Versuche unternimmt, den Imageschaden zu begrenzen.

Der von der [Premium Flyers Solidarity Coalition](#) [bereits früher](#) in internationale Konferenzen und nun auch [in die COP30 eingebrachte](#) und u.a. von [Frankreich und Spanien unterstützte](#) Vorschlag, höhere Gebühren insbesondere für [Luxusflüge](#) zur Finanzierung von Klimamaßnahmen in sich entwickelnden Ländern einzusetzen, bekommt wohlfeile Lobesworte aus der zweiten Reihe seines Ministeriums, aber keine Beteiligung, weil aus der Berliner Regierungszentrale dazu ein klares "Nein" kommt.

Und ob der [unterstützende Auftritt](#) des deutschen Ministers bei der [Pressekonferenz](#) einer neuen Initiative von 80 Staaten für einen Fahrplan für einen "Übergang weg von fossilen Brennstoffen" ([Transitioning away from fossil fuels](#), TAFF) mehr ist als nur ein weiteres rhetorisches Manöver, muss sich erst zeigen.

Denn zugleich [rechtfertigt](#) dieser Minister die katastrophale Unverbindlichkeit seiner Regierung in Bezug auf die zentralen Vorhaben der COP und der brasilianischen Präsidentschaft, die jede klare Unterstützung im Kampf mit den Fossil-Vertretern politisch dringend brauchen würde, mit einem Hinweis auf die "Bundes-Haushaltsordnung" und behauptet, dass das alles nicht so dringlich sei. Aber selbst damit wird er aus Berlin noch blamiert, denn wenige Tage später liegen plötzlich doch [Zahlen auf dem Tisch](#), wahrscheinlich, um den aussenpolitischen Schaden durch die Pöbeleien des Herrn Merz zu begrenzen. Dass die Summen [hinter den Versprechungen zurückbleiben](#), am unteren Ende dessen liegen, was politisch überhaupt noch vertretbar ist, und für die Zukunft Schlimmes erwarten lassen, überrascht dabei nicht.

Unabhängig von der politischen Bewertung dieses fossilen Roll-Back zeigen auch die reinen Wirtschaftsdaten bereits Wirkung. Im [Climate Change Performance Index 2026](#), der jedes Jahr anlässlich der COP von Germanwatch und New Climate Institute veröffentlicht wird und die Treibhausgas-Emissionen, den Energieverbrauch, den Anteil an erneuerbaren Energien und die Klimapolitik der 63 Staaten mit den höchsten Emissionen gewichtet bewertet, ist Deutschland [weiter zurückgefallen](#) und steht jetzt nur noch auf Platz 22, noch unter dem EU-Durchschnitt.

Die EU hat die o.g. TAFF-Initiative in Belém zunächst [nicht unterstützt](#). Immerhin haben es die EU-Finanzminister gerade noch geschafft, eine totale Blamage zu vermeiden und eine von der dänischen Ratspräsidentschaft vorgeschlagene zehnjährige Festschreibung der Steuerbefreiung für fossile Brennstoffe für die Luftfahrt (und die Schifffahrt), die schon die ungarische Präsidentschaft noch krasser (für 25 Jahre) [auf der Tagesordnung hatte](#), [nicht zu beschliessen](#), aber gerüchteweise wurde aus Brüssel bekannt, dass auch hier der deutsche Finanzminister eine sehr zweifelhafte Rolle gespielt und Zustimmung signalisiert hatte.

Diese Festschreibung der Steuerbefreiung, die Bestandteil eines Kompromisses zur Reform der EU Energiesteuer-Richtlinie war, die ursprünglich klimaschädliche Energieträger höher besteuern sollte, bleibt aber weiter auf der Tagesordnung und könnte im nächsten Jahr doch noch beschlossen werden.

Angesichts dieses klimapolitischen Roll-Backs auf allen Ebenen ist es verständlich, wenn Organisationen wie Oxfam mit Hinweis auf die bereits extreme, aber weiter zunehmende [Ungleichheit](#) zwischen Arm und Reich, die entsprechende Verteilung der Verantwortung für die Klimakatastrophe und der Möglichkeiten, dagegen vorzugehen, nach Wegen suchen, zumindest die finanziellen Mittel, die die weniger entwickelten Länder brauchen, um ihre Existenz zu sichern, [bei den Superreichen](#) locker zu machen.

Auch die aktuelle [Initiative](#) von Germanwatch "zur progressiven Ergänzung der Luftverkehrsteuer für Business-, First-Class-Flüge und Stärkung der Kerosinsteuer auf Privatjets in Deutschland", die an [frühere Aktivitäten](#) anknüpft, zielt in diese Richtung.



Um Einschränkungen im Flugverkehr durchzusetzen, muss nicht nur der Widerstand der Fossilwirtschaft überwunden werden.

Aber auch, wenn Appelle an Fairness und Gerechtigkeit in der Bevölkerung durchaus Resonanz finden und Gebühren auf Luxuskonsum mehr als 90% der Bevölkerung nicht betreffen, bleibt die Tatsache, dass die grosse Mehrheit der Entscheidungsträger auf der politischen Ebene aus ideologischen oder anderen Gründen den Status quo hartnäckig verteidigen, ein wesentliches Hindernis für den Erfolg solcher Initiativen.

Und selbst wenn sie Erfolg hätten, wäre es nicht mehr als ein allererster Schritt. Die zusätzlich eingenommenen Mittel könnten durchaus positive Effekte haben, wenn sie z.B. für Klimaanpassungsmaßnahmen eingesetzt werden könnten, aber an der zerstörerischen Wirkung des Luftverkehrs würde sich wohl praktisch nichts ändern.

Im besten Fall wäre damit eine kleine Bresche in den ideologischen Verteidigungswall der Luftverkehrswirtschaft geschlagen, der aber vollständig eingerissen werden muss, wenn echte Veränderungen durchgesetzt und der Flugverkehr zum Schrumpfen gebracht werden soll.



Das kann den Initiativen gegen die Expansion des Luftverkehrs und gegen zunehmenden Fluglärm und Schadstoffbelastungen allein natürlich nicht gelingen. Denkbar wäre es überhaupt nur, wenn die aktuellen globalen Initiativen für einen [gerechten Übergang](#) und gegen [globale Ungleichheit](#) sehr viel umfassender und grundlegender werden. Dagegen richtet sich aber nicht nur [aktuell in Belém](#), sondern überall massiver Widerstand, gefördert von denen, die um ihre Privilegien fürchten müssen, und rechten Demagogen und Populisten, die mit vermeintlich einfachen Lösungen und Appellen an angeblich bessere alte Zeiten deren und ihre eigene Machtposition ausbauen und sichern wollen.

Wer sich in diesem Bereich engagiert, sollte sich im Klaren sein, wogegen sie/er eigentlich antritt.

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