



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"



06.07.2026

Europäische Investitionsbank

3-Milliarden-Kredit an Airbus

- für Fossil-Technik

Die [Europäische Investitionsbank](#) schien vor Stolz fast zu platzen, als sie [ankündigen konnte](#), dass sie "ein erstes Darlehen in Höhe von 1 Milliarde Euro" als "... Teil eines beispiellosen Finanzierungsrahmens in Höhe von 3 Milliarden Euro zur gezielten Förderung wegweisender Innovationen" an Airbus vergeben hat.

Das sei "ihre bisher größte Unternehmensfinanzierung", und die damit finanzierte "Forschung und Entwicklung in Frankreich, Deutschland und Spanien stärkt Europas technologische Souveränität und industrielle Exzellenz".

Etwas konkreter heisst es dann noch:

"Die Finanzierung unterstützt Airbus bei seinen bis 2030 geplanten Investitionen in Spitzentechnologien und integrierte Systeme für die zivile Luftfahrt sowie für Sicherheits- und Verteidigungslösungen. Mit seinen Projekten in Frankreich, Deutschland und Spanien will Airbus Europas Luft- und Raumfahrt und das Verteidigungsökosystem weiter stärken."

Aufgrund handelstechnischer Einschränkungen kann die EIB keine direkte Projekt-Finanzierung vornehmen, aber Fachkreise [gehen davon aus](#), dass Airbus einen Teil der Mittel für die Entwicklung eines A320-Nachfolgemodells einsetzen wird.

Zu diesem Nachfolgemodell hat Airbus bisher verlauten lassen:

*"Das Modell werde in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre serienreif und „signifikant anders“ als die aktuelle Generation sein ...
Ein Eckpunkt des Konzepts sind Kohlefaser-Flügel mit sehr großer Spannweite, ..."
es "werde „20 bis 25 Prozent“ effizienter fliegen als die ... aktuelle A320neo.
Die Effizienzvorgaben an die Konstrukteure will Airbus je zur Hälfte über Triebwerkstechnologie und „aerodynamische Verbesserungen, ein geringeres Gewicht und längere Tragflächen“ erreichen. Für einen Open-Rotor-Ansatz bei den Triebwerken ... zeigt sich Airbus technologieoffen."*

Diese "Technologieoffenheit" ist allerdings begrenzt. Es kann diverse Varianten geben, aber es bleibt ein Triebwerk, in dem Kerosin verbrannt wird, denn etwas anderes steht nicht zur Verfügung.

Die Zukunft der Luftfahrt :



Leistungsoptimierte Open-Source-Triebwerke sind laut. Werden sie auf das Lärmniveau aktueller Triebwerke optimiert, verlieren sie an Leistung. Was wird passieren ?

Die 2020 von Airbus kurzzeitig schon für 2035 [in Aussicht gestellten](#) Wasserstoff-Flugzeuge wurden schon im nächsten Jahr wieder in die spätere Zukunft verschoben und spielen aktuell nach einer [Analyse](#) des "Carbon Tracker" im Forschungsprogramm von Airbus nur noch eine geringe Rolle.

Die EIB stört das allerdings nicht mehr. Wollte sie 2020 noch die [europäische Klima-Bank](#) werden und hatte eine [Roadmap](#) beschlossen, in der es hiess

*"Unterstützung für die Ausweitung von Flughafen-Kapazitäten und für konventionell angetriebene Flugzeuge wird entzogen",
ebenso "... von Aktivitäten, die in diesem Rahmen nicht mehr unterstützt werden (z.B. interne Verbrennungsmaschinen und Antriebssysteme für Schiff- und Luftfahrt auf der Basis fossiler Brennstoffe)"*

(eigene Übersetzung)

so gilt seit Ende 2025 ein [KLIMABANK-FAHRPLAN: PHASE 2](#), der *"in jeder Hinsicht den Klimabank-Fahrplan 2021–2025 der EIB-Gruppe und die Klimastrategie der EIB (2020)"* ersetzt und in dem die Begriffe "Luftfahrt" oder "Flugverkehr" nicht mehr vorkommen. In der [Liste der ausgeschlossenen Aktivitäten](#) der EIB-Gruppe tauchen auch keine Luftfahrt-bezogenen Punkte auf.

Zwar gibt es auch noch den [Rahmen für ökologische und soziale Nachhaltigkeit](#) von 2022, der einen Standard "Klimawandel" enthält, der noch auf den alten Klimabank-Fahrplan Bezug nimmt und völlig ausreichen müsste, solche Finanzierungen zu verbieten, aber es gibt niemanden, der das durchsetzen könnte und wollte.

Dass dieses A320-Nachfolgeprojekt eine besondere Bedeutung hat, zeigt auch die Tatsache, dass es als einer der ganz wenigen konkreteren Punkte auch in der [Luftfahrtstrategie der Bundesregierung](#) erwähnt wird. Dort heisst es:

*"Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung für Wertschöpfung und Beschäftigung in den kommenden Dekaden ist die nächste Single-Aisle-Generation einschließlich zugehöriger Triebwerkstechnologien eine entscheidende Wegmarke für den Luftfahrt-industriestandort Deutschland insgesamt. Hinzu kommt, dass angesichts der langen Lebensdauer moderner kommerzieller Flugzeuge, die technologischen Entscheidungen für die nächste Single Aisle-Generation den Standard in der kommerziellen Luftfahrt bis weit in die 2050er Jahre setzen wird.
Die Bundesregierung wird die Luftfahrtindustrie in Deutschland daher weiter dabei unterstützen, Gesamtsystemverantwortung zu übernehmen und entsprechende System-verantwortlichkeiten an deutschen Standorten einfordern."*

(Single aisle: Flugzeuge für Kurz- und Mittelstrecken mit einem Mittelgang und zwei Sitzgruppen-Reihen links und rechts, im Unterschied zu "wide bodies" für Langstrecken mit zwei Gängen und drei Sitzgruppen-Reihen)

Die Bundesregierung ist also durchaus damit einverstanden, dass der *"Standard in der kommerziellen Luftfahrt bis weit in die 2050er Jahre"* konventionelle Triebwerke sind, die das Klima weiter zerstören. Hauptsache, relevante Teile dieser Flugzeuge werden in Deutschland gebaut. Vor dem Hintergrund, dass alternative Antriebe in der militärischen Luftfahrt auf absehbare Zeit nur in Nischen eine Rolle spielen, ist eine Konzentration auf konventionelle Technik vermutlich sogar erwünscht.

Dass der Lärmschutz bei weiteren Effizienzsteigerungen der Triebwerke auf der Strecke bleiben könnte, ist schon seit einiger Zeit klar. Dass Open-Rotor-Triebwerke grundsätzlich lauter sind als bisherige Strahltriebwerke, liegt schon daran, dass die äussere Triebwerkshülle fehlt, die den Schall etwas dämpft. Wenn mittels Veränderung von Rotor-Form und -Konfiguration die Schall-Emissionen reduziert oder weggelenkt werden sollen, muss zu allererst darauf geachtet werden, dass der Lärm in der Kabine nicht unerträglich wird. Was dann noch an Möglichkeiten bleibt, den Lärm im Umfeld des Flugzeugs zu reduzieren, ist vermutlich sehr, sehr begrenzt.

Elektrische oder Wasserstoff-getriebene Flugzeuge werden sicher auch nicht leise sein, aber man kann wohl durchaus sagen: das Festhalten an fossiler Technik führt nicht nur zu weiteren Klimaschäden, sondern auch zu mehr Lärm.

Die Geschwindigkeit, mit der die herrschenden Eliten das Roll-back in der Klimapolitik auch im Finanzsektor durchsetzen, ist beeindruckend. Private Banken sind [schon länger dabei](#), die Klimaallianzen wieder zu verlassen, die sie teilweise erst wenige Jahre vorher mitgegründet hatten (ohne damit wirklich [viel zu verändern](#)). Aber auch die Entwicklungsbank der UN, die Weltbank, die ernsthaftere Ansätze verfolgt hat, muss unter dem Druck der Petrostaaten unter Führung der USA [ihren Klimaaktionsplan abschwächen](#).

Gleichzeitig spielt auch im Finanzsektor die Militarisierung eine immer grössere Rolle. "Sicherheit und Verteidigung" gehört zu den acht [strategischen Kernprioritäten](#) der EIB, und sie beschreibt ihre Aktivitäten in diesem Bereich wie folgt:

"Die EIB-Gruppe finanziert militärische Ausrüstung, Infrastruktur, Dienstleistungen und Technologie – und hilft dadurch mit, Europa sicherer und wehrhafter zu machen. Waffen und Munition werden nicht finanziert."

Inwieweit der Airbus-Kredit auch zur weiteren Militarisierung der Luftfahrt-Industrie beiträgt und welcher Teil der Mittel in welche militärischen Projekte fliesen wird, ist im Augenblick noch nicht konkret erkennbar, aber die Absicht, dass die Mittel auch dafür zur Verfügung stehen sollen, ist überall klar formuliert. Die noch vorhandenen Einschränkungen spielen dabei keine grosse Rolle. Ein neuer Kampffjet ist keine Waffe, sondern ein Trägersystem oder eine Zentraleinheit, wo Waffen eingebaut, angehängt oder gesteuert werden können. Für solche Systeme steht das Geld zur Verfügung, nur die Waffen selber, also das, was die Munition ins Ziel bringt (Bordkanonen, Raketen usw.), muss aus anderen Mitteln finanziert werden - und die fließen ebenfalls reichlich.

Also können sich die Europäer*innen mit diesem Kredit wieder ein bisschen sicherer davor fühlen, dass eine russische Armee, die seit Jahren in der Ukraine [feststeckt](#) und dort auf brutalste Weise ihre Soldaten und ihr Material verheizt, ohne ihren Eroberungszielen näherzukommen, auch noch die europäischen NATO-Staaten überfällt. Zugleich können sie sicher sein, dass die nächsten Hitzewellen, die Europa treffen, noch etwas brutaler sein und noch mehr Todesopfer fordern werden und andere Extremwetter-Ereignisse ebenfalls zunehmen und noch mehr Schäden anrichten werden - und lauter wird es auch noch.

Immer mehr Sicherheit in allen Bereichen - dank den europäischen Regierungen, den Fossil-Konzernen und dem militärisch-industriellen Komplex. Mögen sie den ihnen dafür gebührenden Lohn erhalten.

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