



## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

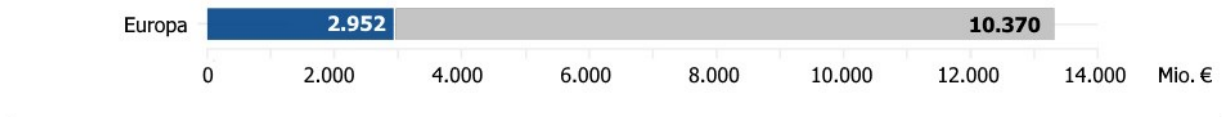
Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)  
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"  
und im Netzwerk "Stay Grounded"



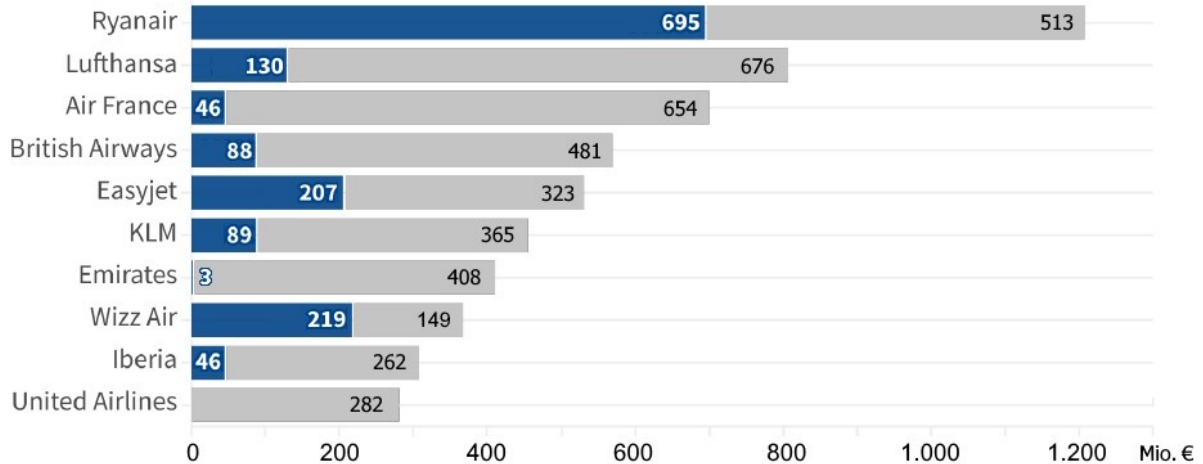
## Wie viel Fluggesellschaften 2023 (nicht) für ihre Emissionen bezahlt haben

■ Einnahmen aus bepreisten Emissionen    ■ Verlorene Einnahmen durch nicht bepreiste Emissionen

### EHS-Einnahmen für Emissionen von Flügen ab Europa 2023: Tatsächliche vs. verlorene Einnahmen



### EHS-Einnahmen von Europas 10 umweltschädlichsten Fluggesellschaften 2023: Tatsächliche vs. verlorene Einnahmen



Quelle: OAG, Europäische Kommission, Ember, Ice.com

Grafik : TRANSPORT & ENVIRONMENT  
(verändert)

05.05.2024

## Der Luftverkehr zahlt seine Klimaschäden nicht - er bekommt Geld dafür

Die Dachorganisation der Umweltinitiativen im Verkehrsbereich auf europäischer Ebene, [Transport & Environment](#), hat eine aktualisierte Analyse der Zahlungen der Luftverkehrsgesellschaften an die europäischen Emissionshandelssysteme veröffentlicht. Das deutsche T&E-Büro [teilt dazu mit](#):

"Lufthansa ist nach einer Analyse von Transport & Environment (T&E) die zweitschmutzigste Fluggesellschaft Europas. Nur Ryanair verursachte mehr Emissionen... Für mehr als 80 Prozent ihrer Emissionen bezahlte die Lufthansa keinen Cent, da Langstreckenflüge außerhalb Europas nicht unter die europäischen Emissionshandelssysteme fallen. Lufthansa bezahlte durchschnittlich nur 13 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> im vergangenen Jahr. Das Umweltbundesamt beziffert die Klimakosten für eine Tonne CO<sub>2</sub> mit 237 Euro."

Zu "Lufthansa" gehören hier nur Lufthansa Airlines und Cargo, nicht die anderen Airlines der Lufthansa Group wie Austrian, Swiss, Brussels, Eurowings, Discover, CityLine usw.

Das Brüsseler T&E-Büro konzentriert sich in seiner [Mitteilung](#) mehr auf die Billigflieger:

*"Ryanair ist zum dritten Mal hintereinander die am meisten verschmutzende Airline in Europa. ... Ryanair und Wizz Air verschmutzten mehr als je zuvor - weit über ihren Peak in 2019 hinaus. ... Insgesamt wurden 78% der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs nicht bepreist, weil sie nicht in den Bereich der Emissionshandelsmärkte fielen oder die Berechtigungen kostenlos vergeben wurden." (eigene Übersetzung).*

Das [11-seitige Briefing](#) liefert noch eine Menge mehr Zahlenmaterial und formuliert einige daraus folgende politische Forderungen, darunter die Forderung, alle Flüge, die in Europa starten, in den Emissionshandel einzubeziehen, Kerosin zu besteuern und das Wachstum des Luftverkehrs einzudämmen..

### **Sie zahlen wenig ...**

Im Kern besagt die Analyse, dass die gegenwärtige Form der Einbeziehung des Luftverkehrs in die europäischen Emissionshandelssysteme (der EU, Grossbritanniens und der Schweiz) absolut nichts dazu beiträgt, die Klimaschäden, die er anrichtet, in irgendeiner Form zu reduzieren. Selbst in der [Logik des Emissionshandels](#) sind die aufgezeigten Defizite so gravierend, dass die gewünschte Wirkung, *"den Ausstoß klimaschädlicher Gase in Europa ... auf marktwirtschaftlicher Basis"* zu reduzieren, nicht erreicht werden kann. Mit durchschnittlichen Preisen pro Emissionseinheit, die z.T. weit unter 20% des Marktpreises liegen, wird keinerlei Lenkungswirkung erzielt.

Auch die Berücksichtigung des internationalen Kompensationssystems [CORSA](#), dem die nicht vom ETS erfassten internationalen Flüge unterliegen, würde am Ergebnis der Analyse nichts ändern, denn dort musste [auch 2023 nichts](#) für Emissionen bezahlt werden. Die [absehbaren Veränderungen](#) in den beiden Systemen ETS und CORSA werden die Situation, wenn überhaupt, dann nicht grundlegend verbessern. CORSA ist schon [von der Anlage her](#) völlig unzureichend, und die dort einsetzbaren Zertifikate sind [überwiegend nichts wert](#) und werden von Fluggesellschaften [regelmäßig mißbraucht](#).

Auch die grundsätzlich etwas solider angelegten EU-Berechtigungen wurden immer wieder Opfer [krimineller Machenschaften](#), und Verstöße werden [nicht überall](#) verfolgt.

### **... und bekommen viel**

Betrachtet man weiterhin die finanzielle Seite des Gesamt3bildes, dann wird zudem deutlich, dass die Luftverkehrs&wirtschaft aufgrund einer Reihe von weiteren Mechanismen weitgehend sicher sein kann, dass sie aus den europäischen "Klimaschutz-Mechanismen" auch künftig regelmäßig mehr herausbekommt, als sie einzahlen muss.

Die Gelder, die die EU bzw. die Mitgliedsstaaten aus dem Emissionshandel einnehmen, wandern gesetzlich festgelegt zu einem weitaus überwiegenden Anteil in Fonds, aus denen Klimaschutz-Maßnahmen finanziert werden sollen. In Deutschland ist das der [Klima- und Transformations-Fonds](#), der alleine oder zusammen mit dem [EU-Innovationsfonds](#) eine Vielzahl von Projekten finanziert. Zwar sind im KTF nur 140 Mio € direkt für "klimaneutrales Fliegen" ausgewiesen (etwa der Betrag, den Lufthansa aktuell einzahlt), aber zuletzt auf der sog. [Nationalen Luftfahrt-Konferenz](#) wurde sehr deutlich, dass der Luftverkehr auch über eine Vielzahl von anderen Pro&jekten, z.B. im Rahmen der [Wasserstoff-Strategie](#) oder der [PtL-Roadmap](#) subventioniert wird.

Nimmt man die sonstigen Subventionen für den Luftverkehr hinzu, die sich, wie das Beispiel des Verzichts auf die Kerosinbesteuerung allein für Inlandsflüge zeigt, als [negative CO<sub>2</sub>-Preise](#) in einer Größenordnung von mehreren hundert Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ausdrücken lassen, wird deutlich, dass die klimaschädlichen Emissionen des Luftverkehrs nicht bepreist, sondern finanziell gefördert werden.

Berücksichtigt man weiter, dass die Emissionen des Luftverkehrs insgesamt 2-3 mal klimaschädlicher sind als die des CO<sub>2</sub> allein und auch für diese Schäden gezahlt werden müsste, wird deutlich, wie massiv die Vorteile des aktuellen Systems für den Luftverkehr sind.

## Greenwashing und Proteste

Die bisher beschlossenen Reformen am EU-ETS werden im Laufe des nächsten Jahrzehnts vielleicht einige der übelsten Mißstände etwas eingrenzen, aber das ändert im Kern nur wenig. Von der Luftverkehrswirtschaft selbst ist natürlich auch kein Einsehen zu erwarten. Ihre Ziele waren und sind [unver-einbar](#) mit den Zielen des Pariser Abkommens, aber sie versucht massiv, ihre desolante Klimabilanz und ihre Privilegien mit [Greenwashing](#) verschiedenster Art zu verteidigen, auch wenn sie dabei häufig die [Grenzen der Legalität](#) überschreitet.

Unter der Annahme, dass auch solche Werbekampagnen Wirkung zeigen und zusätzliche Ticketverkäufe bewirken (sonst würden sie nicht finanziert), kann man ihnen auch einen Anteil der Emissionen und damit der Klimaschäden zuordnen. Eine [neuere Untersuchung](#) kommt so zu dem Schluss, dass jeder Euro, den Lufthansa in Greenwashing-Kampagnen investiert, 36,4 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalente an Emissionen generiert, für Ryanair sind es 60,9 kg CO<sub>2</sub>e.

Auch deshalb lohnen sich die [Proteste](#) gegen diese Kampagnen, und sie erzielen auch durchaus Erfolge: [Austrian Airlines](#), [KLM](#) und [Eurowings](#) wurden bereits abgemahnt und mussten Kampagnen beenden, [Lufthansa](#) und [17 andere Airlines](#) müssen sich aktuell vor Gericht bzw. vor der Europäischen Kommission verantworten.

## Fazit

Die eigentlich notwendige, inzwischen [immer dringendere](#) Wende zu sofortigen, drastischen Emissions-senkungen, mit denen die Klimakatastrophe vielleicht noch eingedämmt werden könnte, kann aber ohnehin nicht durch derartige "markt-basierte Maßnahmen" erreicht werden. Die Menschheit kann es sich nicht mehr leisten, noch jahrelang auf die Kräfte "des Marktes" zu hoffen und das zwangsläufig auftretende Marktversagen bestenfalls nach Jahren korrigieren zu können.

Solange kein grundlegendes politisches Umsteuern erfolgt, wird es dabei bleiben, dass der Luftverkehr nicht nur aktuell das klimaschädlichste Fortbewegungsmittel ist, sondern auch in Zukunft die Klimakatastrophe massiv anheizen wird. Ohne drastische Einschränkungen dieses Sektors wird die Welt un-be-wohnbar werden.

Quelle: [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://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](mailto:hbk@bifr.de)

Web [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de)