



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"



14.06.2024

Die ILA demonstriert die Zeitenwende: Kriegspropaganda am Weltumwelttag

Die 'Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung Berlin' [ILA](#), die vom 5. bis 9. Juni in Berlin stattgefunden hat, hatte in ihrer mittlerweile [115jährigen Geschichte](#) immer mehr oder weniger enge Beziehungen zur Militärfliegerei, aber die diesjährige Ausstellung und ihre Präsentation in den Medien ragt dabei nochmal negativ heraus.

Zwar versucht der Veranstalter, der 'Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.', der sich als [Stimme der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland](#)

versteht und im [Märchen erzählen](#) geübt ist, zivile Aspekte [in den Vordergrund](#) zu rücken, aber der Bundeskanzler macht in seiner [Eröffnungs-Rede](#) eindeutig klar, was wichtig ist.

Nach kurzen Ausführungen dazu, dass auch die **Raumfahrt militarisiert** ("Die Fähigkeit, jederzeit auch im All handeln und Satelliten in Umlaufbahnen bringen zu können, ist kommerziell, aber auch verteidigungspolitisch unerlässlich") und **privatisiert** ("Ich habe mich deshalb nachdrücklich dafür eingesetzt, dass wir auch in der europäischen Raumfahrt die Zeichen der Zeit erkennen und auf die Kräfte des Marktes setzen") werden muss, kommt er zum Kern.

*Heute sehen wir klarer denn je, wie wichtig eine europäische und deutsche Verteidigungsindustrie ist, die alle wichtigen Waffengattungen und die nötige Munition kontinuierlich produzieren kann. ... Ich möchte, dass unsere Industrie in all diesen Bereichen ganz vorne mitspielt, in Sachen Forschung und Technologie, aber eben auch in der Produktion, am besten digitalisiert. Das ist eine enorme Herausforderung; denn in den Jahrzehnten vor 2022 wurde in Deutschland und in ganz Europa zu wenig in die Ausstattung unserer Streitkräfte investiert. ... Diese **verteidigungsindustrielle Kehrtwende** hat zwei gleichermaßen wichtige Dimensionen: Erstens schließen wir rasch die wichtigsten Fähigkeitslücken - dafür brauchen wir neue Produkte, die auf dem Markt verfügbar sind -, und zweitens sorgen wir dafür, dass unsere Industrie in Deutschland und Europa nun Produktionskapazitäten aufbaut und Technologien weiterentwickelt.*

ILA Segmente ...



... und was politisch im Mittelpunkt steht.

Der gesamte Auftritt könnte unter dem Motto stehen: [Der Wende-Kanzler oder: Wie Olaf lernte, die Bombe zu lieben](#). Auch [neue Einkäufe](#) im grossen Stil hat er angekündigt, was der Industrie aber natürlich [nicht reicht](#).

Die meisten Medien rücken ebenfalls den **militärischen Aspekt** in den Mittelpunkt. Ein Fachbesucher formuliert in seinem [Bericht](#) als "Top-Erkenntnis": *"Die ILA hat ihre Nische gefunden, und zwar im Bereich der Militärluftfahrt. Egal ob Flugtaxi-, Nachhaltigkeits- oder Raumfahrtthalle: Irgendwie waren es eigentlich alles Militärhallen"*.

Der SPIEGEL berichtet (seltsamerweise in der Rubrik 'Wissenschaft') von der [Waffenparade am BER](#) und textet: *"Kampffjets, Raketenmodelle, Drohnen, Drohnen, Drohnen: Zur Eröffnung der Luft- und Raumfahrtmesse ILA in Berlin feiert die Rüstungsindustrie sich selbst – und macht große Geschäfte"*. Auch für die 'Frankfurter Rundschau' ist die ILA in erster Linie [ein bombiges Geschäft](#), und sie stellt fest: *"Eigentlich soll es bei der Flug- und Weltraummesse ILA um neue Techniken und nachhaltiges Reisen gehen, doch die Rüstungsindustrie hat das Branchentreffen fest im Griff"*.

Die öffentlich-rechtlichen Medien sind etwas zurückhaltender, aber auch die Tagesschau registriert die [Zeitenwende am Flughafen](#), und auch ein [rbb-Video](#) kommt nicht umhin, die starke optische Präsenz der Rüstungsindustrie zu zeigen. Ein Versuch eines [rbb-Kommentars](#), "grüneres" und "leiseres" Fliegen in den Vordergrund zu rücken, findet eine Antwort in dem FR-Beitrag: *"Der Lärm ist ohrenbetäubend, als der F-35-Jet durch den Himmel über Schönefeld schießt. ... Es geht ums grüne Fliegen auf der Messe, zweifelsohne. Aber die Farbe ist eher Olivgrün"*.

Auch **Lufthansa Technik** setzt [stärker auf Rüstungsprojekte](#) und möchte sowohl bei Wartung und Reparatur von *"militärischen, Waffen tragenden Systemen"* als auch beim Umbau und der Umrüstung von zivilen zu militärischen Systemen mitspielen.

Zugleich versichern alle Beteiligten, dass natürlich auch die zivile Luftfahrt von Forschung und Technologie-Entwicklung im Militärbereich profitieren wird. Man kann sich das gut vorstellen: wenn künftig klimafreundlich designte Kampfbomber, 100%-SAF-fähige Transporter, Wasserstoff-getriebene Marschflugkörper und mit 100% Ökostrom geladene Drohnen klimaneutrale Kriege führen, führt das sicher auch zu Fortschritten im Zivilen.

Es gab aber auch direkte **Neuigkeiten aus der Welt der "klimaneutralen Luftfahrt"**. Der [gleichnamige Arbeitskreis](#) der Bundesregierung legte im Anschluss an den [Zwischenbericht](#) im letzten Herbst ein [Ergebnis-Papier](#) vor, das die Ergebnisse der drei Arbeitsgruppen *"Markthochlauf SAF & PtL"*, *"Technologien"* und *"Effizienter Luftverkehr"* enthält. Zusätzlich wurden noch drei Abschlusspapiere von Unterarbeitsgruppen der AG Technologie zu den Themen [Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen](#), [Technologie-Entwicklung](#) und [Förderung](#) verfügbar gemacht.

Die Papiere sind eine mehr oder weniger bunte Sammlung von technischen Statements, spekulativen Szenarien, Forderungen der Industrie und Eigenlob der Regierung. Wirklich Neues steht nicht drin, aber an einigen Punkten wird deutlich, worauf wir uns in nächster Zeit freuen dürfen. Da sind die sog. "Quick wins", technische Maßnahmen, die helfen sollen, Klimaschäden durch CO₂-Emissionen und andere Effekte kurzfristig, wenn auch nur in sehr begrenztem Umfang, zu reduzieren. Das reicht von der [Haifisch-Haut](#), die den Luftwiderstand reduzieren soll, bis zur "Brauchwassernutzung in Toiletten", die hilft, Gewicht einzusparen. Damit soll es möglich sein, im Jahr 2030 mehr als doppelt soviel CO₂-Äquivalente einzusparen, wie der innerdeutsche Flugverkehr im Jahr 2019 verbraucht hat (sofern der "erreichbare Anteil der Weltflotte", der dabei mitmacht, groß genug ist).

Die wirklich erreichbaren Klimaeffekte werden also sehr begrenzt sein, aber es geht ja auch mehr um die **"Verbesserung der Außendarstellung von Innovationsfähigkeit der deutschen Luftfahrt, gerade im Hinblick auf eine Reduzierung der Klimawirkung"**.

Die hat allerdings mit **Widersprüchen** zu kämpfen, von denen einige auch in den Papieren mehr oder weniger deutlich aufscheinen. So wird im entsprechenden Papier relativ deutlich gesagt, dass der Markthochlauf **angeblich nachhaltiger Treibstoffe aus Biomasse**, die [schon lange in der Kritik](#) stehen und auch in der Arbeitsgruppe umstritten waren, jetzt endlich politisch durchgesetzt werden

muss, weil PtL-Treibstoffe, wenn überhaupt, dann erst später zur Verfügung stehen.

Und die **Verbesserung der Kabinentechnologie**, die für die Unterarbeitsgruppe *"eine mehrfache regelmäßige Verbesserung von Gewicht und Energieeffizienz innerhalb der heute aktuellen Generation von Flugzeugen"* verspricht, hat es nicht ins Ergebnispapier geschafft, wohl weil die aktuellen Trends bei Lufthansa & Co. in eine [ganz andere Richtung](#) gehen.

Nach aussen werden diese Widersprüche natürlich nicht kommuniziert. Auch die beiden Alibi-NGOs in diesem Arbeitskreis konzentrieren sich in ihrer jeweiligen Öffentlichkeitsarbeit auf ihnen wichtige Themen, ohne Bezug auf die AK-Ergebnisse (die dem meist widersprechen) zu nehmen. So ignoriert 'Transport & Environment' die Diskussion um Bio-SAF und konzentriert sich auf die [Forderung](#) nach Umschichtung öffentlicher Subventionen von Privat- und Business-Class-Fliegern hin zu E-Kerosin. Germanwatch hätte dafür lieber eine *"Finanzierung über eine zweckgebundene Ticketabgabe"* und kritisiert ansonsten in einer [Pressemitteilung zur ILA](#), *"die Bundesregierung hat keine Strategie und zeigt zu wenig Engagement für Klimaschutz im Luftverkehr"*. Dann folgt die Forderung: *"Aktuell sollte sich die Bundesregierung auf EU-Ebene in den laufenden Verhandlungen dafür stark machen, dass die Erfassung der Nicht-CO2-Effekte im EU-Emissionshandel auch für interkontinentale Flüge kommt"*.

Das könnte eine verklausulierte Kritik an dem AKKL-Papier sein, in dem es heisst: *"Die Bundesregierung begrüßt ... die Initiative des AKKL für ein sog. 100-Flüge Programm In diesem europaweit einmaligen Feldversuch erproben die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), das DLR sowie der Deutsche Wetterdienst (DWD) gemeinsam mit den deutschen Fluggesellschaften Lufthansa Group, TUI, DHL und Condor auf ausgewählten, regulär geplanten Flügen, wie sich klimaschädliche langlebige Kondensstreifen vermeiden lassen."*

Der 'Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft' [fordert dazu](#), *"dass das 100-Flüge-Programm kein einsames Leuchtturmprojekt ist, sondern Bestandteil unserer umfangreichen Aktivitäten zur Fortentwicklung klimaneutraler Luftfahrt"* bleibt, insbesondere wohl, was die Kostenteilung angeht: die Airlines haben einen kleinen Zusatzaufwand bei den Messungen, profitieren aber von den Arbeiten der öffentlich finanzierten DFS, DLR und DWD bei Datenerhebung, -bereitstellung und -auswertung und Zuarbeiten bei der Flugplanung.

Das passt ganz hervorragend zur Kampagne des internationalen Airline-Dachverbandes IATA, die ein solches Vorgehen zur Klärung der wissenschaftlichen Fragen **über die nächsten Jahrzehnte empfiehlt**, denn *"Regulierungen zu formulieren und einzuführen auf der Basis unzureichender Daten und begrenztem wissenschaftlichen Verständnis ist idiotisch und kann zu negativen Wirkungen auf das Klima führen. Deshalb ist die wichtigste Schlussfolgerung ... alle Beteiligten aufzufordern, zusammenzuarbeiten und die gegenwärtigen Lücken in der Wissenschaft zu füllen, so dass wir effektive Maßnahmen ergreifen können"* (eigene Übersetzung) - irgendwann nach 2050. Damit möchte IATA [den Beschluss der EU kontern](#), das EU-Emissionshandelssystem, das bisher nur die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs erfasst, auch auf Nicht-CO₂-Effekte auszudehnen, zunächst nur mit der Verpflichtung zur Berichterstattung (monitoring, reporting and verification, MRV), ab 2028 ggf. auch mit Zahlungsverpflichtung. Zumindest soll diese Verpflichtung, ebenso wie beim CO₂, auf Intra-EU-Flüge beschränkt bleiben.

Dass das kompletter Unsinn ist, weil sowohl die grössten Wirkungen bei der Vermeidung bestimmter Nicht-CO₂-Effekte als auch die grössten Unsicherheiten bei der Erklärung der Effekte auf der Langstrecke auftreten, begründet u.a. ein [Policy Paper](#) von 'Transport & Environment', das Grundlage für einen [offenen Brief](#) mit einer Reihe anderer Organisationen wurde. Kurioser Weise findet sich auf der deutschen T&E-Webseite keinerlei Hinweis darauf.

Ausserhalb der Berliner Blase gibt es noch **weitere Widersprüche**. So konterkariert der Chef der Airline 'Emirates' die klimafreundlichen Technologie-Szenarien, indem er [darauf hinweist](#), dass es einen *"Innovationsmangel bei Interkontprogrammen"* gibt und die Airlines *"auf der Mittel- und Langstrecke auf alte Flugzeuge und SAF verwiesen sein werden"*. Er glaubt, *"Bis 2050 werden wir nur die A350 und die 777 haben. ... Ich mache mir Gedanken darüber, wie wir das Netz stemmen werden,*

wenn unsere A380 zu alt sind. ... Die Logik sagt mir, dass ich in Zukunft ein Flugzeug mit 1.500 Sitzen brauchen werde." Im [englischen Text](#) heisst es noch deutlicher: "Der Luftverkehr wächst, und wir sollen diese Nachfrage nachhaltig befriedigen mit Infrastruktur und Ausrüstung, die diesem Anspruch keineswegs genügen. ... Wir haben weder die Flugzeuge noch die Flughäfen noch die Flugsicherungs-Kapazitäten." (eigene Übersetzung).

Auch wenn da wieder Wachstums-Phantasien sichtbar werden - der Kern der Aussage ist, dass es in den nächsten 30 Jahren **keinen wesentlichen technologischen Fortschritt auf der Langstrecke** geben wird. Der A380, auf den Emirates [und andere Fluggesellschaften](#) (wieder) setzen, wurde noch vor wenigen Jahren als [Fehleinschätzung](#) bezeichnet, weil zu gross und zu ineffizient, und nach Produktionsende bei Airbus wurde auch ein (politisch sehr interessanter) [Nachruf](#) auf ihn geschrieben. Nun soll er [bis mindestens 2041](#) im Einsatz bleiben und [passt auch gut](#) in die ebenfalls wiederbelebten [Luxus-Strategien](#), wie der [4-Klassen-Flieger](#) auf der ILA demonstrierte.

Als **Fazit** der Ereignisse rund um die diesjährige ILA Berlin lässt sich also festhalten: Die Luftfahrt-Industrie und insbesondere die technischen Sektoren setzen für ihre öffentliche Darstellung zunehmend auf ihren Beitrag zur militärischen "Sicherheit" und versuchen, sich damit gegen Kritik jeder Art abzuschotten. Der Klimaschutz, der de facto schon lange bestenfalls noch eine nachgeordnete Rolle spielt, wird nur noch mit nichtssagenden Lippenbekenntnissen bedient, schon geringe Zumutungen wie die Beobachtung der Nicht-CO₂-Effekte werden massiv bekämpft.

Die politische Unterstützung dafür ist in Regierung und dem grössten Teil der Opposition unumstritten und zeigt sich nicht nur verbal, sondern auch in massiver materieller Unterstützung.

In einer offensichtlich ganz anderen Welt wurde der erste Tag der ILA, der 5. Juni, als **World Environment Day**, als [Weltumweltag](#), begangen. Aus diesem Anlass [warnt](#) die 'Meteorologische Weltorganisation' (WMO) vor bevorstehenden neuen Temperatur-Rekorden mit immer dramatischeren Konsequenzen wie Hitzewellen, extreme Regenfälle und Dürren, Meeresspiegel-Anstieg und Gletscherschmelzen, und die Tagespresse bestätigt diese Warnungen.

Bei einer [Veranstaltung](#) der UN hielt Antonio Guterres eine [Rede](#), die als **"eine der wichtigsten zum Klimawandel ... , seit er Generalsekretär wurde"** (eigene Übersetzung) bezeichnet wird. Er beschreibt darin die aktuelle Situation, benennt die Verantwortlichen und sagt, was getan werden muss, um die Klimakatastrophe noch abzumildern.

Hier einige **Auszüge** daraus (alle in eigener Übersetzung):

*"Wir sind in einem **Moment der Wahrheit**. Die Wahrheit ist ... fast zehn Jahre nachdem das Pariser Abkommen beschlossen wurde, hängt das Ziel, die langfristige Erderwärmung auf 1,5°C zu begrenzen, am seidenen Faden. Die Wahrheit ist ... die Welt speit Emissionen so schnell aus, dass 2030 ein weit höherer Temperaturanstieg so gut wie garantiert ist.*

*Neue, heute veröffentlichte Daten ... zeigen, dass das Kohlenstoffbudget zur Begrenzung der langfristigen Erwärmung auf 1,5°C nun etwa noch 200 Milliarden Tonnen umfasst. ... Die Wahrheit ist ... wir verbrennen dieses Budget mit waghalsiger Geschwindigkeit - speien rund 40 Milliarden Tonnen Kohlendioxid pro Jahr aus. Wir können alle rechnen. Bei dieser Geschwindigkeit wird **das gesamte Budget vor 2030 verbraucht sein.**"*

*"Jetzt ist die **Zeit der Entscheidung** für das Klima. ... **Klima-Aktion darf nicht geopolitischen Spannungen geopfert werden.** Deshalb ... brauchen wir maximale Ambitionen, maximale Beschleunigung und maximale Zusammenarbeit - kurz maximale Aktion."*

*"Es ist ein Hohn auf die **Klimagerechtigkeit**, dass diejenigen, die am wenigsten für die Krise verantwortlich sind, am härtesten getroffen werden: die ärmsten Menschen, die verletzlichsten Länder, Indigene, Frauen und Mädchen. Das reichste eine Prozent emittiert so viel wie zwei Drittel der Menschheit. Und Extremereignisse angetrieben vom Klimachaos häufen sich: zerstören Leben, erschüttern Ökonomien, gefährden die Gesundheit; zerstören nachhaltige Entwicklung, zwingen Menschen aus ihrer Heimat und erschüttern die Grundlagen von Frieden und Sicherheit - weil Menschen vertrieben und lebenswichtige Ressourcen zerstört werden.*

*In der Zwischenzeit baden die **Paten des Klimachaos** - die fossile Brennstoff-Industrie - in Rekordprofiten und ergötzen sich an Billionen von Subventionen aus Steuergeldern."*

*"Ökonomische Logik macht das **Ende des Zeitalters fossiler Brennstoffe** unvermeidbar. Die Frage ist: Wird dieses Ende schnell genug kommen? Und wird der Übergang gerecht sein?*

Es erfordert dringende Aktionen, insbesondere innerhalb der nächsten achtzehn Monate: zur Reduzierung der Emissionen, zum Schutz von Menschen und Natur vor Wetterextremen, zur Steigerung der Klimafinanzierung und zum rigorosen Durchgreifen gegen die fossile Brennstoff-Industrie."

*"Im Kampf um eine lebenswerte Zukunft sind Menschen überall den Politikern weit voraus. ... Es sind wir, die Völker, gegen die Verschmutzer und Profiteure. Zusammen können wir gewinnen. Aber es ist Zeit für die Regierenden, zu entscheiden, **auf welcher Seite sie stehen.**"*

Es ist zu befürchten, dass die Bundesregierung in Berlin und [in Bonn](#) ihre Antwort gegeben hat und ihre in Klimafragen [massiv beschädigte Glaubwürdigkeit](#) garnicht wiedergewinnen will. Die Klimaziele 2030 mögen verfehlt werden - vorrangiges Ziel ist es, [bis 2029 kriegstüchtig](#) zu sein.

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