



## Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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

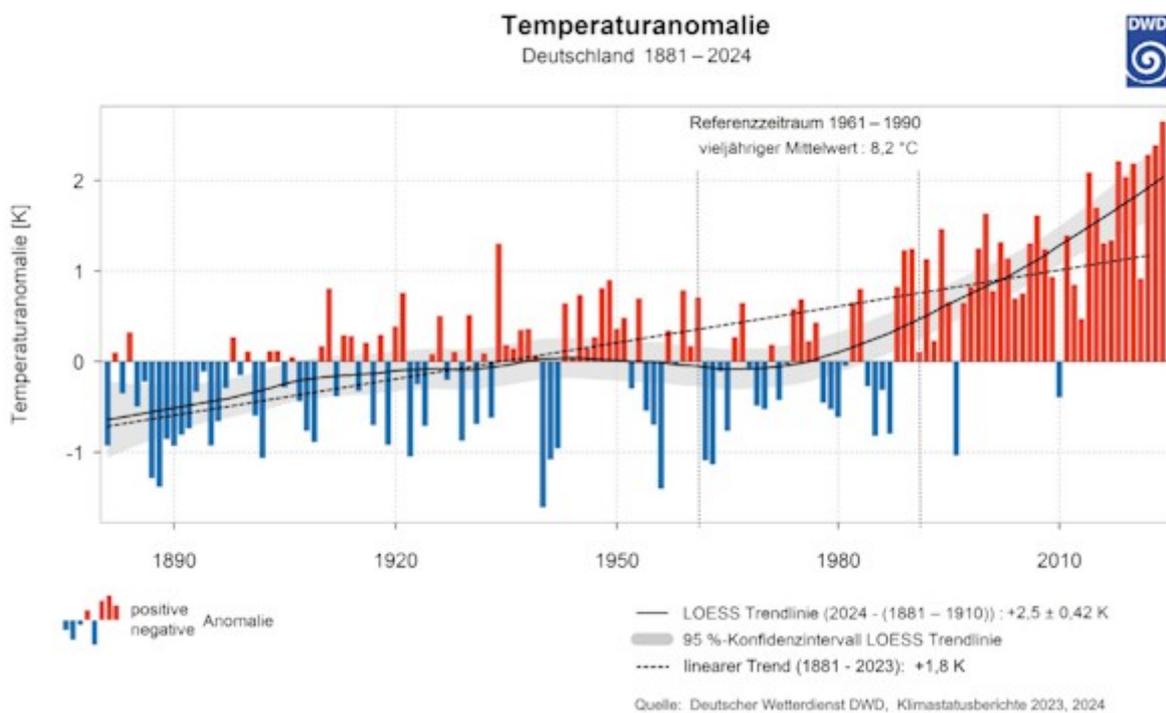


16.04.2025

## Neues rund ums Klima

Dabei soll es hier weniger um seit der [Klimabilanz 2024](#) neu festgestellte Rekorde gehen (siehe dazu z.B. Daten zu [Gletscherschmelze](#) und [Meereis-Bedeckung](#) und die Übersichten für [Europa](#) und [die Welt](#)), als vielmehr darum, wie die Entfaltung der Klimakatastrophe wahrgenommen und dargestellt wird und welche Schlussfolgerungen daraus gezogen werden.

### Anstieg der Mitteltemperatur in Deutschland seit 1881 um 2,5 °C



## Darstellung der Erwärmung

Da gibt es Fortschritte in der Darstellung im [Klimastatusbericht](#) des Deutschen Wetterdienstes, der bisher einen [deutlich geringeren Zahlenwert](#) für die Erwärmung in Deutschland angab als die sonstige Klimaforschung. Nunmehr besteht Einigkeit, dass **die Erwärmung in Deutschland deutlich über 2 °C liegt**, laut DWD bei 2,5 °C.

In der Grafik erkennt man schon rein optisch, dass das die Realität besser wiedergibt.

Dabei wurde an den gemessenen Daten natürlich nichts verändert, es wird lediglich ein [anderes statistisches Verfahren](#) zur Interpretation des Trends benutzt, das veränderte Entwicklungen in einzelnen Phasen besser berücksichtigt.

Um das an einem stark vereinfachten Beispiel zu verdeutlichen: Wenn ein Mensch an seinem 90. Geburtstag an einem aggressiven Krebs erkrankt und an seinem 91. Geburtstag daran stirbt, wäre er bei linearer Trendextrapolation über das ganze Leben am Tag vorher noch "relativ gesund", während der Tod nach einem Jahr fortschreitender Krankheit natürlich in keiner Weise überraschend kommt.

Entsprechend ist ein Temperaturanstieg, der über einige Jahrzehnte (etwa 1920 - 1970) nahezu stagniert, natürlich trotzdem dramatisch, wenn er in den folgenden Jahrzehnten (1980 - heute) stark beschleunigt.

## Klimakrise und Sicherheit

Zweitens gibt es Neues zum Zusammenhang zwischen den Klimaveränderungen und dem, was hierzulande staatlicherseits unter **Sicherheit** verstanden wird. Anlässlich der Münchner "Sicherheitskonferenz" wurde eine [Nationale interdisziplinäre Klima-Risikoeinschätzung \(NIKE\)](#) vorgelegt, die den Anspruch hat, "die **Risiken für die nationale Sicherheit Deutschlands, die durch den Klimawandel bis 2040 entstehen**", zu skizzieren und "den ersten umfassenden Überblick über die vielen kaskadierenden und sich verstärkenden Klimarisiken" zu geben. Die [offizielle Webseite](#) des Projekts ist grauenhaft, nicht nur wegen der eingestreuten militaristischen Bilder, sondern vor allem wegen der unmöglichen Navigation. Und obwohl sie auf der Seite der [Bundeswehruniversität München](#) gehostet wird, will man da offenbar nicht viel davon wissen: es gibt keinen direkten Link dahin, man findet sie nur, wenn man weiss, [welcher Professur](#) und [welchem Institut](#) sie zugeordnet ist.

Inhaltlich liefert die Studie eine Vielzahl von Beispielen dafür, **wie Klimaveränderungen bestehende Konflikte innerhalb von Staaten oder zwischen Staaten und Staaten-Bündnissen verändern, verstärken und auch neue provozieren**. Dabei geht es nicht nur um knapper werdende Ressourcen wie bewohnbares Land, sauberes Trinkwasser und Nahrungsmittel, sondern auch um potentiell neue Konflikte, die durch Geoengineering-Maßnahmen wie Aerosol-Emissionen oder CO<sub>2</sub>-Speicherung entstehen können. Dieser Überblick ist wertvoll, selbst wenn die dazu diskutierten Hintergründe und Gegenmaßnahmen teilweise extrem fragwürdig sind.

Wem das alles zu komplex ist, der findet **ein einfacheres Argument**, warum Klimaschutz in der EU für mehr Sicherheit sorgt, in einem [Policy Brief](#) des "Institut für Weltwirtschaft" Kiel. Dort wird kurz gesagt argumentiert, dass eine Verminderung des Verbrauchs an fossilen Energien in der EU global die Öl- und Gaspreise reduziert und damit auch die russischen Staatseinnahmen und infolge dessen auch das Militärbudget verkleinert. Damit das Ganze auch nach Wissenschaft aussieht, gibt es ein paar Zahlen dazu: jeder Euro, den die EU bei Öl und Gas einspart, reduziert das russische Militärbudget um 13 Cent und spart der EU zusätzlich noch 37 Cent an "Sicherheitsausgaben".

Wer also künftig noch seine Öl- oder Gasheizung anwirft oder in ein Auto mit Verbrennungsmotor steigt, muss ein doppelt schlechtes Gewissen haben: er schadet nicht nur dem Klima, er füllt auch Putins Kriegskassen und zwingt die EU zu höheren Verteidigungsausgaben. Sollte noch jemand Zweifel daran haben, in welchem erbärmlichen Zustand die Wirtschaftswissenschaften hierzulande überwiegend sind - solche Papiere helfen, sie auszuräumen.

Auf der anderen Seite gibt es einen [aktuellen Beitrag](#) dazu, wie Kriege auch **die Klimakatastrophe weiter verschärfen**. Demnach wurden im ersten Jahr des Krieges in der Ukraine durch militärische Aktivitäten ebensoviel Treibhausgase emittiert, wie der gesamte Staat Belgien in Friedenszeiten in einem Jahr freisetzt. Zum Krieg in Gaza wird abge-



Schützengraben im 21. Jahrhundert

Karikatur:  
Idee und Zeichnung  
Oliver Stenzel in KONTEXT,  
Text verändert

schätzt, dass "die Emissionen aller Aktivitäten aus Vorkriegs-, Kriegs- und Nachkriegszeiten in Gaza ähnlich hoch wie die aus der Verbrennung von 31 Millionen Tonnen Kohle" liegen werden.

Auch beim Militär gibt es Bemühungen, auf die Klimakrise zu reagieren und die **Klimabelastungen durch militärische Aktivitäten** zu verringern. Im Mitte letzten Jahres erschienenen [World Climate and Security Report](#) werden diverse Möglichkeiten aufgeführt, den "Fußabdruck" von militärischem Gerät und militärischer Operationen zu reduzieren.

Eine [umfangreiche Studie](#) dazu ist bereits 2022 erschienen, und erste Maßnahmen wurden eingeleitet. Die Idee, die zahlreichen kriegsähnlichen Gemetzel, die immer noch an vielen Stellen der Erde stattfinden, klimafreundlicher gestalten zu wollen, klingt natürlich völlig pervers. Aber die Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, die mit Produktion und Unterhalt von und Übungen mit militärischem Gerät verbunden sind und einen großen Teil der militärischen Klimabelastung ausmachen, macht durchaus Sinn. Aktuell dominiert aber eher [die Befürchtung](#), dass der aktuelle Rüstungs-Hype alle derartigen Initiativen an den Rand drängen und in großem Umfang "konventionelle", maximal klimaschädliche Militärtechnik einführen und für lange Zeit festschreiben wird.

Der Beitrag des Militärs zu Treibhausgas-Emissionen und anderen Umweltschäden ist selten Thema in der öffentlichen Diskussion. Aktuelle Informationen dazu finden sich aber auf den Webseiten [Informationsdienst Umwelt und Militär](#) und [Conflict and Environment Observatory](#).

## Langfristige Klimaveränderungen

Studien zu den Folgen des Anstiegs von Treibhausgasen in der Atmosphäre betrachten in der Regel nur relativ "kurze" Zeiträume, etwa bis zum Jahr 2100. Im Hinblick auf die Existenzmöglichkeiten künftiger Generationen sind die in Paris vereinbarten Klimaziele, den globalen Temperaturanstieg "auf deutlich unter 2 °C, wenn möglich auf 1,5 °C" zu beschränken, aber nicht zeitlich begrenzt, sollen also auch für die fernere Zukunft gelten.

In einer [neuen Studie](#), die insbesondere auch die zahlreichen Rückkopplungen im globalen Kohlenstoff-Kreislauf berücksichtigt, wird nun gezeigt, dass für eine langfristige Einhaltung der Temperatur-Ziele **die THG-Emissionen noch stärker beschränkt werden müssen** als

bisher angenommen, da diese Rückkopplungen zu einer Beschleunigung der Klimaveränderungen in späteren Zeiträumen führen können.

Als Beispiel für eine solche Rückkopplung wird das Auftauen der [Permafrost-Böden](#) im borealen Norden der Erde genannt. Wird dieser Prozess aufgrund der Erderwärmung durch menschliche THG-Emissionen hinreichend stark angestoßen, setzen die Böden über längere Zeiträume Kohlendioxid und Methan frei und beschleunigen die Erwärmung weiter, selbst wenn die menschlichen Emissionen heruntergefahren werden.



## Klimakrise und Wirtschaft

Auch in diesem Bereich gibt es einige bemerkenswerte Veröffentlichungen. An erster Stelle steht eine [Studie](#), die zu dem Ergebnis kommt, dass **die wirtschaftlichen Schäden**, die durch die Folgen der Klimaveränderungen zu erwarten sind, **wesentlich grösser sein werden**, als bisher abgeschätzt wurde. Hauptgrund für diese Neueinschätzung ist nach Aussage eines der Autoren, dass die bisherigen Modelle davon ausgehen, *"dass eine Volkswirtschaft nur vom Wetter im eigenen Land betroffen ist. ... Nachdem wir die globalen Auswirkungen extremer Wetterereignisse in unsere Modelle einbezogen hatten, waren die prognostizierten Schäden für das globale BIP weitaus größer als bisher angenommen – und betreffen das Leben von Menschen in allen Ländern der Erde."*

Nach den neuen Modellergebnissen könnte durch die Klimaveränderungen bei einem "Weiter-so" in Wirtschaft und Politik (Business-as-usual warming) ein Viertel des aktuellen Wohlstandes (welfare) vernichtet werden, im Extremfall bis zu 40%. Die [sozialen Kosten](#) für die Emission einer Tonne Kohlendioxid (social cost of carbon) werden auf 1.367 US\$ (im Extrem über 3.000 US\$) geschätzt. Die Verluste sind weltweit etwas gleichmäßiger verteilt, aber nach wie vor gilt: *"warme Länder mit niedrigeren Einkommen sind stärker betroffen als kühlere Länder mit hohen Einkommen"* (eigene Übersetzung).

Politisch überraschender sind aber Aussagen eines Vorstandsmitglieds des Finanzkonzerns Allianz SE. Nachdem er noch im Februar in einem [Interview](#) auf der Allianz-Webseite eher allgemeine Aussagen zur Notwendigkeit von Klimaschutz gemacht hatte (boshaft gesagt: Nachhaltigkeits-Geschwafel äusserte), veröffentlichte Günther Thallinger in seinem LinkedIn-Account unter dem (übersetzten) Titel **"Klima, Risiko, Versicherung: Die Zukunft des Kapitalismus"** einen [Artikel](#), in dem er wesentlich deutlicher wurde. Wichtige Aussagen kann man übersetzt und optisch hervorgehoben [hier](#) nachlesen, und dass er damit in der Versicherungsbranche nicht ganz allein steht, wird [hier](#) ausgeführt.

**Kurz zusammengefasst** lautet seine Argumentation: Mit wachsendem Treibhausgas-Ausstoß nimmt die in der Atmosphäre gespeicherte Energie und damit die Häufigkeit und Schwere von Extremwetterereignissen zu. Bereits heute können viele dadurch hervorgerufene Risiken nicht mehr versichert werden, weil die Prämien zu hoch werden, auch die öffentlichen Kassen können die Schäden nicht mehr abdecken. Ohne Versicherung gibt es aber auch keine anderen Finanzdienstleistungen wie Kredite, Hypotheken usw., also auch keine Investitionen. Ohne den finanziellen Sektor kann der Kapitalismus aber nicht überleben (*"There is no capitalism without functioning financial services"*). Die Lösung dafür ist bekannt: Treibhausgas-Emissionen müssen aus der Atmosphäre herausgehalten werden, die Techniken dafür sind vorhanden.

Bis dahin ist die Argumentation schlüssig und wird weitestgehend geteilt (mit Ausnahme von Trumpisten, Muskianern und der AfD), aber danach versteht auch Herr Thallinger die Welt nicht mehr. Der "green energy transition" fehlt es an Umfang und Geschwindigkeit (*"speed and scale"*), aber warum nur? Welcher Unternehmer kann denn zögern, alles zu tun, um das Wirtschaftssystem zu retten, in dem er einzig existieren kann?

**Zahlreiche Antwort-Ansätze** hat er bereits in den Kommentaren auf LinkedIn bekommen, darunter einige, denen wir zustimmen können. Auch wieder sehr kurz gefasst: Im Kapitalismus bzw. der "Marktwirtschaft" konkurrieren alle Marktteilnehmer gegeneinander, Erfolg hat, wer seine Interessen am effektivsten durchsetzt. Gemeinsame Interessen kommen nur zum Zug, wenn sie keinen Marktteilnehmer besonders benachteiligen, ansonsten können sie nur von externen Akteuren (z.B. dem Staat) durchgesetzt werden.

Aber schon allein bei der **Energie-wende**, die die technische Voraussetzung für eine Emissionsreduktion ist, leiden Kapitalisten auf den verschiedenen Märkten in ganz unterschiedlichem Ausmaß. Für **Kohle-, Öl- und Gas-Konzerne** wird ein Großteil ihres Kapitals (Anlagen, Patente, Abbau- und Schürf-Rechte usw.) vernichtet, wenn die Verbrennung fossiler Brennstoffe eingestellt wird. Dabei spielt es auch keine Rolle, ob z.B. Anlagen schon lange Gewinne abgeworfen haben und längst abgeschrieben sind. Solange sie laufen, bringen sie Profit, wenn sie ersetzt werden müssen, verursachen sie Kosten. Diese Kapitalfraktion wird sich also mit allen Mitteln gegen die Entwertung ihrer Assets wehren.

Sie haben natürlich auch eine Ausrede dafür. Schließlich kann man das bei der Verbrennung in Kraftwerken freigesetzte CO<sub>2</sub> am Schornstein-Ende auffangen und [irgendwo verpressen](#). Wenn sie dafür ihre ausgebeuteten Lagerstätten auch noch zu Geld machen können, umso besser. Wenn der Staat dafür sorgt, dass das Ganze profitabel machbar ist, kann also alles weitergehen wie bisher.

Ähnliches gilt auch in etwas geringerem Ausmaß für Industrien, die fossile Treibstoffe verwenden, wie die **Automobil-, Schifffahrts- oder Luftverkehrs-Wirtschaft**. Hier ist Umbau eine Frage der Dimension. Es ist eine Sache, wenn ein Auto-Konzern ein neues Werk aufbaut oder eins umrüstet, um dort Elektroautos zu bauen, auch auf diesem Markt präsent zu sein und Erfahrungen mit der neuen Technologie zu sammeln. Es ist etwas ganz anderes, wenn ein Konzern binnen einer begrenzten Zeit seine gesamte Produktion auf eine neue Technologie umstellen soll. Letzteres wollte die EU mit einem Verbot von Verbrennungsmotoren erreichen, stößt aber [auf massiven Widerstand](#).

Die europäische Autoindustrie möchte noch Jahrzehnte lang weiter "effiziente" Verbrennungsmotoren auf den Markt bringen. Sollen andere dafür sorgen, dass genügend preiswerte "klimaneutrale" Treibstoffe zur Verfügung stehen, um die CO<sub>2</sub>-Bilanzen im Rahmen zu halten. Dass die [neuen Stickoxid-Grenzwerte](#) in absehbarer Zeit erreicht werden könnten, glaubt sowieso kein Mensch. Die Luftfahrt-Industrie folgt diesem Beispiel natürlich gerne.

Andere Industriezweige, die "veredelte" Antriebsenergien wie z.B. Strom benutzen, profitieren u.U. sogar, wenn erneuerbare Energien diesen Antrieb günstiger bereitstellen können. Sie machen deswegen massiv Druck dafür, dass diese neuen, auf lange Zeit nur begrenzt zur Verfügung stehenden Energien für ihre Zwecke reserviert werden und nicht mit [miserablen Wirkungsgraden](#) für "klimaneutrale" Treibstoffe oder ähnliches mißbraucht werden.

Bei der wesentlich umfassenderen **sozial-ökologischen Transformation**, die notwendig wäre, um die Klimakatastrophe insgesamt aufzuhalten, sind die Widersprüche zwischen den Kapitalfraktionen noch wesentlich vielfältiger, und es existiert keine davon unabhängige Institution, die eine gemeinsame Interessensgrundlage definieren und durchsetzen könnte.

Wie die USA derzeit in seltener Offenheit demonstrieren, wird auch der Staat von den mächtigsten Kapitalfraktionen beherrscht, und auch da gibt es labile Koalitionen, die sich auch nur in Teil-Interessen einig sind und sich ggf. auch schnell wieder ändern. Andere Interessen, wie etwa die nach einem stabilen Klima, gesunder Umwelt und sozialer Sicherheit können nur dann zur Geltung kommen, wenn



sich im Staatsvolk eine breite und stabile Bewegung dafür bildet, die Einfluss auf den Staat gewinnen kann. Der müsste dann dem kapitalistischen Profitstreben enge Grenzen setzen und einen sinnvolleren Einsatz von Ressourcen unter strenger Berücksichtigung der [planetaren Grenzen](#) organisieren.

Herr Thallinger wird diese Antwort nicht akzeptieren, denn sie läuft darauf hinaus, dass einerseits, wie er sagt, der Kapitalismus nicht überleben kann, wenn die Klimakatastrophe nicht eingedämmt wird, aber andererseits die Klimakatastrophe nicht eingedämmt werden kann, wenn der Kapitalismus weiter herrscht. Auch die Herren Merz, Klingbeil, Stoiber & Co. werden davon [nichts hören wollen](#).

Der Rest der Menschheit aber kann und muss darauf hoffen, dass eine andere Welt möglich ist und dass es sich noch lohnt, dafür zu kämpfen.

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)