



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"



13.05.2025

EU-Luftfahrt trägt noch Jahrzehnte zu Luftverschmutzung und Klimaschäden bei

Diese Aussage hat schwerlich Neuigkeitswert, aber wenn man sie aktuell mal wieder einem offiziellen Bericht entnehmen kann, lohnt sich ein Hinweis darauf.

Diesmal ist es die Ausgabe 2025 des alle drei Jahre erscheinenden [Europäischen Luftfahrt-Umweltbericht](#)

(European Aviation Environmental

Report, EAER), vorgelegt von der EU-Agentur für Luftsicherheit [EASA](#), zusammen mit der EU-Umweltagentur [EEA](#) und dem europäischen Luftfahrt-Netzwerkmanager [EUROCONTROL](#), der die Bestätigung liefert - allerdings nicht so deutlich ausformuliert, wie es nötig wäre.

Der Bericht gibt sich [wie seine Vorgänger](#) alle Mühe, die absehbaren physikalisch-technischen Entwicklungen hinter vielen Aussagen zu (überwiegend als positiv eingeschätzten) Fortschritten in Bereichen der Politik-Entwicklung, Ziel-Definitionen und Regelsetzungen verschwinden zu lassen, aber im Kern genügt ein Blick auf die in der Zusammenfassung gezeigten Grafiken, um einzuschätzen, was wirklich passieren wird.

Gezeigt werden drei Szenarien für Emissionen bei "niedrigem", "grundlegendem" und "hohem" Verkehr, besser übersetzt mit "unrealistischen", "wahrscheinlichen" und "von der Industrie angestrebten" Verkehrszahlen. Als jeweilige Ober- und Untergrenzen innerhalb jedes Szenarios werden dabei unterschiedliche Fortschritte bei neuen Flugzeug- und Triebwerk-Designs und Verbesserungen der Luftraum-Struktur betrachtet.

Die Tendenzen sind eindeutig. Die **allgemeinen Schadstoffe** (hier beispielhaft gezeigt an den Stickoxiden, gilt aber auch für (Ultra-)Feinstaub etc.) nehmen selbst im unwahrscheinlichen, niedrigen Szenario nur leicht ab oder stagnieren.

Das **Treibhausgas CO₂**, dessen Emissionen in der EU bis 2050 auf "Netto-Null" sinken sollen, nimmt hier selbst unter auch sonst optimistischen Annahmen bis 2050 nur um rund ein Drittel gegenüber 2019 ab. In den wahrscheinlichen und angestrebten Szenarien gibt es überall teils erhebliche Zunahmen.

Um die "Netto-Null" doch noch irgendwie erreichbar scheinen zu lassen, werden dann weitere Fortschritts-Szenarien entwickelt für weitere sog. "Sektor-interne Maßnahmen", das sind **neue Antriebstechniken** und insbesondere sog. **"nachhaltige Treibstoffe"** (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Damit sollen sich die realen CO₂-Emissionen im mittleren Szenario bis 2050 um mehr als die Hälfte auf etwa 44% des Wertes von 2019 senken lassen - wenn sie denn [zur Verfügung stünden](#) und [wirklich nachhaltig](#) wären.



Das Titelblatt der deutschen Zusammenfassung, leicht informativer gestaltet.

Der "Rest" muss dann durch sog. **"markt-basierte Maßnahmen"**, also insbesondere Emissions- und Zertifikate-Handel, ausgeglichen werden. Der ausführlichere englische Berichtstext gibt einen Überblick über die bisherige Entwicklung des EU-Emissionshandels-Systems EU-ETS und das von der [internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO eingeführte](#) CORSIA-Offsetting-System. Nur kurz erwähnt werden Maßnahmen zur [Abscheidung und Lagerung von CO₂](#) (Carbon Capture and Storage, CCS) und die EU-Subventions- und Steuer-Politik.

Hier wird besonders deutlich, dass dieser Bericht seine Aufgabe ausschließlich in der Wiedergabe von Fakten sieht, ohne jeden Versuch einer Einordnung oder Einschätzung. Nicht einmal die [eigenen Warnungen](#) vor kriminellem Mißbrauch der diversen Systeme werden erwähnt, geschweige denn kritische Analysen von Partnern, deren Ergebnisse ansonsten wesentlich in den Bericht eingeflossen sind, wie die Ergebnisse des ICCT zur [Entwicklung der Treibstoff-Effizienz](#), die die Szenario-Annahmen in Frage stellen.

EAER-DASHBOARD

VERKEHR

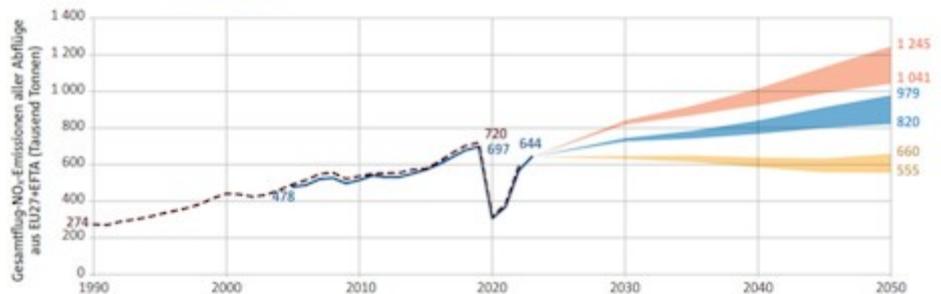


Indikator	Einheiten	2005	2019	2023	2030 ¹
Anzahl der Flüge ²	Millionen	8,01	9,19	8,35	9,9
Passagierkilometer ³	Milliarden	777	1459	1375	1683

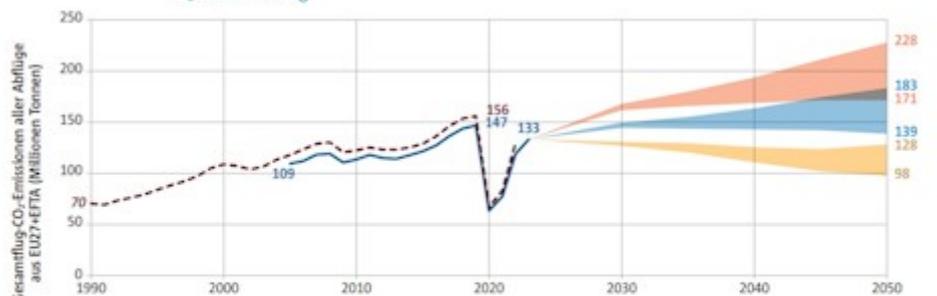
- ¹ Basis-Verkehrsszenario
- ² Alle Abflüge und Ankünfte in EU27+EFTA.
- ³ Alle Abflüge in EU27+EFTA.

EMISSIONEN

STICKOXIDE



CO₂ Gesamtflug

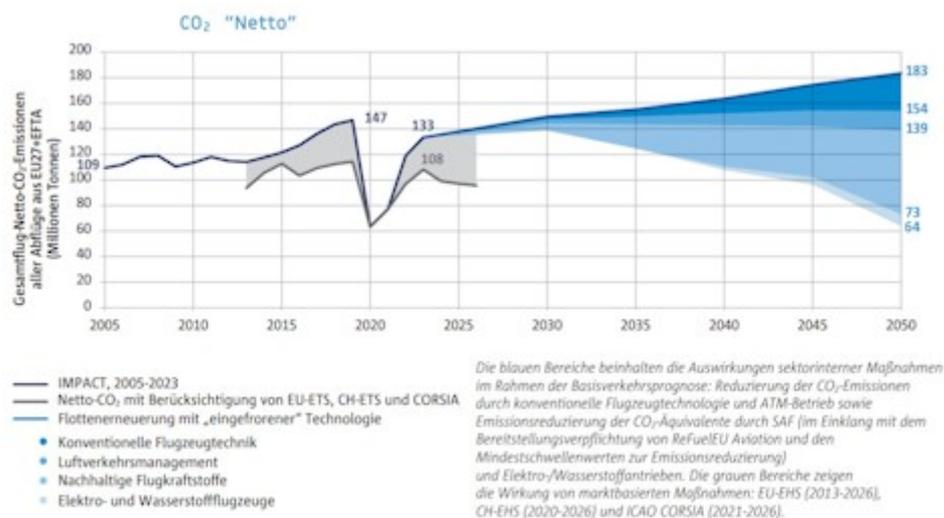


- IMPACT, Szenario mit hohem Verkehr
 - IMPACT, Basis-Verkehrsszenario
 - IMPACT, Szenario mit geringem Verkehr
 - IMPACT, 2005-2023
 - EEA/CLRTAP
- Für jedes Verkehrsszenario spiegelt die obere Grenze des Bereichs die Flottenerneuerung mit einem „eingefrorenen“ Technologieszenario wider, und die untere Grenze des Szenario mit „fortschrittlicher“ Technologie und ATM-Verbesserungen.

Indikator ²	Einheiten	2005	2019	2023	2030 ³
CO ₂ -Emissionen während des gesamten Fluges ⁴	Millionen Tonnen	109	147	133	144
„Netto“-CO ₂ -Emissionen während des gesamten Fluges ⁵	Millionen Tonnen	109	114	108	139
NO _x -Emissionen während des gesamten Fluges ⁶	Tausend Tonnen	478	697	644	726
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch ⁶	Liter Kraftstoff pro 100 Personenkilometer	4,8	3,5	3,3	2,9

- ² Alle Abflüge in EU27+EFTA
- ³ Der Wert für 2030 gilt für das Basis-Verkehrsszenario mit technologischen und betrieblichen Verbesserungen.
- ⁴ Der Wert für 2030 gilt für das Basis-Verkehrsszenario mit technologischen und betrieblichen Verbesserungen sowie nachhaltigen Flugkraftstoffen. Die Werte für 2019 und 2023 enthalten Emissionsreduktionen aufgrund von marktbasierter Maßnahmen.

Auch dass das EU-Emissionshandels-system nur [maximal ein Drittel](#) der Emissionen aus dem EU-Luftverkehr (nur die inner-europäischen Flüge) abdeckt, muss man sich aus den präsentierten Zahlen selbst erschliessen, ebenso wie die Tatsache, dass das EU-ETS trotzdem [wesentlich wirksamer](#) ist als das ICAO-System CORSIA, das bisher garnichts bewirkt hat und künftig bestenfalls eine minimale Wirkung haben wird.



Quelle: EASA, Europäischer Luftfahrt-Umweltbericht 2025, Zusammenfassung

[Grundsätzliche Kritik](#) an den Offsetting-Strategien und speziell an den von der Luftfahrtindustrie besonders propagierten CCS-Maßnahmen, die noch völlig unausgereift und im möglichen Umfang sehr beschränkt sind, ist natürlich ebensowenig Thema wie die aktuell wieder besonders intensiv vorgetragenen [Angriffe](#) der Industrie-Lobbyisten gegen die einzigen EU-Instrumente, die überhaupt Wirkung zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen im Luftverkehr zeigen können: das EU-ETS und die SAF-Beimischungsquoten.

Auch dass die Betrachtung nur der CO₂-Emissionen gerade im Bereich der Luftfahrt [unzureichend ist](#), ist nicht Gegenstand von vertiefenden Diskussionen.

Es wird zwar erwähnt, dass *"der geschätzte effektive Strahlungsantrieb (ERF) aus Nicht-CO₂-Emissionen mehr als die Hälfte des Nettoerwärmungseffekts der Luftfahrt"* ausmacht, aber dazu nur auf das von der EU beschlossene System zur Erfassung und Erforschung dieser Effekte (Monitoring, Reporting and Verification, MRV) verwiesen.

Aussagen darüber, wie und wie weit diese Effekte reduziert werden könnten, gibt es hier nicht, ebenso wenig wie einen Kommentar dazu, dass die EU selbst bereits auf Lobby-Druck hin diese MRV-Verpflichtung auf [innereuropäische Flüge beschränkt](#) und damit in der Wirkung drastisch reduziert hat.

Der Wert dieses Berichts liegt allein darin, eine relativ breit angelegte, aber wenig in die Tiefe gehende Übersicht über die vorhandenen Daten zu den Umweltwirkungen der europäischen Luftfahrt heute und in der näheren Zukunft zu liefern. Der einzig politische Teil, die **Empfehlungen** am Anfang des Berichts im Anschluss an die Zusammenfassung, beschränkt sich im Wesentlichen auf Ratschläge zur besseren Umsetzung der beschlossenen EU-Politiken, ohne deren Umfang und Zielsetzungen in Frage zu stellen.

Der beschreibende Teil enthält dafür noch einige sonst wenig beachtete Aspekte, so z.B. die Tatsache, dass im Flugzeug-Bau und -Betrieb immer noch in grösserem Umfang sog. **Ewigkeits-Chemikalien** aus der PFAS-Stoffgruppe eingesetzt werden. Somit trägt der Luftverkehr zur weiteren Verschmutzung mit diesen Stoffen bei, mindestens durch seinen Anteil bei der Produktion, sehr wahrscheinlich aber auch durch Emissionen im Betrieb, die u.a. das Abwasser an den Flughäfen belasten. Dies ist auch insofern von Bedeutung, als ein [neues Briefing](#) der Europäischen Umweltagentur darauf hinweist, dass Chemikalien aus dieser Gruppe noch weitergehendere schädliche Eigenschaften haben, als bisher angenommen. Auch eine [Schwächung der Immunantwort](#) auf COVID-Infektionen wurde kürzlich nachgewiesen.

Welche **Schlussfolgerungen** aus den vorgelegten Fakten zu ziehen sind, muss man anderswo nachlesen. Aktuell gibt es aus der Luftfahrt-Industrie einen [Aufruf](#), der von der Industrie als erste Schritte fordert:

- *Setzt absolute Emissions-Reduktionsziele in Übereinstimmung mit den Kohlenstoff-Budgets*
- *Befürwortet und unterstützt Regulierungen, die uns in den planetaren Grenzen halten und Innovationen fördern*
- *Seid realistisch bezüglich der Geschwindigkeit technologischer Fortschritte*
- *Akzeptiert, dass eine faire globale Steuerung der Nachfrage Teil der Lösung sein muss (eigene Übersetzung)*

Würden diese Forderungen in der Industrie Rückhalt finden, wäre das in der Tat ein kaum zu überschätzender Fortschritt. Bisher deutet allerdings nichts darauf hin, dass das in absehbarer Zeit auch nur für eine davon passieren könnte.

Im Gegenteil ist die Luftfahrtindustrie fester [Bestandteil des Fossil-Komplexes](#), der bemüht ist, möglichst überall autoritäre rechtspopulistische Regime a la Trump oder rechtskonservative a la Merz zu etablieren. Die haben auf jeden Fall eins gemeinsam: sie versuchen, mit Technologien und Methoden aus dem vorigen Jahrhundert "die Wirtschaft anzukurbeln".

[Streng nach Marktregeln](#) werden wir daher eher [superdreckige](#), aber [wundersam leise](#) Überschall-Flugzeuge, [Flugtaxi](#), [Weltraum-Tourismus](#) und andere [Spielzeuge der Superreichen](#) sehen als eines der "klimafreundlichen" Geräte aus der [Märchenwelt des DLR](#), ohne die aber die obigen Szenarien Makulatur sind.

Und wenn die Wirtschaft damit wieder so richtig brummt, wird sie auch Methoden finden, die dabei angerichteten Schäden wieder zu reparieren - das war doch schon immer so. Und wenn nicht? Mal ehrlich: diese Erde ist doch ohnehin schon so verseucht und kaputt, dass es vielleicht garnicht schlecht wäre, mal gründlich durchzuspülen und durchzublasen und heiss zu desinfizieren. Vielleicht gelingt es ja danach in einem zweiten Anlauf, auf diesem Planeten intelligentes Leben zu entwickeln. [Etwas Zeit](#) bleibt ja noch.

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