



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



Die vorgeschlagene neue Grenze für die Einbeziehung von Flügen in den europäischen Emissionshandel mit den zugehörigen Emissionen. Europa und die Urlaubsgebiete rund ums Mittelmeer und auf der arabischen Halbinsel sind drin, und damit auch die Konkurrenz-Hubs für den Langstreckenverkehr in der Türkei, Saudi Arabien und den VAR. Ganz Amerika und Australien, der grösste Teil Asiens und der Süden Afrikas sind draussen.

02.08.2026

EU-Emissionshandel:

Ein Schrittchen vorwärts beim Luftverkehr, Riesenschritte rückwärts sonst

Am 17.07. hat die EU-Kommission das Ergebnis ihrer [Überprüfung](#) des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS) vorgelegt. Über den [Entwurf](#) einer entsprechenden Änderungs-Verordnung, die auf Basis eines umfangreichen [Impact Assessment](#) erstellt wurde, müssen sich nun Kommission, EU-Ministerrat und -Parlament im Rahmen eines [Trilog](#) einigen, was bis zu einem Jahr dauern kann.

Im Vorfeld hatten NGOs, die sich schwerpunktmäßig mit solchen "marktwirtschaftlichen" Instrumenten beschäftigen, [Kriterien](#) für eine Überarbeitung vorgelegt, die dieses Instrument wirksamer machen könnte. Aber wie [vorhergesagt](#), dienen die meisten Vorschläge zu einer [Schwächung](#) der bisherigen Klimapolitik.

Nach Schätzungen der Kommission selbst (die allerdings tief in den umfangreichen Materialien des "Impact Assessment" verborgen sind), werden durch diese Schwächung bis 2040 mehr als 900 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich emittiert, [unabhängige Schätzungen](#) über die gesamte Laufzeit kommen auf bis zu 2,4 Milliarden Tonnen CO₂.

Die vielfältigen Kritiken deutscher Umweltverbände an diesem Vorschlag fasst der Deutsche Naturschutzring als Dachverband in einem [Beitrag](#) zusammen.

Dabei ist dieses Zurückweichen der EU nur ein Schritt in einem allgemeinen internationalen Rollback der Klimapolitik. In einer Zeit, in der auf der Erde [Zehntausende kritische Brände](#) wüten, darunter viele mit bisher nicht gekannter Intensität [in Europa](#), findet eine [Analyse](#) 45 Fälle, in denen staatliche oder andere offizielle Klimaschutz-Maßnahmen aufgrund des Lobbydrucks der Fossilindustrie zurückgenommen werden, und die Liste ist nicht vollständig.

Wir wollen uns hier aber auf die Aspekte konzentrieren, die den Luftverkehr betreffen, und da gibt es einige Besonderheiten.

Im Jahr 2013 hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO [einen Beschluss gefasst](#), wonach sie bis zum Jahr 2016 einen "markt-basierten Mechanismus" (market-based measure, MBM) entwickeln wollte, mit dessen Hilfe die CO₂-Emissionen der Luftfahrt reduziert werden sollten. Bis dahin sollte kein Mitgliedsstaat der ICAO eigene Maßnahmen für die Reduzierung dieser und anderer Emissionen des internationalen Luftverkehrs ergreifen.

Die EU, die kurz vorher ihr Emissionshandelssystem EU-ETS zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beschlossen hatte, in das auch der gesamte Flugverkehr von und nach der EU einbezogen werden sollte, knickte trotz anfänglich starker Worte auf internationalen Druck, besonders aus USA und China, sehr schnell ein und setzte die Einbeziehung von Flügen ausserhalb des [Europäischen Wirtschaftsraums](#) (EWR, plus Schweiz und Grossbritannien) "vorübergehend" aus. Diese Aussetzung wurde [mehrmals verlängert](#) und würde nun Ende 2026 auslaufen.

Daher musste die aktuelle Überarbeitung auch dazu eine Aussage machen, und nachdem auch die EU-Kommission zu der Erkenntnis kommen musste, dass das ICAO-System [CORSIA](#) kein brauchbares Instrument zur Emissions-Reduktion ist und auch nicht dazu werden würde, war eine weitere Aussetzung im bisherigen Umfang nicht mehr vertretbar.

Auch hier haben NGOs im Vorfeld versucht, Druck zu entwickeln und [Studien beauftragt](#), die [im Detail nachgewiesen](#) haben, dass auch durch eine Einbeziehung aller internationalen Flüge die Ticket-Preise kaum steigen und die Nachfrage nach Flügen nicht zurückgehen würde, und auch [keine relevante Verdrängung](#) auf aussereuropäische Hubs stattfinden würde, aber trotzdem [Einnahmen in Milliarden-Höhe](#) generiert werden könnten.

Auch etablierte bürgerliche Think Tanks kamen im Vorfeld [zu dem Ergebnis](#),

"dass die EU die Abhängigkeit der Luftfahrt von traditionellen Kompensationskrediten nicht weiter verfestigen sollte. Stattdessen sollte sie die aktuelle Krise nutzen, um den Sektor entlang dreier zusammenhängender Elemente zu verankern: der ETS-Integration, dem SAF-Hochlauf sowie einer transparenten und hochintegrierten CDR-Strategie."
(CDR: Carbon Dioxide Removal, CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre)

im Klartexte also: volle Integration aller Flüge ins ETS und CORSIA bestenfalls als Begleitmaßnahme.



Die ICAO-Alternative zum EU-ETS. Sie sollte "klimaneutrales Wachstum des Flugverkehrs ab 2020" bewirken, hat aber bis heute noch nichts erreicht.

Emissions-Kompensation vs. Emissions-Handel

ICAOs CORSIA ist ein reines Kompensations-System, d.h., die Emissionen, die unter das System fallen, müssen kompensiert werden, indem anderswo eine gleiche CO₂-Menge aus der Atmosphäre entnommen oder deren Emission vermieden wird. Entnahme geschieht z.B. klassisch, wenn irgendwo aufgeforstet wird. Die CO₂-Menge, die der aufwachsende Wald bindet, kann mit der CO₂-Menge, die Flugzeuge emittieren, verrechnet werden. Problem dabei ist, dass der Aufwuchs ein langfristiger Prozess und keineswegs eindeutig ist, welche CO₂-Mengen wann als entnommen angesehen werden kann. Zudem ist der Prozess durch viele Faktoren gefährdet. Wächst der Wald durch Einflüsse wie Dürre, Hitze, Nutzung oder Rodung langsamer oder garnicht mehr, wird auch weniger bis garnichts kompensiert.

Noch schwieriger ist Vermeidung zu messen. Werden z.B. in typischen Projekten effiziente Öfen an notleidende Bevölkerungsgruppen verteilt, kann man abschätzen, wieviel CO₂ pro Mahlzeit eingespart wird, wenn mit den Öfen anstatt auf offenem Feuer gekocht wird. Wie lange sich das aber tatsächlich 1:1 so umsetzt, weiss niemand.

Das Grundproblem ist also: die zu kompensierende CO₂-Menge ist mit Sicherheit in die Atmosphäre gelangt, ob anderswo tatsächlich CO₂ entnommen oder vermieden wird, ist bestenfalls unsicher. Und da solche Systeme natürlich immer auch Betrüger anlocken, die Geld einstreichen, indem sie Zertifikate für Maßnahmen ausstellen, die Entnahmen oder Vermeidungen nur vortäuschen, wurden in der Vergangenheit viele Fälle von Unwirksamkeit der Maßnahmen nachgewiesen. Zusammen mit [vielen weiteren Mängeln](#) führt das dazu, dass das Kompensations-System CORSIA seine Glaubwürdigkeit inzwischen längst verspielt hat.

Emissions-Handelssysteme wie das EU-ETS funktionieren anders. Hier setzt der Staat (bzw. die EU) die Gesamtmenge fest, die im Jahr emittiert werden darf, und gibt eine entsprechende Menge an Zertifikaten aus. Wer emittieren will, muss Zertifikate erwerben und in entsprechender Menge abgeben. Dadurch entsteht ein finanzieller Anreiz, Emissionen zu vermeiden. Die Gesamtmenge sinkt von Jahr zu Jahr, bis alle Wirtschaftsprozesse umgestellt sind und die Wirtschaft klimaneutral geworden ist.

Trotzdem schlägt die EU-Kommission nur eine [sehr begrenzte Ausweitung](#) des ETS-Anwendungsbereichs vor, die selbst sog. Fachblätter zu [missverständlichen Überschriften](#) veranlasst. Schon 2032 soll dieser Vorschlag im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit den ICAO-Maßnahmen wieder überprüft werden.

Der Vorschlag besagt, dass zusätzlich zu den bisher schon erfassten Flügen innerhalb des EWR nun

"alle ausgehenden internationalen Flüge zu Zielen in bis zu 5.000 km Entfernung vom EU-Zentrum"

(eigene Übersetzung)

einbezogen werden sollen, überwiegend also Mittelstrecken-Flüge. (Es gibt [keine allgemein gültige Definition](#) dafür, was eine "Mittelstrecke" ist, die Abgrenzung zur Langstrecke erfolgt häufig schon bei 3.000 oder 4.000 Kilometer.) Langstreckenflüge in die USA, nach Australien und in grosse Teile Asiens einschliesslich Indien und China bleiben weiterhin ausgenommen. Damit sollen offensichtlich die internationalen Konflikte, die ursprünglich zur Aussetzung führten, umgangen werden. [Privatjets](#), die bisher weitgehend ausgenommen waren, sollen ohne räumliche Begrenzung ein- und ausgehend einbezogen werden.

Der Vorschlag enthält auch Regeln für die Umsetzung der CORSIA-Vorgaben für die 'verbindliche' Phase von 2027-2035, die "Doppelzahlungen" vermeiden sollen.

Die Frage, welche Flüge künftig in das ETS einbezogen werden sollen, beeinflusst natürlich auch die [Konkurrenz-Situation](#) zwischen den Fluggesellschaften, die unterschiedliche Geschäftsmodelle verfolgen. Europäische "Low Cost Carrier" ([Billigflieger](#)), deren Flüge heute schon zu rund 80 % und mehr in das ETS einbezogen sind (Vueling, Eurowings, easyJet, Ryanair, WizzAir etc.), befürworten eher eine Ausweitung, weil ihre Konkurrenten dann auch zahlen müssen.

Die höchsten Zusatzkosten hätten europäische Fluggesellschaften, die viele Angebote im Mittel- und Langstreckenbereich haben, wie Air France-KLM, IAG (British Airways, Iberia u.a.) und Lufthansa, während externe Anbieter wie Emirates und United Airlines aus den USA nur relativ wenig betroffen wären. Dass die Reaktionen z.B. des "Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft" BDL trotzdem neben dem [üblichen Gejammer](#) [eher positiv sind](#), liegt daran, dass zum Einen die weitaus wichtigeren Langstreckenflüge ausgenommen bleiben sollen, zum Anderen die [Konkurrenz aus der Türkei und den arabischen Staaten](#) nun zumindest für die Zubringer-Verkehre aus Europa

Was in der Theorie bestechend einfach und überzeugend klingt, hat sich in der Praxis als weitaus komplizierter erwiesen. Ein schon etwas älterer, aber immer noch aktueller Hintergrund von Greenpeace erläutert, wie es die Fossil-Industrie geschafft hat, auch diese Systeme weitestgehend wirkungslos zu machen.

Konkret führte das z.B. dazu, dass die meisten Fluggesellschaften 2023 mehr Geld vom Staat bekamen, als sie für den Emissionshandel zahlten. Das wird absehbar auch künftig so sein.

einbezogen würde. Allerdings gibt es Bedenken, ob das durchsetzbar sein wird.

Der Dachverband der grossen europäischen Fluggesellschaften "Airlines for Europe" (A4E) nimmt den Vorschlag auch ohne grossen öffentlichen Widerspruch hin, fordert aber, dass zumindest grosse Teile der Einnahmen aus dem Emissionshandel für die Subventionierung sog. "nachhaltiger Treibstoffe" (SAF) eingesetzt werden.

Lediglich der globale Dachverband IATA gibt sich tief frustriert darüber, dass die EU-Kommission den gleichen Fehler macht wie 2013. IATA-Chef Walsh warnt vor negativen Konsequenzen wie Streit über 'Exterritorialitäten', Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluggesellschaften und einer "Verlangsamung der globalen Dekarbonisierung" - einer Dekarbonisierung, von der er erst vor ein paar Wochen deutlich gemacht hat, dass sie in der Luftfahrt derzeit ohnehin nicht stattfindet. IATA droht, gegen diesen Entwurf und für CORSIA als einziges internationales Instrument zu lobbyieren.

Was könnte überhaupt erreicht werden, wenn der Vorschlag komplett umgesetzt würde? Die oben genannten Schwächungen des EU-ETS gelten natürlich auch für den Luftverkehr, und die Hälfte des Verkehrs, die überhaupt einbezogen würde, könnte die jetzt zugestandenen "Erleichterungen" voll ausnutzen. Zusammen mit einigen weiteren Schwächen aus der Vergangenheit wird das ausreichen, ernsthafte Belastungen für die Fluggesellschaften weitgehend zu vermeiden. Eine Motivation oder gar ein Zwang zu Klimaschutz im Luftverkehr wird davon nicht ausgehen.

Das gilt erst recht für den grössten Teil des jetzt erstmals einzubeziehenden Geschäftsflugverkehr. Dieser Teil des Flugverkehrs mit Privat- bzw. Business-Jets dient ganz überwiegend zur Unterhaltung einer kleinen Gruppe von Superreichen, denen die Mini-Beträge, um die ihre Flüge teurer werden sollen, nicht einmal auffallen würden.

Trotzdem ist zu befürchten, dass selbst dieser schwache Kommissionsentwurf in den weiteren Beratungen durch entsprechende Lobby-Tätigkeiten weiter verwässert wird.

Was folgt aus alledem? Die immer neuen, kläglichen Versuche, mit "marktwirtschaftlichen Instrumenten" die klimazerstörenden Folgen der fossilwirtschaftlichen Aktivitäten irgendwie einzudämmen, funktionieren nicht. Die Vorstellung, die Emissionen aus der eigentlichen Geschäftstätigkeit immer weiter steigern und mit irgendeiner Form des Ablasshandels kompensieren zu können, ist pure Illusion.

Medien und Teile der Öffentlichkeit mögen sich dadurch täuschen lassen, das Klimasystem aber funktioniert nach den Gesetzen der Physik, die gegenüber ideologischen Phrasen unempfindlich sind. Wenn der Luftverkehr auf der aktuellen technischen Basis weiter wachsen will, beschleunigt und verschärft er die Klimakatastrophe, die weite Teile der Erde unbewohnbar machen und den Rest einem System von Extremwettern unterwerfen wird, die die menschliche Zivilisation im Kern gefährdet. Unsicher ist allerdings, auf welchen Zeitskalen sich diese Entwicklungen vollziehen. Es ist durchaus möglich, dass die Verbrecher, die die aktuelle Entwicklung vorantreiben, ihre "Erfolge" noch eine Weile geniessen können. Für ihre Nachkommen wird das nicht mehr möglich 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