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"

Member of STAY GROUNDED
Global Network to Counter Aviation - For a Just Transport System

18.11.2026

Flughafen-Wachstum - geht's noch ?

Der 'Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft' (BDL) hat mal wieder Grund zum Jammern. Er hat sich ein neues Online-Spielzeug basteln lassen, und siehe da, es zeigt Schreckliches.

> *"Der neue interaktive Konnektivitäts-atlas des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zeigt, wie die überhöhten staatlichen Standortkosten die Anbindung der Regionen verschlechtern. ... Deutschlands Regionen verlieren massiv an Konnektivität, vor allem die Anbindung an die Wirtschafts-metropolen Europas hat sich in den vergangenen Jahren wesentlich verschlechtert. ... Seit 2019 haben deutsche Flughäfen Hunderte von Flugverbindungen verloren, ... Obendrein verschieben sich die Zielgebiete hin zu touristisch geprägten Destinationen."*



"Die finanzielle Überlebensfähigkeit vom Volumen-Wachstum entkoppeln - den Weg vorwärts für die europäischen Flughäfen erkunden" klingt geradezu wachstums-kritisch. Aber schon die Grafik zeigt, dass es ganz so nicht gemeint ist.

Daran ist bemerkenswert, dass der BDL hier eingesteht, dass der Luftverkehr immer mehr dem privaten Luxuskonsum dient, wobei das Premium-Segment, das in Europa ohnehin traditionell groß ist, besonders stark wächst.
Geschäftsflüge dagegen werden immer mehr durch Online-Kommunikation oder, auf geeigneten Strecken, durch alternative Verkehrsmittel ersetzt. Dass das für Unternehmen in den meisten Fällen deutlich effizienter und damit klima- und wirtschafts-politisch positiv ist, will der BDL natürlich nicht einsehen.

Stattdessen wird stillschweigend vorausgesetzt, das weniger Luftverkehr wirtschaftlich schädlich ist, was zwar für die im BDL zusammengeschlossenen Flughäfen und Fluggesellschaften gilt, aber keineswegs für die Allgemeinheit. Weiterhin ist für den BDL natürlich auch klar, dass nicht Fortschritte in der Kommunikationstechnik, veränderte Geschäftsmodelle, wirtschaftliche Überlegungen der Airlines oder veränderte Konsummuster für die Veränderungen in den Flug-Angeboten verantwortlich sein können, sondern nur die "überhöhten staatlichen Standortkosten", die dringend gesenkt werden müssen.

Mit anderen Worten: der BDL fordert ganz dreist, dass der Luxuskonsum der Reichen und die Profite von Airlines und Flughäfen durch den Steuerzahler subventioniert werden sollen. Aber das ist ja nun wirklich nicht neu.

Wer wissen möchte, welche Perspektiven der Luftverkehr in Deutschland und Europa hat, darf ganz sicher nicht den BDL fragen. Und auch die aktuellen Schlagzeilen, die vom Aufbau neuer Kapazitäten einerseits, hohen Kerosinpreisen, Flugplan-Ausdünnungen und fallender Nachfrage andererseits berichten, machen keine Aussage über langfristige Trends.
Ein seriöser daherkommender Versuch, die weitere Entwicklung zu prognostizieren, ist der Bericht, den die 'Boston Consulting Group', ein bedeutender Think Tank der westlichen Industrie, bereits zu Anfang des Jahres (vor dem Krieg der USA und Israels gegen den Iran und den damit verbundenen Preissteigerungen für fossile Treibstoffe) für ACI Europe, den Dachverband der europäischen Verkehrsflughäfen, zusammengestellt hat.

Der Titel des Berichts klingt wachstumskritisch, und die Worte, mit denen der ACI-Präsident eine vom ACI herausgegebene Synopse dazu der Öffentlichkeit vorgestellt hat, klangen ebenso:

> *"Unser Bericht und die BCG-Forschungen machen klar, dass Flughäfen in einen strukturell unterschiedlichen und weitaus herausfordernderen Langzeit-Zyklus eintreten. Die finanzielle Lebensfähigkeit und die Investitions-Möglichkeiten von Europas Flughäfen können sich nicht länger auf die Annahme eines dynamischen Verkehrs-Wachstums stützen. Wertschöpfung wird künftig aus dem Wachstum der Einnahmen pro Passagier kommen müssen - sowohl durch die Flughafen-Gebühren als auch durch die nicht-flugbezogenen Aktivitäten - zusammen mit fortgesetzten Effizienz-Steigerungen."*
>
> (eigene Übersetzung)

Der Präsident heisst im Übrigen Stefan Schulte und ist im Hauptberuf Geschäftsführer der Fraport, weswegen dann auch dort die üblichen Lobby-Aussagen nicht fehlen durften.

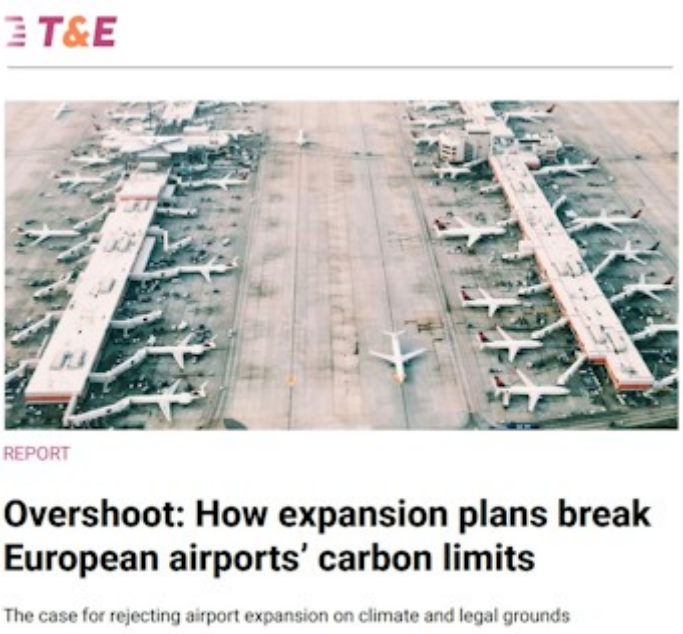
> *"Dies ist ein Fakt, in Bezug auf den einige nationale Regulierer aufwachen müssen. ... Europa muss dem Beispiel seiner globalen Wettbewerber folgen und Luftverkehr und Luftfahrt-Konnektivität zu Kernkomponenten seiner Wettbewerbsfähigkeits-Agenda machen."*
>
> (eigene Übersetzung)

Da es eine Veranstaltung auf europäischer Ebene war, hat er sich das Herunterbeten der nationalen Lobby-Forderungen wohl verkniffen. Es wäre aber auch zu merkwürdig gewesen, wenn er einerseits künftig höhere Flughafengebühren aus den Passagieren herausquetschen wollte und andererseits "hohe Standort-Kosten" als Quelle allen Übels anprangern würde

Liest man die Synopse oder das von BCG veröffentlichte Executive summary (was wegen der vielen wirtschaftswissenschaftlichen Abkürzungen und sonstigen Kurzformen nicht ganz einfach ist), wird auch klar, dass BCG keinesfalls von einem Nullwachstum des Flugverkehrs ausgeht, sondern lediglich im Vergleich zur Vor-Covid-Periode deutlich reduzierte Wachstumsraten prognostiziert ("Compound annual growth rates (CAGR) von höchstens 2-3 statt 5 %)
Das führt natürlich trotzdem irgendwann dazu, dass die vielerorts ohnehin schon als knapp beschriebenen Flug;hafen-Kapazitäten der (angenommenen) Nachfrage nicht genügen und weiterer Ausbau notwendig wird. Es wird aber laut Prognose im neuen wirtschaftlichen Umfeld deutlich schwieriger, die dafür notwendigen Investitionen (CAPEX) aufzubringen.

Als Hauptgrund dafür werden "ESG-bezogene Einschränkungen" genannt (ESG steht für Environmental, Social and Governance, deutsch Umwelt, Soziales und Unternehmensführung), beispielhaft konkretisiert durch die ntwendige Beschaffung nachhaltiger Treibstoffe (SAF), das europäische Emissionshandelssystem ETS, das ICAO-Kompensationssystem CORSIA und die Besteuerung.

Auch der Widerstand gegen die Entwicklung neuer Infrastruktur (sprich Flughafenausbau) und die generell steigenden Kosten, insbesondere für Personal und Energie, sollen eine wichtige Rolle spielen. Ohne weiter ins Detail zu gehen, fällt eine spezifische Borniertheit in der Herangehensweise auf. Obwohl noch eine Vielzahl von potentiell negativen Entwicklungen und Gefahren genannt werden, bleiben die Betrachtungen Industrie-intern oder erwähnen nur pauschal "Gefahren geopolitischer Entwicklungen". Dass es Entwicklungen geben könnte, die innerhalb der nächsten 25 Jahre das gesamte Geschäftsmodell infrage stellen könnten, bleibt völlig ausser Betracht.



"Overshoot: Wie Ausbaupläne die Kohlenstoff-Limits europäischer Flughäfen brechen" - hier ist auch drin, was aussen draufsteht. Der Bericht zeigt, dass eine Steigerung der Zahl der Flugbewegungen in Europa nicht mehr möglich ist, wenn die Pariser Klimaziele doch noch eingehalten werden sollen.

Dass es solche Entwicklungen gibt, sollte inzwischen allerdings auch dem bornier-testen Wirtschaftswissenschaftler klar geworden sein, und die wichtigste davon heisst Klimakatastrophe und kann bekannter Maßen nur dadurch eingedämmt werden, dass die Emissionen von Treibhausgasen aus fossilen Brennstoffen, auf die die Luft-fahrt noch lange angewiesen sein wird, drastisch reduziert werden.
Wie drastisch, lässt sich ermitteln, indem man das Kohlenstoff- oder Treibhausgas-Budget ermittelt, das jeder Emitter noch aus-stossen darf, wenn eine bestimmte globale Temperatur-Erhöhung nicht überschritten werden soll.

Genau das tut ein neuer Bericht der europä-ischen NGO 'Transport & Environment'. Dabei hält er sich garnicht damit auf, darauf einzugehen, dass die Flughäfen das Budget für das in Paris vereinbarte 1,5°C-Ziel bereits überschritten haben, das wird ledig-lich in einer der Grafiken gezeigt. Stattdessen konzentriert sich der Bericht darauf, zu zeigen, dass durch die geplanten Ausbau-Maßnahmen auch die Budgets für ein abge-schwächtes, als gerade noch mit den Beschlüssen der Pariser Konferenz vereinbar dargestellten 1,7°C-Ziels bereits in wenigen Jahren aufgebraucht sein würden. Im Jahr 2050 (dem Zieljahr der meisten offiziellen Szenarien, in dem die Luftverkehrswirtschaft "Netto-Null"-CO_2-Emissionen erreicht haben will) hätten die meisten Flughäfen ihr Budget bereits um das 2-3-fache überzogen (das ist hier der sog. 'Overshoot'). Das gilt, obwohl die erwarteten Effizienz-Steigerungen bei Flugzeugen und die Einführung von SAF in den Rechnungen berücksichtigt wurden.

Für die Flughäfen Frankfurt (FRA) und München (MUC), deren abgehende Flüge zusammen für rund 70% der CO_2-Emissionen deutscher Flughäfen verantwortlich sind und für die unter 'Ausbau-Maß-nahmen' nicht neue Bahnen, sondern erweiterte Terminal-Kapazitäten zu verstehen sind, ergeben die Rechnungen, dass sie ihr 1,7°C-Budget im Jahr 2037 verbraucht und 2050 das Doppelte ihres Budgets emittiert haben würden. Um im Budget zu bleiben, müssten beide Flughäfen ab sofort die Emissionen um 8 %/a reduzieren.
Die 'Bundesvereinigung gegen Fluglärm" (BVF) liefert auf einer eigenen Themenseite noch zahlreiche Details zu den Berechnungen zu den beiden Flughäfen.

Die allgemeine Aussage zu Flughafenerweiterungen in Europa ist also kurz und knapp: Nichts geht mehr. Wenn die jeweiligen Kohlenstoff-Budgets, die in Deutschland praktisch Verfassungs-Rang haben, nicht überschritten werden sollen, müssen im Gegenteil die Emissionen aus dem Luftverkehr sofort

sinken, und die einzige Möglichkeit, das zu erreichen, ist eine Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen, auch und besonders auf den Mittel- und Langstrecken, die für den grössten Teil der Emissionen verantwortlich sind.
Der EuGH hat den Regierungen der EU-Staaten aktuell auch noch ein passendes Instrument an die Hand gegeben: die Zahl der Slots, die an einem Flughafen vergeben werden, kann auch aus Klimaschutz-Gründen reduziert werden. Fluggesellschaften haben keinen Anspruch auf bestimmte Slots, wenn Gründe des Gemeinwohls dagegen sprechen. Ob es allerdings in der EU noch Regierungen gibt, die ein solches Instrument nutzen wollen, wird sich erst in nächster Zeit zeigen. Die schwarz-roten Regierungen in Bund und Land, für die "Vorrang des Gemeinwohls" eine linksradikale Phrase ist, könnten wohl nur mit erheblichem Druck dazu gezwungen werden.

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