



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



25.06.2026

Luftfahrtstrategie der Bundesregierung

Rezept zur Krisen-Eskalation

Nach mehr als zwölf Jahren hat die Bundesregierung nun unter Federführung des Wirtschaftsministeriums (nicht etwa des Verkehrsministeriums) im Eiltempo eine [neue Luftfahrtstrategie](#) beschlossen.

Zugleich haben die Regierungsfractionen im Bundestag einen [Antrag](#) beschlossen, in dem sie die Strategie begrüßen und noch einige aktuelle Konkretisierungen nachliefern.

Das Besondere an der Strategie ist laut [Pressemitteilung](#) der Bundesregierung:

"Sie adressiert erstmalig Fragen der Luftfahrtindustrie, des Luftverkehrs sowie der zivilen und militärischen Luftfahrt gemeinsam."

Tatsächlich fällt schon bei einem oberflächlichen Vergleich mit der [alten Fassung](#) auf, dass nicht nur die militärische Luftfahrt sehr viel mehr Raum einnimmt, sondern auch die militärisch-zivile Integration wesentlich mehr im Mittelpunkt steht und wesentlich weiter gehen soll. Aussagen dazu finden sich in praktisch allen Kapiteln dieser Strategie.

Wohl auch deshalb wollte der Bundeskanzler sie unbedingt bei der Eröffnung der ILA in Berlin [vorstellen](#), die ja in den letzten Jahren immer mehr [zur Militärmesse geworden](#) ist.

Eine historische Parallele drängt sich auf: [vor 100 Jahren](#) schuf sich die deutsche Regierung mit der Lufthansa ein Instrument zur möglichst effizienten Gestaltung des zivilen Luftverkehrs, das aber hauptsächlich zur Tarnung des (noch verbotenen) Aufbaus einer deutschen Luftwaffe dienen sollte. Die Absicht, für die privaten Anteilseigner Profit abzuwerfen, wurde trotz massiver Subventionen nie wirklich umgesetzt, aber das Hauptziel, die deutsche Luftwaffe zur stärksten Europas und Deutschland insgesamt zur stärksten Militärmacht zu machen, wurde erreicht.

Diese Rolle strebt die Bundesregierung nun offiziell wieder an. In ihrer neuen Militärstrategie hat die Bundeswehr für sich [als Ziel formuliert](#):

"Stärkste konventionelle Armee Europas bis 2039"


Ob diese Entwicklung ähnlich oder in einer noch grösseren Katastrophe als bei letzten Mal enden wird, muss sich zeigen. Im günstigsten Fall könnte man darauf hoffen, dass die [geplanten Hightech-Plattformen](#) zwar [völlig überhöhte Riesenprofite](#) in die Konzernkassen spülen, ihr Einsatz gegen billige, überall produzierbare Massen von Abwehrwaffen aber soviel Unsicherheit mit sich bringt, dass auch die

Da wollen sie wieder hin :



Zivilluftfahrt als Teil der Gesamtverteidigung

Die Bundesregierung versteht die nationale Gesamtverteidigung als eine gesamtstaatliche und gesamtgesellschaftliche Aufgabe, in der auch die Zivilluftfahrt eine entscheidende Rolle spielt. Im Verteidigungsfall müssen zivile Ressourcen, insbesondere Verkehrsmittel und Infrastrukturen flexibel einsetzbar sein, um sowohl die Bedürfnisse der Zivilbevölkerung und Wirtschaft als auch die Anforderungen der Bundeswehr zu decken.

 Luftfahrtstrategie der Bundesregierung

übelsten Hasadeure von einer Zuspitzung geopolitischer Konflikte bis zum heissen Krieg zurückgehalten werden.

Man kann dem Strategiepapier immerhin zugute halten, dass es in Beziehung auf die militärischen Aspekte ehrlich ist. Ob im traditionellen [militärisch-industriellen Komplex](#) mit Airbus an der Spitze oder in den [modernerer Varianten](#) davon, ob in der zivil-militärischen Zusammenarbeit [bei der Flugsicherung](#) oder dem [Flugverkehrsmanagement](#): diese Zusammenarbeit hat eine lange Tradition. Lufthansa kann daher entsprechend [stolz vermelden](#): "*Lufthansa Technik arbeitet seit mehr als 60 Jahren mit der Luftwaffe zusammen*". Neu ist, dass diese Zusammenarbeit so [massiv ausgebaut](#) werden soll, dass Lufthansa Technik sogar eine eigene Tochterfirma dafür gründet. Im Krisenfall soll Lufthansa insgesamt [weitere Dienstleistungen](#) für das Militär erbringen.

Die Teile der Strategie, die die zivile Luftfahrt betreffen, enthalten wenig Überraschendes. Sie versichern der Luftfahrtindustrie, dass sie deren altes, [längst widerlegtes](#) Gejammer von zu hohen Standortkosten und anderen Benachteiligungen weiterhin als Vorwand benutzen werden, um noch mehr Kosten des Luftverkehrs auf alle Steuerzahler abzuwälzen. Die begrüsst das natürlich, lässt aber [durch ihren Bundesverband](#) wissen, es fehle

"an einer mit konkreten Maßnahmen hinterlegten Strategie für die Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland. Dies betrifft vor allem die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere Bereiche wie staatliche Standortkosten, regulatorische Entlastung, Digitalisierung sowie Tourismus und Konnektivität. Nötig sind auch Maßnahmen, mit denen die Anbindung der Wirtschaftsstandorte an internationale Drehkreuze sichergestellt wird."

Interessant ist, was hier nicht genannt wird. Die langatmigen, aber ebenso unkonkreten Ausführungen der Strategie zu "nachhaltigen Treibstoffen" werden vom BDL mit keinem Wort erwähnt. Das muss man wohl lesen als: "Wenn ihr diese Treibstoffe wollt, dann sorgt dafür, dass sie in ausreichender Menge und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen. Uns ist es egal." Klimaschutz im Luftverkehr soll wohl von Industrieseite nicht einmal mehr vorgetäuscht werden.

Auch die vor einiger Zeit noch so wichtige Forderung, die knappen vorhandenen SAF-Mengen für den Flugverkehr zu reservieren, wird nicht mehr erhoben. Die Bundesregierung möchte SAF ja nicht nur nutzen, um den Luftverkehr "klimaneutral" zu machen, sondern auch, um die Verbrenner-Technologie im Automobil-Bereich in die Zukunft zu retten. Allerdings [zitiert selbst Lufthansa](#) zur Grösse der Produktionslücke: "*Um bis 2050 die Netto-Null-Ziele zu erreichen, müsste die Produktion auf über 450 Mrd. Liter um mehr als das 400-fache gesteigert werden. Dafür seien weltweit bis zu 6500 neue Anlagen für erneuerbare Treibstoffe erforderlich*". Der BDI sieht das offenbar gelassen: er nimmt dieses Geschwätz wohl auch nicht mehr ernst.

Erwähnenswert ist noch eine weitere Frechheit. Unter dem Stichwort "*Bürokratierückbau und Vermeidung von Goldplating*" versichert diese Regierung, dass sie ihre Bürger in keinem Bereich besser schützen will, als es ICAO- und EU-Vorgaben unbedingt nötig machen. Deutschland als Vorreiter im Gesundheits- und Umweltschutz wäre "Goldplating", das es nicht mehr geben soll.

Immerhin verspricht die Bundesregierung, dass sie "*relevante Standards nicht absenken*" will. Das fällt ihr allerdings leicht, denn insbesondere im [Fluglärmschutz](#) sind die bestehenden Uralt-Standards mittlerweile so schlecht, dass sie hinter die EU-Standards zurückfallen. "Absenken" wäre da garnicht mehr möglich.

Die Umwelt- und Verkehrsverbände, die sich überhaupt für diese Strategie interessieren (Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Germanwatch, Verkehrsclub Deutschland), haben ihre Kritik in einer gemeinsamen [Pressemitteilung](#) formuliert. Kernaussage ist:

"Die Strategie setze weiterhin vor allem auf Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs, ohne ausreichende Antworten auf die Herausforderungen des Klima-, Gesundheits- und Ressourcenschutzes zu geben."

Viel weiter ins Detail geht es in der PM nicht mehr. Kritiken zu einzelnen Passagen der Strategie muss man in der [Stellungnahme](#) nachlesen, die die drei Verbände im Rahmen der Anhörung zum Entwurf der Strategie im Mai vorgelegt haben. Dort werden eine Vielzahl von Mängeln in den Bereichen Klimaschutz, Luftschadstoffe, Lärm, Flughafen-Infrastruktur und -Betriebszeiten sowie "unbemannte Luftfahrzeuge" und "[Advanced Air Mobility \(AAM\)](#)" aufgelistet. Die Forderungen und Vorschläge dazu sind überwiegend gut und unterstützenswert, wenn auch in Bezug auf sog. Power-to-Liquid-Treibstoffe oder eFuels von einem ungerechtfertigten Technik-Optimismus geprägt. Sie bleiben allerdings allesamt im "realpolitischen" Rahmen und sind von einer klaren Benennung dessen, [was nötig ist](#), weit entfernt.

Etwas deutlicher sind die Aussagen in den [Papieren zu Alternativen](#), die die drei Verbände ebenfalls aktuell präsentiert haben. Dazu gehören eine neue [Leitlinie](#) und eine überarbeitete [Agenda klimaneutraler Luftverkehr](#), die die zusammen mit dem Deutschen Naturschutzring und der NGO Transport & Environment anlässlich der Bundestagswahl 2025 vorgelegte [Roadmap](#) aktualisiert. Aber auch diese Papiere sind geprägt von illusorischen Forderungen an die Bundesregierung, sie solle Aktionspläne vorlegen für

- einen *"klimaneutralen Luftverkehr bis spätestens 2050 "*
- den *"Aufbau einer Infrastruktur zur Erzeugung von strombasierten Kraftstoffen"*
- "zur Reduzierung des Lärms bis 2040 um 30 Prozent"*
- "zur Verringerung der Luftverschmutzung im Umfeld von Flughäfen"*

An diesen Aufgabenstellungen würde in den gegebenen Rahmenbedingungen auch eine progressive Regierung scheitern. Ein "klimaneutraler Luftverkehr 2050" wäre bestenfalls mit drastischen Reduzierungen der Zahl der Flugbewegungen in Größenordnungen von 90% und mehr denkbar. Eine "Infrastruktur zur Erzeugung von strombasierten Kraftstoffen" ist, insbesondere bei den ebenfalls geforderten Nachhaltigkeitskriterien, schlicht nicht vorstellbar. Auch die Lärm- und Schadstoff-Reduzierungen wären nur bei entsprechenden Reduzierungen der Zahl der Flugbewegungen darstellbar. Indem sie den Eindruck erwecken, diese Ziele seien bei gutem Willen doch noch irgendwie erreichbar, helfen sie der Luftverkehrswirtschaft, eine viel unangenehmere Wahrheit zu verschleiern: der Luftverkehr, wie er heute ist, darf so nicht weiter existieren, wenn die Klimaziele noch erreicht werden sollen.

Die 'Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen' (ADF) verweist anlässlich der Veröffentlichung der Strategie ebenfalls auf ihre [Stellungnahme](#) in der Anhörung zum Entwurf, in der sie die faktische Nichtberücksichtigung des Fluglärmschutzes in der Strategie kritisiert und ausführlich begründet, wie und warum das Thema unbedingt in einer solchen Strategie behandelt werden müsste, wenn es wirklich um Nachhaltigkeit im Luftverkehr gehen würde.

Im Rhein-Main-Gebiet ist nach unserer Kenntnis die [KAGZRM](#) die einzige Gruppe, die sich zu dieser Strategie geäußert hat. Sie formuliert in sehr knappen Worten eine ähnliche Kritik wie die drei Verbände, stellt dann aber die Angriffe gegen Nachtflugbeschränkungen in den Mittelpunkt und fordert den Erhalt der bestehenden Regeln und eine Ausweitung zu einem echten Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.

All diesen Stellungnahmen gemeinsam ist, dass sie die Themen 'militärischer Flugbetrieb' und 'militärisch-zivile Integration' mit keinem Wort erwähnen. Das sind offensichtlich angesichts der vorherrschenden Stimmung derart heisse Kartoffeln, dass man sie besser nicht in den Mund nimmt, wenn man bei anderen Themen noch mitreden will. Damit verbauen sie sich allerdings die Möglichkeit, zu erkennen, worum es in dieser Strategie wirklich geht.

Denn insgesamt vermittelt diese Strategie den Eindruck, dass der Staat wie vor hundert Jahren hauptsächlich daran interessiert ist, besondere Kapazitäten für das Militär zu entwickeln und den gesamten Luftfahrt-Bereich von der Forschung über die industrielle Produktion und Infrastruktur bis zum Einsatz stärker darauf auszurichten.

Damit das nicht zu teuer wird, muss natürlich auch die private Luftfahrt als "Wirtschaftsfaktor" massiv subventioniert werden, damit sie einen Teil dieser Ressourcen mitfinanzieren kann. Womit die ihre dafür notwendigen Profite erwirtschaftet, ist, solange sie ein Mindestmaß an Konnektivität aufrechterhält, im Grunde völlig egal, es kann dann auch [der Betrieb eines weltweiten Freizeitparks](#) sein. Inwieweit sie dabei Gesundheit und Umwelt schädigt und die Klimakatastrophe vorantreibt, ist bestenfalls vordergründig ein Thema. Ernsthafte Hindernisse dürfen sich daraus nicht entwickeln.



Die Luftverkehrsindustrie wird damit sehr deutlich erkennbar als Bestandteil des fossilen Macht- und Herrschafts-Komplexes, der sich immer aggressiver gegen alle Herausforderungen zu verteidigen versucht. Andere Industrien, die bisher nur wenig oder keine Beziehungen zum Rüstungssektor haben, verfolgen ähnliche Strategien, insbesondere die [Automobil-Industrie](#), die mit ihrem Beharren auf Fossil-Technik wichtige Marktentwicklungen verschlafen hat und auf den Weltmärkten [massiv Anteile verliert](#). [Mercedes](#) und [VW](#) gehen bereits konkrete Schritte.

Dabei entbehrt es nicht einer gewissen Ironie, wenn Fossile ausgerechnet im Militär überleben wollen. Schliesslich sagt man ja auch von den Dinosauriern, sie seien wegen eines charakteristischen Defizits ausgestorben: [Zu viel Panzer, zu wenig Hirn!](#) Allerdings bietet sich da zunächst eine sichere Nische, denn die Strategie stellt dazu fest:

"Im Falle von Landes- und Bündnisverteidigung müssen Nachhaltigkeits- und Umweltaspekte im Zweifelsfall hinter der Fähigkeit zur Verteidigung Deutschlands zurückstehen."

Angesichts der Realität heutiger Kriege, in denen die Zivilbevölkerung garnicht mehr verteidigt werden kann und soll, darf man das wohl übersetzen mit: "Wir verteidigen unsere Macht, auch wenn die Natur dabei draufgeht."

Ihr Vorgehen mag kurzfristig noch Profite und Arbeitsplätze sichern, kann aber langfristig keinen Erfolg haben. Selbst wenn es ihnen gelingt, die gesellschaftlichen Gegenkräfte noch eine Weile im Zaum zu halten: wenn sie dabei den Gesellschaften insgesamt die Existenzgrundlage entziehen, werden sie mit untergehen. Dabei ist es perspektivisch fast egal, ob sie nun alles vernichtende Kriege führen oder das Klima durch ihre fossilen Exzesse völlig ruinieren, die menschliche Zivilisation kann beides nicht überstehen. Bis wir wissen, wohin es geht, wird es aber noch einige Legislaturperioden dauern, und bis dahin orientieren wir uns weiter an einem deutschen Klassiker:

"Allzu viele kommen uns schon heute vor wie Tote, wie Leute die schon hinter sich haben, was sie vor sich haben, so wenig tun sie dagegen. Und doch wird nichts mich davon überzeugen, dass es aussichtslos ist, der Vernunft gegen ihre Feinde beizustehen."

Lasst uns das tausendmal Gesagte immer wieder sagen, damit es nicht einmal zu wenig gesagt wurde. Lasst uns die Warnungen erneuern, und wenn sie schon wie Asche in unserem Munde sind!

Denn der Menschheit drohen Kriege, gegen welche die vergangenen wie armselige Versuche sind, und sie werden kommen ohne jeden Zweifel, wenn denen, die sie in aller Öffentlichkeit vorbereiten, nicht die Hände zerschlagen werden."

(aus: Bert Brecht, [Das Gedächtnis der Menschheit](#),
Schriftstellerkongress für den Frieden und gegen die Nuklearrüstung 1952)

Dasselbe gilt natürlich sinngemäß auch für die Klimakatastrophe und diejenigen, die sie durch die weitere exzessive Nutzung fossiler Brennstoffe anheizen.

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