



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"



21.01.2024

Katastrophen-Wachstum

Nach den [neuesten Daten](#) des internationalen Dachverbandes der Airlines, der 'International Air Transport Association (IATA)', hat der globale Luftverkehr im November 2023 bereits wieder 99% des Niveaus von 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, erreicht. Das Maß sind dabei die 'revenue passenger kilometers (RPKs)', d.h. die Summe der von den zahlenden Passagieren zurückgelegten Kilometer.

Die Entwicklung ist in den verschiedenen Sektoren des Flugbetriebs (Kurz- und Mittelstrecke/Langstrecke, Punkt-zu-Punkt-Verkehr, Charter/Linienflüge, Fracht, etc.) und in verschiedenen Weltgegenden unterschiedlich, und die Zahlen [variieren auch](#) je nachdem, ob die Zahl der Flüge oder der

Passagiere betrachtet wird, aber die Tendenz ist klar: die Pandemie-bedingten Einbrüche sind im Wesentlichen überwunden, ab jetzt soll das Wachstum wieder ungestört weiter gehen.

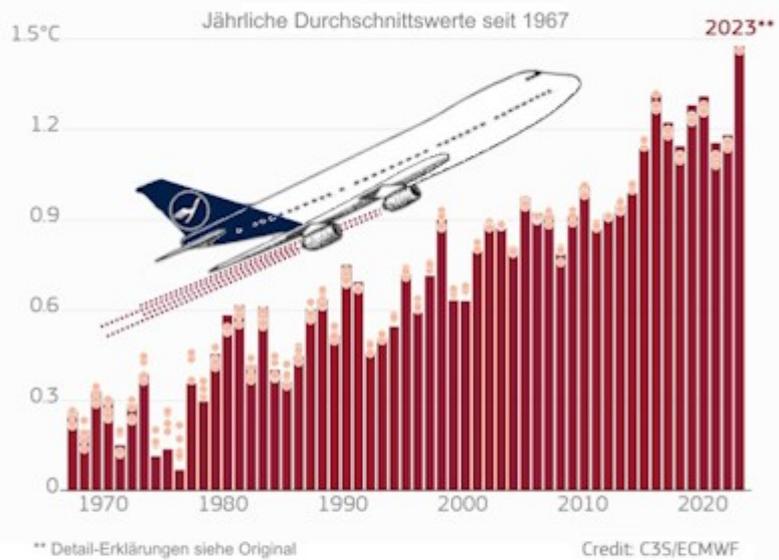
Auch in anderen Bereichen geht das Wachstum weiter wie vor der Pandemie. Die durch menschliche Aktivität bedingten Emissionen von Kohlendioxid, Methan und anderen Treibhausgasen sind [auch 2023 weiter gewachsen](#), und entsprechend werden auch die Symptome der Klimakatastrophe immer deutlicher.

Die Meteorologische Welt-Organisation WMO hat für 2023 einen [neuen globalen Temperatur-Rekord](#) festgestellt, der nur noch etwa 0,05 °C entfernt ist von dem in Paris formulierten Ziel von 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau, auf die der Temperaturanstieg begrenzt werden soll. Diese Grenze werde wahrscheinlich 2024 zum ersten Mal überschritten werden.

Der UN-Generalsekretär kommentierte: *"Die Aktionen der Menschheit verbrennen die Erde. 2023 war nur eine Vorschau auf die katastrophale Zukunft, die uns erwartet, wenn wir jetzt nicht handeln. Wir müssen auf Rekorde im Temperaturanstieg mit umsteuernden Aktionen antworten."* (eigene Übersetzung).

Der EU-Klimawandel-Dienst Copernicus hat diese "Vorschau" [genauer analysiert](#) und findet extreme Ozean-Temperaturen, mehr Extremwetter-Ereignisse wie Hitzewellen, Fluten, Dürren und

Globale Oberflächentemperatur: Anstieg über das vorindustrielle Niveau (1850 - 1900)



Der starke Anstieg von 2022 zu 2023 ist zum Teil bedingt durch den Wechsel von einer "La Nina"- zu einer "El Nino"- Phase in der Ozean-Zirkulation. Aber unabhängig davon zeigen alle Trend-Parameter auf einen grundlegenden schnellen Anstieg.

(Original: <https://climate.copernicus.eu/global-climate-highlights-2023>)

Wildfeuer mit signifikanten Wirkungen auf die menschliche Gesundheit, Ökosysteme, Natur und Infrastruktur und drastische Rückgänge bei Meer- und Gletscher-Eis.

Entsprechend kommt auch das diesjährige [Winter-Meeting der Reichen und Einflussreichen](#) in Davos nicht darum herum, wie schon [im letzten Jahr](#) in seinem [Global Risk Report](#) die Konsequenzen der eskalierenden Klimakatastrophe an prominenter Stelle zu erwähnen. Kurzfristig rangieren sie allerdings nur ab Rang 2, weil es den befragten Expert*innen zunächst wichtiger erscheint, das [verloren gegangene Vertrauen](#) in die Weisheit der herrschenden Eliten wieder herzustellen, das insbesondere durch gefälschte Informationen gefährdet sei.

Das ist allerdings ein aussichtsloses Bemühen. In Davos werden die existierenden Macht- und Herrschaftsstrukturen, die die aktuellen Krisen hervorgebracht haben, hartnäckig verteidigt, und es wird eisern festgehalten an [weiterem Wachstum](#), das erforderlich sei zur Überwindung der Klimakrise und der gesellschaftliche Spaltung, die im Kern erzeugt wird durch die [eskalierende Umverteilung von unten nach oben](#). Beides [verstärkt](#) aber tatsächlich die Krisen, die es angeblich bekämpfen soll. Ohne eine [Überwindung des Wachstums-Mantras](#), eine Berücksichtigung der [Grenzen des Wachstums](#) und der [planetaren Belastungsgrenzen](#) geht es nicht.

Es ist nun einmal keine Erfindung perfider Aktivist*innen, dass Konzerne und Regierungen schon [seit Jahrzehnten](#) über die bevorstehende Klimakatastrophe informiert sind und trotzdem [die Hauptverursacher](#), die fossilen Brennstoffe, massiv gefördert haben und dies [auch weiterhin tun](#), obwohl selbst die einst zu deren Förderung gegründete [Internationale Energie-Agentur](#) inzwischen [dringend davor warnt](#). Die [Profite](#), die die grossen Öl- und Gas-Konzerne und ihre Investoren in den Jahrzehnten ihres schnellen Wachstums einstreichen konnten, werden auf 30 Billionen US-Dollar geschätzt. Das soll natürlich so weitergehen, und dafür nimmt man auch 20 Billionen Dollar globale Klimaschäden und [eine 3°C heissere Welt](#) in Kauf.

Daran ändert auch nichts, dass in den [Beschlüssen der Weltklimakonferenz COP28](#) Ende letzten Jahres nach 25 Jahren [erstmals wieder](#) alle Parteien zu einem Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen aufgefordert wurden, auch wenn die Formulierung [Interpretationsspielraum lässt](#). Wenige Staaten werden so deutlich wie Saudi-Arabien, dessen Energieminister die Beschlüsse als [a la carte menu](#) bezeichnet, aus dem nach Belieben ausgewählt werden könne, aber viele handeln stillschweigend ähnlich.

"Fake News" werden dagegen überwiegend von denen produziert, die den menschengemachten Klimawandel leugnen wollen und dafür auch [wissenschaftliche Studien missbrauchen](#). Aber auch Chefs von Ölkonzernen können sich damit [nicht einmal dann zurückhalten](#), wenn sie ausgesucht wurden, um Klimakonferenzen zu leiten.

Die Ergebnisse der Wissenschaft sind [allerdings eindeutig](#), der schnelle Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen ist zwingend notwendig. Sogar das EU-Parlament hat sich einer Initiative angeschlossen, die einen [Nicht-Weiterverbreitungsvertrag](#) für fossile Brennstoffe fordert. Aber die EU muss sich von ihrem eigenen Klima-Beirat [vorhalten lassen](#), "dass die EU-Politik noch nicht vollständig auf die Notwendigkeit des Ausstiegs aus fossilen Brennstoffen abgestimmt ist" und daher "die schädlichen Subventionen für fossile Brennstoffe, die sich EU-weit auf 50 Milliarden Euro pro Jahr belaufen, vollständig abzuschaffen" und "noch stärkere Reduktionen nach 2030 vorzubereiten" sind.

Der vollständige [englische Text](#) ist noch wesentlich deutlicher und warnt, dass die bisherige Politik riskiert, "die EU-Infrastruktur auf emissions-intensive fossile Brennstoffe festzulegen". Darüber hinaus wird "die Einführung neuer Politiken zur Erreichung ambitionierterer Reduktionen in der Nachfrage nach Materialien, Energie und Treibhausgas-intensiven Produkten" (eigene Übersetzung) empfohlen.

Der [Bericht](#) selbst konkretisiert das für [eine ganze Reihe von Maßnahmen](#), insbesondere auch in Bezug auf das Transportwesen in der EU. Er stellt zunächst fest, dass die bisherige Mobilitätsstrategie Nachfrage-Reduktionen explizit ausgeschlossen und ausschließlich auf "modal shift" gesetzt hat, also auf die Verlagerung auf weniger emissions-intensive Transportmittel, und damit gescheitert ist. In der Zusammenfassung wird dann mit Bezug auf den Personentransport im Luftverkehr festgestellt: es fehlt eine Politik oder Strategie zur Reduktion der Nachfrage, und internationale Flüge in die und aus der EU werden auch vom Emissionshandel nicht erfasst (S.127). Die Wachstumsrate in diesem Bereich muss bis 2030 auf 6% dessen, was in der Referenzperiode 2015-2019 erreicht wurde, gesenkt werden (von 33 auf 2 Giga-Personenkilometer/Jahr, S.126). Das wäre zwar noch nicht die eigentlich notwendige Reduktion der Zahl der Flugbewegungen, aber doch eine deutliche Beschränkung des aktuell noch vorherrschenden Wachstumswahns.

In Großbritannien gehen selbst wirtschaftsfreundlichste Think Tanks wie [Chatham House](#) noch weiter und schlussfolgern: *"Ein kluger risiko-minimierender Ansatz wäre, für den Rest der 2020er Jahre weniger weit und weniger häufig zu fliegen. In diesem Niedrig-Risiko-Szenario ... müsste die Nachfrage nach geflogenen Passagier-Kilometern 2030 36,1 % niedriger sein als 2019".* Werden nicht-CO2-Effekte berücksichtigt, *"müsste die Nachfrage bis 2030 um mehr als 60% im Vergleich zu 2019 beschränkt werden, um zerstörerische Klimarisiken zu vermeiden"* (eigene Übersetzung).

Die Jahresbilanz der Klimaentwicklung in 2023, der Entwicklungen der wissenschaftlichen Erkenntnisse über deren Ursachen und der Wege zu ihrer Abschwächung bestätigt also zusammen mit der [Vorschau fürs laufende Jahr](#), dass die [Klimaziele der Luftfahrt](#) und ihre [aktuellen Strategien](#) weit weg sind von dem, was notwendig ist, um die Klimakatastrophe einzudämmen und das 1,5°C-Ziel von Paris oder auch nur das 2°C-Ziel noch in Reichweite zu halten.

Die Politik bleibt [auf Bundes-](#) wie auf [Landes-Ebene](#) noch weiter hinter dem Notwendigen zurück. Schon im letzten Sommer, noch vor der [rechtlich fragwürdigen](#) Verwässerung des Klimaschutzgesetzes hatte der [Expertenrat für Klimafragen](#) festgestellt, *"dass das vorgelegte Klimaschutzprogramm 2023 nicht die Anforderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes an ein Klimaschutzprogramm erfüllt"*. Von den ehemals so hoch gelobten [Forderungen](#) des [Bürgerrat Klima](#), die u.a. lauten: *"Die Flugticketpreise müssen die wahren Klimakosten abbilden"* und *"Es sollen ehrgeizige Anstrengungen unternommen werden, Flüge, insbesondere Kurzstreckenflüge, zu vermeiden"*, redet in Regierungskreisen schon lange niemand mehr.

Und weil die Bundesregierung nun auch noch [verfassungswidrig](#) die [falschen Schulden bremst](#), ruiniert sie mit Haushaltskürzungen auch noch die [letzten Ansätze von Klimaschutz](#) im Verkehrsbereich. Eine wohl versehentlich vorgeschlagene Einsparung bei einem [Klimafeigenblatt des Luftverkehrs](#) wurde dagegen ganz schnell [wieder zurück genommen](#).

Die Klima-Katastrophe wird also weiter eskalieren und die dadurch bedingten globalen und innergesellschaftlichen Krisen auch - wenn es nicht doch noch einer breiten zivilgesellschaftlichen Bewegung gelingen sollte, eine Kursänderung zu erzwingen. Die aktuell stattfindenden [Massenkundgebungen](#) gegen Rassismus und Faschismus lassen hoffen, dass so etwas nicht ganz unmöglich ist.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiativen gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +46 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de