



Flughafenblockade. © LG

Letzte Generation – Zur Bedeutung von Flughafenblockaden in der Klimadebatte

Miriam Meyer, B. A. Buddhist Studies, aktiv bei der Letzten Generation seit über einem Jahr – von Straßenblockaden über das Abdrehen von Pipelines bis hin zu Flughafenblockaden

Shirley Zwinzscher, M. Sc. Regenerative Energien, seit 6 Monaten bei der Letzten Generation dabei – Koordination und Aufbau von Keimzellen, Mobilisierung und Trainings im Norden von Deutschland

Vortrag: **Datum:** Donnerstag, 12. Januar 2023, 18:00 Uhr
Online: <https://purl.org/ProfScholz/zoom/2023-01-12>
Organisation: Dieter Scholz, HAW Hamburg
Ablage: <https://doi.org/10.5281/zenodo.7750068>

Kurzreferat

Die "Letzte Generation" versteht sich als "die letzte Generation, die den Klimakollaps und damit die Zerstörung unserer Welt, wie wir sie kennen, noch aufhalten kann". Sie will ein "Feueralarm" sein und bezieht sich auf § 34StGB. Es geht nicht darum zu gefallen, sondern darum, eine Botschaft unüberhörbar zu übermitteln: "Reduktion der Treibhausgasemissionen!". Die Regierung soll das GG Art 20a ernst nehmen und niederschwellige Forderungen sofort erfüllen: 9-EUR-Ticket, Tempolimit 100 km/h auf Autobahnen. Verwiesen wird auf den Bürgerrat Klima. Im Bürgergutachten steht zur Luftfahrt: "Beim Flugverkehr fordern die Bürgerrätinnen und Bürgerräte eine Erhöhung der Flugkosten durch das Erheben bzw. Erhöhen von Steuern auf Flüge, um Fliegen weniger attraktiv zu machen und Flüge zu reduzieren. Außerdem sprachen sie sich für eine ambitioniertere Umstellung der im Flugverkehr genutzten Kraftstoffe auf synthetische Kraftstoffe aus sowie für eine Vermeidung von Flügen, insbesondere Kurzstreckenflügen."

Letzte Generation: <https://letztegeneration.de>
§ 34StGB: https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/_34.html
[Wikipedia](#)
GG Art 20a: https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_20a.html
[Wikipedia](#)
Bürgerrat Klima: <https://buergerrat-klima.de>

Inhalt

- 1 Video: "Werde BER mit Ballonen lahmlegen"
- 2 Flughafenaktionen im Jahr 2022
- 3 Letzte Generation: Wer wir sind und was wir tun
- 4 Wichtige Quellen zum Thema "Klima"
- 5 Ziviler Widerstand funktioniert!
- 6 Aktionen der Letzten Generation schaden nicht dem Klimaschutz!
- 7 Finanzierung?
- 8 Warum Aktionen auch gegen Flughäfen?
- 9 Aber die Luftfahrt macht doch schon ganz viel?
- 10 Fazit zur Bedeutung von Flughafenblockaden in der Klimadebatte

1 Video: "Werde BER mit Ballonen lahmlegen"



Bild 1 Miriam Meyer kündigt am 23.02.2022 im Bayerische Rundfunk ihre Aktion vom 25.02.2022 an: "Werde BER mit Ballonen lahmlegen".

Hier das Interview im Bayerische Rundfunk:

<https://www.youtube.com/watch?v=tWbiWugRvxs>

Quelle:

<https://www.br.de/br-fernsehen/programmkalender/ausstrahlung-2753592.html>

Video in der BR-Mediathek.

Die Aktion "99 Luftballons" (in Wirklichkeit waren es weniger als 99 Ballons) wurde außerhalb des Flughafensgeländes durchgeführt. Die Ballons waren sicher am Gürtel befestigt, so dass zu keiner Zeit eine Gefährdung des Luftverkehrs bestand.

Wie bei anderen Aktionen der Letzten Generation handelte es sich um einen symbolischen Protest. Es gab eine Vorwarnung im Fernsehen und einen Telefonanruf beim Flughafen. Gehofft wurde, dass der Flughafen selber Maßnahmen aus Vorsicht treffen würde.

Die Letzte Generation deutete den Popsong "99 Luftballons" der Band Nena aus dem Jahre 1983 um. In Anspielung an den Originaltext: "99 Jahre Krieg ließen keinen Platz für Sieger. Kriegsminister gibt's nicht mehr und auch keine Düsenflieger. Heute zieh' ich meine Runden seh' die Welt in Trümmern liegen." werden jetzt die Passagierjets als die Zerstörer der Welt

angesehen. Die Zerstörung geschieht nicht – wie 1983 befürchtet – mit Bomben, sondern durch die Erderhitzung, die die Luftfahrt durch Emissionen befeuert.



Bild 2 Miriam Meyer am 25.02.2022 am Flughafen Berlin: "99 Luftballons". © LG



Bild 3 Das Ende der Aktion "99 Luftballons" am BER. © LG

2 Flughafenaktionen im Jahr 2022

Dies waren wohl die wichtigsten Flughafenaktionen im Jahr 2022:

- 23.02.2022 Flughafenblockaden (Straßen) BER, MUC, FRA
- 25.02.2022 Ballon-Aktionen BER, MUC, FRA (siehe Abschnitt 1)
- 05.11.2022 Flughafenblockade AMS
- 24.11.2022 Flughafenblockade BER (stoppte Flüge für 2 Std.)
- 08.12.2022 Flughafenblockaden BER, MUC

AMS Flughafen Amsterdam Schiphol

BER Flughafen Berlin Brandenburg

FRA Flughafen Frankfurt

MUC Flughafen München "Franz Josef Strauß"

Literatur / Links / Lesehinweise zu Abschnitt 2

<https://www.zeit.de/video/2022-12/6316802044112/klimaaktivisten-letzte-generation-blockiert-rollbahn-am-flughafen-muenchen>

<https://berlinertageszeitung.de/politik/214482-flugverkehr-am-flughafen-muenchen-wegen-klimaprotest-voruebergehend-beeintraechtigt.html>

3 Letzte Generation – Wer wir sind und was wir tun

Wir sind die **Letzte Generation**. Die Letzte Generation, die den Klimakollaps und damit die Zerstörung unserer Welt, wie wir sie kennen, noch aufhalten kann.

In diesem Vortrag geht es darum, **wer wir sind und was wir tun**. Wir blockieren Straßen – in Berlin seit Mitte Oktober, aber auch in Frankfurt, in München, in Hamburg. Wir legen Flughäfen in München und Berlin lahm. Wir kleben uns fest – an Straßen, an Ministerien, an Gemälden, an Rollbahnen, an Gestellen für Dinosaurierknochen. Wir stören die öffentliche Ordnung, so sehr wir nur können.

Wir machen das, weil wir uns nicht mehr anders zu helfen wissen. Die Wissenschaft sagt klar und eindeutig: Wir haben nur noch wenige Jahre Zeit. Der IPCC-Bericht aus dem letzten Jahr fordert eine sofortige, globale Kehrtwende – innerhalb der nächsten drei Jahre. Unsere

Welt ist jetzt schon 1,2 °C wärmer und wird von Katastrophen heimgesucht. Uns erwartet extremes und verheerendes Wetter. Pflanzen und Tiere sterben aus, weil die Klimazonen so schnell wandern, dass sie nicht hinterherkommen. Der Anbau von Lebensmitteln wird schwierig bis unmöglich. Die Heimat von Millionen Menschen wird unbewohnbar.

Das alles ist bekannt. **Und doch wird die Klimakrise nicht ernst genommen.** Die Maßnahmen, die ergriffen werden, um das 1,5 °C Ziel zu erreichen, reichen nicht aus, selbst wenn sie denn umgesetzt werden. Unsere eigene Regierung möchte ein treibhausgasneutrales Deutschland - im Jahr 2045. Die EU will mithilfe des „Fit for 55“ – Programms bis 2050 klimaneutral sein. Zu dem Zeitpunkt werden wir wahrscheinlich schon seit 20 Jahren in einer 1,5 °C wärmeren Welt leben.

Unsere Regierung versagt dabei, der Klimakrise angemessen entgegen zu treten. Wir haben keine andere Wahl mehr – wir müssen stören. Eine Katastrophe rollt auf uns zu, und wir können nicht mehr zusehen, wie die letzten Jahre, die wir noch haben, mit Untätigkeit vergeudet werden. Wir wollen, dass die Menschen verstehen, worum es hier eigentlich geht – eben nicht um wärmere Sommer und höhere Deiche, sondern um das Leben von Millionen von Menschen und letztendlich um den Zusammenbruch unserer Zivilisation.

Deswegen leisten wir zivilen Widerstand. Wir stören die öffentliche Ordnung, so sehr wir können. Immer friedlich, immer gewaltfrei. Wir stehen dazu – mit unserem Namen, unserem Gesicht, und wir tragen die Konsequenzen. Wir wollen, dass die Klimakrise unübersehbar und nicht mehr zu ignorieren ist. Wir wollen, dass auch unsere Kinder sicher auf dieser Erde leben können. Wir haben jetzt noch ein paar Jahre Zeit, um zu handeln.



Bild 4 Flughafenblockade. © LG

Flughafenblockaden sind nur eine Möglichkeit von vielen, um auf den drohenden Klimakollaps aufmerksam zu machen. Gleichzeitig kann an Flughäfen aber auch passend aufgezeigt werden, wodurch das Klima in Gefahr ist und wie Sachverhalte zusammenhängen.

Die Flüge und Emissionen sind global sehr ungleich verteilt. 1 % der Weltbevölkerung verursacht 50 % der CO₂-Emissionen der Zivilluftfahrt (Gössling 2020). 1 % der EU-Bevölkerung verursachten 41 % der CO₂-Emissionen (Hopkinson 2020). Passagiere aus 5 Nationen teilen sich 33 % der internationalen Flüge (IATA 2019). Es sind also die Vielflieger, die für einen überproportionalen Anteil der Emissionen verantwortlich sind (Harrabin 2021). Man schätzt, dass 80 % der Menschen auf der Erde noch nie geflogen sind (OurWorldinData 2020). Im Durchschnitt macht jede Person auf Erden einen halben Flug pro Jahr. In Europa sind es 1,3 Flüge pro Jahr (errechnet nach Brinkhoff 2020). Nach dem allgemeinen Pareto-Prinzip (80/20-Regel) müssten 20 % der Weltbevölkerung für 80 % der Emissionen verantwortlich sein. In der Luftfahrt scheint die Verteilung aber ungleicher zu sein als sonst schon, denn es wären 20 % der Weltbevölkerung für 100 % der Emissionen verantwortlich.

Besonders hohe Emissionen pro Passagier fallen bei Privatjets an. Wie die Letzte Generation (2022) in einer Pressemitteilung berichtete, hatten am 10.11.22 Wissenschaftler*innen von Scientist Rebellion (<https://scientistrebillion.com>) gemeinsam mit sieben Klimaaktivist*innen den Eingang des General Aviation Terminals (GAT) in Berlin-Schönefeld blockiert. "Die Einführung einer progressiven Vielflieger*innen-Steuer, bei der für jeden weiteren Flug höhere Steuern anfallen, würde zu Steuergerechtigkeit beitragen. Aktuell gilt für private Flüge keine Luftverkehrsabgabe, sie sind nicht Teil des EU-Emissionshandels und Kerosin wird in der EU nicht besteuert.", sagte Prof. Dr. Niko Froitzheim (Universität Bonn), Teilnehmer der friedlichen Blockade.

Mit der internationalen "**Make Them Pay**" Kampagne (<https://makeThemPay.info>) von Scientist Rebellion, Scientists for Extinction Rebellion (<https://www.scientistsforxr.earth>), Stay Grounded (<https://stay-grounded.org>) und Debt for Climate (<https://debtforclimate.org>) werden drei Forderungen an Regierungen weltweit gerichtet:

- 1.) ein Verbot von Privatjets,
- 2.) eine Besteuerung von Vielflieger*innen,
- 3.) die Einführung des Verursacherprinzips.

Es ist nur fair, dass die Emittenten mit den höchsten Emissionen für ihre Klimaschäden bezahlen und am meisten in die Fonds für Klimaverluste und -schäden einzahlen, damit die am stärksten betroffenen Völker die schlimmsten Auswirkungen des Klimawandel mildern können.



Bild 5 Forderungen von <https://makeThemPay.info> .

"Im Bewusstsein der Krise und voller **Hingabe für unser Überleben** sagen wir Stopp. Wir brechen die Ignoranz von Gesellschaft und Regierung. Die Bevölkerung ist bereit die Wahrheit über die Klimakippunkte (UBA 2008) zu erfahren und in diesem Bewusstsein endlich umzulenken.", sagt Miriam Meyer, am Berliner Flughafen (BER), während sie von der Polizei festgenommen wird.

Literatur / Links / Lesehinweise zu Abschnitt 3

Brinkhoff, Thomas, 2020. *Passenger Traffic by Air*. Citypopulation.

Verfügbar unter: <https://www.citypopulation.de/en/world/bymap/airtrafficpassengers>

Archiviert als: <https://perma.cc/EZQ7-GTUT>

Gössling, Stefan, Humpel, Andreas, 2020. The Global Scale, Distribution and Growth of Aviation: Implications for Climate Change. In: *Global Environmental Change*, vol. 65, no. 10/2020, paper 102194.

Verfügbar unter: <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>

Harrabin, Roger, 2021-03-31. A Few Frequent Flyers 'Dominate Air Travel'. In: *BBC News*.

Verfügbar unter: <https://www.bbc.com/news/science-environment-56582094>

Archiviert als: <https://perma.cc/KV3M-VSWX>

Hopkinson, L., Cairns, S., 2021. *Elite Status – Global Inequalities in Flying*. Report for Possible, March 2021.

Verfügbar unter: <https://bit.ly/2UNxurC>

Archiviert als: <https://perma.cc/CP69-DVHR>

IATA, 2019-07-31. *More Connectivity and Improved Efficiency – 2018 Airline Industry Statistics Released*.

Archiviert als: <https://perma.cc/QC74-48T7>

Our World in Data, 2020. Where in the World Do People Have the Highest CO2 Emissions from Flying?.

Verfügbar unter: <https://ourworldindata.org/carbon-footprint-flying>

Archiviert als: <https://perma.cc/NP3B-KF7W>

UBA, 2008. *Kipp-Punkte im Klimasystem – Welche Gefahren drohen?* Umwelt Bundesamt.

Verfügbar unter: <https://bit.ly/3kjXw0e>

Archiviert als: <https://perma.cc/S86S-8HRQ>

<https://www.tagesschau.de/inland/letzte-generation-selbstanzeigen-101.html>

<https://taz.de/Letzte-Generation-und-Reichsbuerger/!5900327/>

<https://www.watson.ch/leben/review/975701998-klimaaktivistin-bei-markus-lanz-ziviler-widerstand-funktioniert>

<https://uebermedien.de/79076/warum-die-letzte-generation-alles-richtig-macht>

Wenn nicht die Quelle nicht mit perma.cc archiviert wurden, dann wurde die Quellen im Internet Archive (<https://web.archive.org>) archiviert und kann dort über ihre URL gefunden werden.

4 Wichtige Quellen zum Thema "Klima"

Climate Reality Check: <https://www.climaterealitycheck.net>

- Leseempfehlung!
- „20 critical understandings, observations & insights“
- Report and Video

Lynas, Mark, 2021. *6 Grad mehr*. Rowohlt.

<https://www.rowohlt.de/buch/mark-lynas-6-grad-mehr-9783499004421>

Wiegand, Klaus (Hrsg), 2022. *3 Grad mehr*. Oekom.

<https://www.oekom.de/buch/3-grad-mehr-9783962383695>

The Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC): <https://www.ipcc.ch>

The IPCC was created to provide policymakers with regular scientific assessments on climate change, its implications and potential future risks, as well as to put forward adaptation and mitigation options.

IPCC Sixth Assessment Report, WG 3: Mitigation of Climate Change, Summary for Policymakers:

"All global modelled pathways that limit warming to 1.5°C, and those that limit warming to 2°C, involve rapid and deep and in most cases immediate GHG emission reductions in all sectors. Modelled mitigation strategies to achieve these reductions include transitioning from fossil fuels without CCS to very low- or zero-carbon energy sources, such as renewables or fossil fuels with CCS, demand side measures and improving efficiency, reducing non-CO₂ emissions, and deploying carbon dioxide removal (CDR) methods to counterbalance residual GHG emissions."

(https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_SummaryForPolicymakers.pdf)

IPCC Sixth Assessment Report, WG 3: Mitigation of Climate Change, Chapter 10: Transport, Chapter 10.5: Decarbonisation of Aviation (pp. 1086 - 1093):

The International Energy Agency's scenario in the Sustainable Development Scenario estimates kerosene use to peak in 2030 at pre-Corona levels and a decrease down to Corona level in 2050 (Figure 10.12). The IPCC sums up: "It is likely, however, that new accountability and governance structures will be needed to support decarbonisation of the aviation sector."

(https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_Chapter10.pdf)

5 Ziviler Widerstand funktioniert!

Achim Schmitz, 2012. *Schwabenstreich – Die Bürgerliche Protestbewegung gegen das Projekt Stuttgart 21*. Rosa Luxemburg Stiftung.

https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/Studie_Schwabenstreich_web.pdf

Andreas Braune (Hrsg.), 2017. *Ziviler Ungehorsam: Texte von Thoreau bis Occupy*. Reclam.

<https://www.reclam.de/data/media/978-3-15-019446-1.pdf>

Erica Chenoweth, Maria Stephan, 2012. *Why Civil Resistance Works*. Columbia University Press.

<http://cup.columbia.edu/book/why-civil-resistance-works/9780231156820>

Lesen:

https://dfg-vk.de/wp-content/uploads/2021/01/Wie_ziviler_Widerstand_wirkt-Endfassung_Synopse.pdf

Erica Chenoweth, 2021. *Civil Resistance – What Everyone Needs to Know*. New York: Oxford University Press.

<https://www.ericachenoweth.com/research/civil-resistance-what-everyone-needs-to-know>

Vorgestellt im Friedensmuseum Nürnberg:

"Stimmt die 3,5 %-Regel (als notwendiges Quorum für den Widerstands)? Ja, grob gesagt schon. Stimmt es, dass die Erfolgchancen seit etwa 10 Jahren abnehmen? Ja – aber sie betragen immer noch über 50 %."

<https://www.friedensmuseum-nuernberg.de/2022/06/10/erica-chenoweth-civil-resistance-what-everyone-needs-to-know>

6 Aktionen der Letzten Generation schaden nicht dem Klimaschutz!

Just Stop Oil, 2022-04-29. *Is Just Stop Oil encouraging more climate action?* Pressemitteilung.

<https://juststopoil.org/2022/04/29/is-just-stop-oil-encouraging-more-climate-action>

Hillenkamp, Sven, 2022-11-14. Schaden die Aktionen der „Letzten Generation“ dem Klimaschutz? In: *Klimafakten.de*.

<https://www.klimafakten.de/meldung/schaden-die-aktionen-der-letzten-generation-dem-klimaschutz-oder-helfen-sie-was-sagt-die>

Lu, Donna, 2022-11-12. Throwing soup at the problem: are radical climate protests helping or hurting the cause? In: *The Guardian*.

“It’s actually very understandable that a lot of climate activists are resorting to these more radical tactics, because time is running out.”

<https://www.theguardian.com/world/2022/nov/13/throwing-soup-at-the-problem-are-radical-climate-protests-helping-or-hurting-the-cause>

Grimm, Rico, 2022-11-15. Vielleicht bringen Straßenblockaden doch was fürs Klima. In: *Krautreporter*.

Die Aktionen der Letzten Generation werden von der großen Mehrheit verurteilt. Das sagt aber nichts darüber aus, wie effektiv sie sind.

<https://krautreporter.de/4677-vielleicht-bringen-strassenblockaden-doch-was-furs-klima>

7 Finanzierung?

- **Climate Emergency Fund** (<https://www.climateemergencyfund.org>)

We support the brave activists waking up the public to the climate emergency. We raise funds for and make grants to the disruptive nonviolent climate movement.

- **Private Spenden**

8 Warum Aktionen auch gegen Flughäfen?

Lee, David S. et al., 2009. Aviation and global climate change in the 21st century. In: *Atmospheric Environment*, 43 (2009), pp. 3520–3537.

Luftfahrt: Knapp 5 % der weltweiten Emissionen.

<https://elib.dlr.de/59761/1/lee.pdf>

BUND, 2022. *Luftverkehr: Klimaschädlich und hoch subventioniert*.

Extreme soziale Ungleichheit: nur 10 % der Weltbevölkerung sind schon einmal geflogen.

<https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/luftverkehr>

Bundesregierung, 2022. *EU-Klimaschutzpaket: Fit For 55*.

Die Luftfahrt ist stark subventioniert – z. B. mit kostenlosen Emissionszertifikaten.

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/europa/fit-for-55-eu-1942402>

Krüger, Anja, 2022-06-21. Klimakiller Luftfahrt: CO2-frei fliegen – noch weit entfernt. In: TAZ.

Werner Reh, verkehrspolitischer Referent der BUND-Bundesgeschäftsstelle:

Die Luftfahrt ist "Lichtjahre vom klimaneutralen Fliegen entfernt"

<https://taz.de/Klimakiller-Luftfahrt/!5859605>

9 Aber die Luftfahrt macht doch schon ganz viel?

Scholz, Dieter, 2022. Argumente zum Umweltschutz in der Luftfahrt. In: DGLR: *Luft- und Raumfahrt*, vol. 43, no. 3, pp. 28-31. ISSN: 0173-6264. <https://doi.org/10.48441/4427.511>.

SCHOLZ, Dieter, 2021. *Umweltschutz in der Luftfahrt – Hintergründe und Argumente zur aktuellen Diskussion*. Bericht. Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg, Aircraft Design and Systems Group (AERO). <https://doi.org/10.48441/4427.225>.

Scholz, Dieter, 2020-11-19. *Design of Hydrogen Passenger Aircraft – How much "Zero-Emission" is Possible?*. Hamburg Aerospace Lecture Series (DGLR, RAeS, VDI, ZAL, HAW Hamburg), Hamburg, Germany. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4301103>.

Scholz, Dieter, 2019-09-30. *Limits to Principles of Electric Flight*. Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2019 (DLRK 2019), Darmstadt, Germany. Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4072283>.

Scholz, Dieter, 2022-12-13. *Forschungsförderung Luftfahrt – nur bedingt zielführend*. Internes Fachgespräch "Luftfahrtforschungsprogramm, Klima- und Transformationsfonds", Online, Bundestag. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7696146>.

Scholz, Dieter, 2020-09-02. *Aviation Ethics – Growth, Gain, Greed, and Guilt*. German Aerospace Congress 2020 (DLRK 2020), Online. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4068008>.

Scholz, Dieter, 2022-11-04. *Ethics in the Aviation Industry – Flying Off Course*. SARC Friday Club, Linköping University, Sweden / Online. <https://doi.org/10.5281/zenodo.7296524>.

Wir sehen:

- Die Luftfahrt zeigt exponentiell wachsende Passagier- und Frachtzahlen.
- Falls die geplanten Emissionsreduktionen in der Luftfahrt greifen sollten, dann würde die Luftfahrt einen Emissionspeak ca. in 2030 aufweisen. Das ist aber inkompatibel mit IPCC-Bedingung für das 1,5-Grad-Ziel! Das CO₂-Budget wäre aufgebraucht, bevor die Luftfahrt sich umgestellt hat.
- Einfache emissionssparende Maßnahmen, wie die Änderung der Flughöhe (i.d.R. etwas tiefer fliegen), die heute ohne jede Änderung am Flugzeug sofort eingesetzt werden könnten, werden von der Luftfahrt weder flächendeckend eingeführt noch im größeren Versuch erprobt.
- Es ist völlig ausgeschlossen, dass Solarflugzeuge heutige Passagierflugzeuge ersetzen könnten.
- Wasserstoffflugzeuge kommen (wenn überhaupt) erst 2050 (trotz öffentlicher Beteuerungen eines Flugzeugherstellers für einen Einsatz ab 2035). Wasserstoffflugzeuge sind weit entfernt von "Zero Emission". Die Wirkung der Emissionen beträgt etwa die Hälfte der Emissionen heutiger Flugzeuge.
- Selbst wenn ein mit Wasserstoff betriebener Flugzeugtyp für die Kurz- und Mittelstrecke in 2035 zum Verkauf bereitstehen sollte, werden weiter herkömmliche Flugzeuge neu produziert werden, a) für die Langstrecke, b) vom Konkurrenzunternehmen.
- Batterieelektrische Flugzeuge können kein Ersatz heutiger Verkehrsflugzeuge sein, weil batterieelektrische Flugzeuge nur recht kurze Reichweiten ermöglichen.
- Hybridflugzeuge, die Energie in Form von Kerosin und Batteriestrom mitführen, zeigen keinen Vorteil in der Lebenszyklusanalyse.
- E-Fuels (PtL): Herstellung von synthetischem Kerosin aus H₂ (PtG) und CO₂ (DAC) benötigen extrem viel Ökostrom, der bei der Konkurrenzsituation um den Ökostrom für die Luftfahrt nicht in erforderlicher Menge zur Verfügung stehen wird. Es sei denn, die Luftfahrt stellt selbst die benötigte regenerative Energie für ihren Betrieb zur Verfügung, aber auch das wird schwierig, wegen der begrenzt verfügbaren Ressourcen auf der Erde.
- Der CO₂-Kreislauf der E-Fuels funktioniert nur, wenn auch wirklich so viel CO₂ vorher aus der Atmosphäre geholt wird, wie beim Betrieb CO₂ ausgestoßen wird. Das erfordert eine Zertifizierung des E-Fuels.
- Bei den E-Fuels bleiben die überwiegenden Nicht-CO₂-Emissionen erhalten. Es wäre möglich, die Klimawirkung auszugleichen, wenn zusätzlich zu dem DAC für die E-Fuel-Produktion noch einmal ca. die doppelte Menge CO₂ aus der Luft entnommen werden würde und unter der Erde gespeichert würde (CCS). Diese Notwendigkeit dafür ist aber noch nicht einmal in der Diskussion angekommen.
- Viele der großen Organisationen der Luftfahrt sind nicht vertrauenswürdig. Das zeigt eine Betrachtung der Verhaltensweisen. Das Geschäftsgebaren ist weit entfernt von

dem eines "ehrbaren Kaufmanns". Es geht um Wachstum, Gewinne, Gier nach immer mehr, was am Ende dazu führen kann, dass eine Organisation Schuld auf sich lädt, weil Menschen gesundheitliche Schäden erleiden oder gar sterben z. B. in einem Flugzeugabsturz (*Growth, Gain, Greed, and Guilt*).

- Beispiele zeigen, dass Unternehmen es mit der Einhaltung der Gesetze nicht so genau nehmen (Lufthansa verweigert sich, das gesetzlich vorgeschriebene Maskengebot von Passagieren einzufordern). Eleganter ist natürlich die massive Einflussnahme auf den Gesetzgebungsprozess, um die Regeln nach den eigenen Vorstellungen zu gestalten (das Maskengebot wird im Flugzeug abgeschafft, bleibt aber in der Bahn erhalten – ohne physikalisch-medizinische Sinnfälligkeit für diese unterschiedliche Behandlung der Verkehrsträger).

Abkürzungen:

CO₂ Kohlenstoffdioxid

CCS Carbon Capture and Storage (CO₂-Abscheidung und –Speicherung im Untergrund)

DAC Direct Air Capture (CO₂ aus der Atmosphäre abscheiden)

E-Fuel Electric Fuel (Kraftstoff aus regenerativer Energie)

PtG Power to Gas (z.B. Wasserstoff aus regenerativer Energie gewinnen)

10 Fazit zur Bedeutung von Flughafenblockaden in der Klimadebatte

Das Flugzeug ist einer der Verkehrsträger mit den höchsten Emissionen pro Person und Strecke. Durch die hohen Fluggeschwindigkeiten besteht die Möglichkeit mehr Emissionen pro Person und Zeit zu produzieren als mit jedem anderen Verkehrsträger. Daher ist es sinnvoll, mit einer Flughafenblockade auf die Probleme aufmerksam zu machen, die mit der Luftfahrt einhergehen. Ein Flughafen ist also sachlich gesehen ein richtiger Ort für den symbolischen Protest. Weiterhin ist eine Flughafenblockade medial wirksam. Die Letzte Generation hat eher die mediale Wirksamkeit einer Flughafenblockade genutzt, um auf die im Jahr 2022 definierten konkreten Forderungen der Gruppe aufmerksam zu machen: 9-EUR-Ticket und Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen. Zugegeben sind dies Forderungen, die inhaltlich wenig mit einem Flughafen zu tun haben. Die Problematik der Luftfahrt selbst ist in der medialen Verkürzung sicher zu kurz gekommen. Mit diesem Vortrag bestand aber die Gelegenheit, für mehr Detailtiefe zu sorgen. Die Letzte Generation sieht die Organisationen der Luftfahrt in der Pflicht, ihren Beitrag zur Emissionsreduktion zu leisten. Dazu ist insbesondere eine Verringerung des Luftverkehrs erforderlich. Beim

weiteren Streben nach Wachstum und Gewinnen sowie der Nachfrage nach Transportkapazität werden sich die Emissionen aber wohl ohne staatliche Eingriffe nicht reduzieren lassen.