

NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG E.V.

Georg-Clasen-Weg 17 - 22415 Hamburg - Telefon 040/5204180

1. Vorsitzender Gebhard Kraft Tel. 040/520 41 80 2. Vorsitzende Margarete Hartl-Sorkin
<https://www.facebook.com/notgemeinschafthamburg/>

Konto: Haspa IBAN DE79 2005 0550 1311 1226 81



Hamburg, 14. August 2025/GK

Pressemitteilung

Klimaschäden: Lob für Autofahrer, Tadel für Flieger

Der Flugverkehr von und nach Hamburg hat die Klimaschäden erheblich erhöht und die Klimaziele klar verfehlt. Seit 1990 hat sich der Klimaschaden durch Hamburgs Flieger bis 2023 um 33% erhöht. Hamburgs Benzin-PKW-Fahrer (incl. Hybrid) haben im gleichen Zeitraum ihren Klimaschaden um 63% reduziert und damit bereits jetzt die Klimaziele für 2030 (-60% gegenüber 1990) übertroffen. Dies ergibt eine neue Auswertung der Hamburger Emissionsberichte durch die Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg e.V. Das Jahr 2023 ist das aktuellste, für das Emissionsberichte vorliegen.

Gebhard Kraft, 1. Vorsitzender der Notgemeinschaft: „Hamburgs Flieger emittierten 2.384.100 t/a CO₂-Äquivalente im Jahr 2023 gegenüber 1.798.200 t in 1990. Hamburgs Benzinkutschen-Fahrer dagegen von 2.437.000 t/a auf 908.000 t/a gesenkt. Bei den Flügen haben wir nur die in Hamburg vertankten Kerosinmengen berücksichtigt, also nur die Hälfte der Gesamt-Emissionen. Während 1990 die PKW noch deutlich mehr Klimaschäden als die Autos verursacht haben, machen die Flieger inzwischen 2,6 mal so viel Klimaschäden wie die Autofahrer.“

Die Notgemeinschaft fordert vom Senat, endlich auch im Luftverkehr von und nach Hamburg Klimaschutz einzuführen. Kraft: “Es macht wenig Sinn, auf die vergleichsweise vorbildlichen Hamburger Autofahrer einzuprügeln und stattdessen die zweieinhalb mal bedeutenderen Schäden durch Hamburgs Flieger völlig zu ignorieren, zumal Klimaschutz Verfassungsrang hat. Hamburg muss den Flugverkehr mit den antiquierten Kerosinfliegern auf 30% von heute begrenzen und Wachstum nur noch mit emissionsfreien Flugzeugen erlauben. “

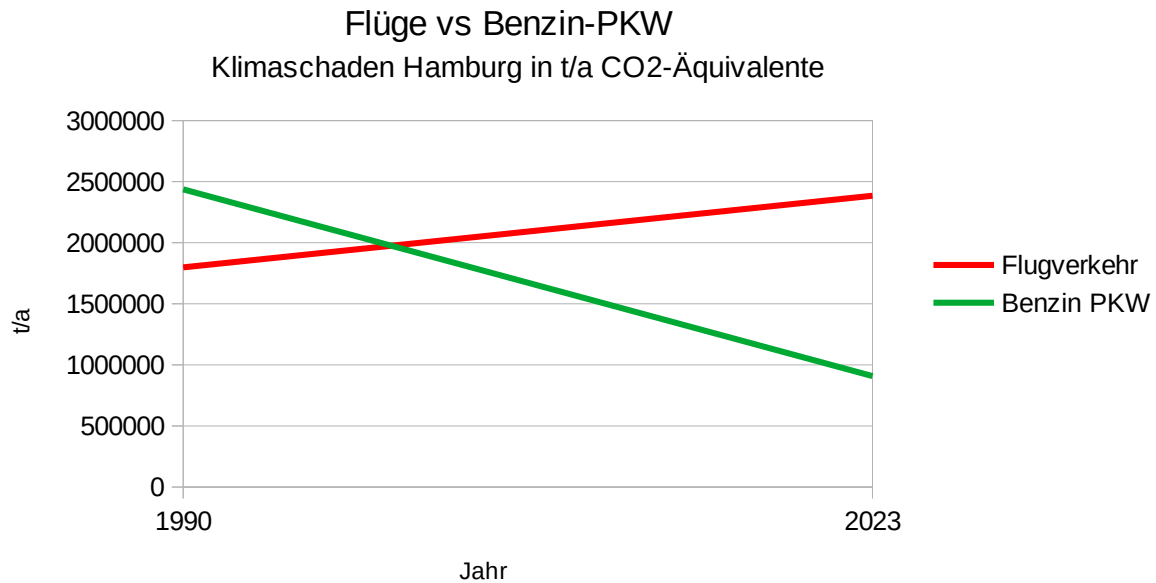
Text: 509 Wörter, 3808 Zeichen

Presserechtlich verantwortlich:

Notgemeinschaft der Flughafen-Anlieger Hamburg e.V.
Gebhard Kraft, 1. Vorsitzender, Tel. 040/520 41 80,
email: misterkraftthamburg@googlemail.com

Wir sind überparteilich, unabhängig und gemeinnützig.
Spenden sind willkommen. Mitgliedschaft ist kostenlos

Anlage



Grafik: Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg e.V.

Erläuterung CO₂-Äquivalent

Um verschiedene Einflüsse auf den Treibhauseffekt vergleichen zu können, gibt es die Einheit CO₂-Äquivalent (CO₂eq). Eine Tonne CO₂-Äquivalent bewirkt einen Treibhauseffekt, der dem einer Tonne CO₂ entspricht. Hierzu wird die CO₂-Menge mit dem so genannten RFI-Faktor (Radiation Force Index) oder dem GWP (Global Warming Potential) multipliziert. Bei Autos und anderen bodengebundenen Verkehrsmitteln ist der Faktor 1. Bei Flugzeugen gilt dieser nur, wenn sie am Boden sind, im Flug kommen zusätzliche Nicht-CO₂-Effekte hinzu, so dass der RFI-Faktor, aber auch das GWP für Flüge in Reiseflughöhe bei 3 liegen. Unterhalb dieser Höhe, also bei Start und Landung liegt der Faktor zwischen 1 und 3, je nach Höhe. Zudem ist der Abbau von Flugzeug-CO₂ deutlich langsamer als bei Autos, da es in 10 km Reiseflughöhe keine Vegetation gibt und ein CO₂-Molekül aus einem Strahltriebwerk bis ca. 500 Jahre länger in der Atmosphäre verbleibt als ein CO₂-Molekül aus einem PKW. Dieser Effekt ist bei den RFI-Faktoren noch nicht berücksichtigt.

Das Umweltbundesamt erläutert: „Flugreisen sind besonders klimarelevant. Zum einen können mit dem Flugzeug in kurzer Zeit große Entfernungen zurückgelegt werden. Zum anderen ergibt sich die Klimawirkung von Flugreisen nicht nur aus den CO₂-Emissionen der Verbrennung von Kerosin, sondern auch aus sogenannten Nicht-CO₂-Effekten (Kondensstreifen, Stickoxide etc.)“