

Das Ende der Bonusmeile

Sollten Flugreisen begrenzt werden?

Marius Albiez und Kerstin Schopp

Klimaschutz ist wichtiger Bestandteil der »Agenda 2030 for Sustainable Development« und wird dort als eines von 17 Nachhaltigkeitszielen berücksichtigt: »Goal 13. Take urgent action to combat climate change and its impacts« (United Nations 2015, 20). Deutschland hat sich mit der Novellierung des Klimaschutzgesetzes (Stand 31. August 2021) zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Ein Handlungsfeld ist dabei der Verkehrssektor. Rund 20 % der ausgestoßenen Treibhausgase in Deutschland entfielen im Jahr 2019 auf diesen Bereich (eigene Berechnung nach UBA 2022). Zum Verkehrssektor gehören neben dem Straßen- und Schienenverkehr und der Schifffahrt auch der Flugverkehr. Für das Weltklima spielt letzterer eine wichtige Rolle. Basierend auf Klimadaten des vergangenen Jahrzehnts wird der Anteil des globalen Luftverkehrs an der Erwärmung der Atmosphäre auf einen Anteil von 3,5 % geschätzt (Lee et al. 2021). Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL 2019, 3) gibt an, dass Deutschland im Jahr 2016 für rund 3 % der globalen Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Luftverkehr verantwortlich war. In diesem Zeitraum machten die Einwohnenden Deutschlands lediglich etwas mehr als 1 % der Weltbevölkerung aus. Dies verdeutlicht Deutschlands überproportionalen Beitrag zur Globalen Erwärmung durch seinen Luftfahrtsektor. Aus Sicht Nachhaltiger Entwicklung (NE) ist es geboten, dass hierzulande Maßnahmen ergriffen werden, um die luftfahrtbezogenen THG-Emissionen zu senken. Neben der Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsmittel, der Entwicklung neuer Antriebstechniken oder der Kompensation von THG-Emissionen besteht die Möglichkeit, Flugreisen individuell zu vermeiden oder gänzlich auf diese zu verzichten. Mit Blick auf steigende Passagierzahlen (Näheres siehe unten) hat diese freiwillige Form der Emissionsminderung bis dato

nicht dazu geführt, dass der Flugverkehr vor der COVID-19-Pandemie zurückgegangen ist.

Jedoch wären noch andere Ansätze denkbar. Was, wenn Einzelpersonen nur noch eine bestimmte Anzahl an Flugreisen pro Jahr mit entsprechender Obergrenze für THG-Emissionen absolvieren dürften? Konkret stellt sich dann folgende Frage: *Welche Argumente sprechen dafür und dagegen in Deutschland ein Kontingent für THG-Emissionen für Flugreisen pro Kopf einzuführen, um die Nachhaltigkeits- und Klimaschutzziele zu erreichen?* Diese Überlegung bildet den Ausgangs- und Mittelpunkt unseres Beitrags. Hierzu haben wir unterschiedliche Argumente herausgearbeitet, die wir aus NE-Perspektive erörtern. Dabei geht es weniger um die konkrete Ausgestaltung, bspw. die Häufigkeit an Flügen pro Jahr oder die juristische Machbarkeit, sondern um die grundsätzliche Idee, eine regulative Obergrenze pro Person einzuführen. In einem ersten Schritt führen wir Argumente gegen die Einführung einer solchen Maßnahme an, anschließend stellen wir die Pro-Argumente vor. Im letzten Abschnitt ziehen wir ein kurzes Fazit und gehen auf mögliche Hürden bei der Umsetzung ein.

Was gegen ein Kontingent für THG-Emissionen für Flugreisen spricht

Ein Argument gegen jedwede Be- und Einschränkung von Flugreisen ist, dass der persönliche Austausch und Begegnungen vor Ort erschwert würden. Aus NE-Perspektive ist dies aus zwei Gründen problematisch:

Erstens würde die Ausbildung von internationalen Partnerschaften zur Erreichung der globalen Nachhaltigkeitsziele erschwert (SDG 17). Diese Partnerschaften sind aus UN-Sicht grundlegend, damit NE in den Bereichen Finanzen, Technologie, und Handel umgesetzt und vorangetrieben werden kann (United Nations 2015). Gerade der Bereich der zivilgesellschaftlichen Partnerschaften wird in Unterziel 17.17 speziell erwähnt: »Encourage and promote effective public, public-private and civil society partnerships« (United Nations 2015, 23). Globale zivile Partnerschaften bringen Menschen unterschiedlichster sozio-kultureller, religiöser oder schulischer Hintergründe zusammen. Persönliche Begegnungen vor Ort sind wichtig, um diese Sichtweisen zu verstehen und im wahrsten Sinne des Wortes zu begreifen, unter welchen Umständen die jeweiligen Partner*innen leben und welche Werte und Bedürfnisse für sie wichtig sind.

Zweitens könnte ein solches Kontingent Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE) behindern. Im BLK Programm »21« werden (neue) Formen partizipativen Lernens erwähnt, da NE nur in Zusammenarbeit realisiert werden kann (de Haan 2006, 21). Hierfür ist bei den Handelnden u. a. die Kompetenz zur Perspektivenübernahme relevant, welche de Haan et al. (2008, 188) zu den Teilkompetenzen der BNE zählen. Für Entscheidungen, welche auf regionaler Ebene gefällt werden, um NE voranzutreiben, wird praktisches lokales Wissen benötigt (de Haan 2006, 21). Um Perspektiven kennenzulernen und sich neues Wissen anzueignen, ist der Austausch mit lokalen Akteur*innen vor Ort wichtig. So können deren Lebenskontexte berücksichtigt werden; zudem beinhaltet praktisches lokales Wissen auch ein Erlernen bestimmter ortsgebundener Fähigkeiten (Neubert und Macamo 2002, 14).

Weiter könnte eine Beschränkung von Flugreisen Menschen daran hindern, ein gutes Leben zu führen. Vor diesem Hintergrund soll der Capability-Approach von Martha Nussbaum herangezogen werden. Nussbaums capabilities benennen »eine Minimaltheorie des Guten« (Nussbaum 1999, 58) für das menschliche Leben. Diese Fähigkeiten sind für ein gutes menschliches Leben notwendig und stehen im engen Zusammenhang mit dem Leitbild NE. Eine Beschränkung von Flugreisen würde dazu führen, dass bestimmte Fähigkeiten nach Nussbaum in ihrem eigentlichen Ausmaß ebenfalls eingeschränkt würden. Nussbaum (1999, 57) nennt die Fähigkeit »sich von einem Ort zum anderen zu bewegen«. Ein Kontingent für THG-Emissionen würde diese unter Umständen stark beeinflussen und mindern. Auch die Fähigkeit »Verbundenheit mit anderen Menschen zu erkennen und zu zeigen, verschiedene Formen von familiären und sozialen Beziehungen einzugehen« (Nussbaum 1999, 58) könnte eingeschränkt werden. Dies wird besonders relevant, wenn die zunehmende Zahl binationaler Eheschließungen in Deutschland¹ oder internationale Freundschaftsbeziehungen in den Blick genommen werden. Sind beispielsweise durch eine afrikanisch-europäische Beziehung Familien über zwei Kontinente verteilt, stünde dem Familienleben eine Beschränkung von Flugreisen im Wege.

¹ Im Jahr 2021 heirateten 55.049 binationale Paare in Deutschland (insgesamt 357.785 Eheschließungen), was bedeutet, dass fast jede sechste Eheschließung binational war (Verband binationaler Familien und Partnerschaften 2022 nach Destatis 2022).

Zuletzt müssen auch die wirtschaftlichen Konsequenzen einer Beschränkung von Flugreisen berücksichtigt werden. Mögliche Folgen wären eine steigende Arbeitslosigkeit im Flugsektor durch eine Reduktion des Personals oder die Insolvenz ganzer Airlines. Der Luftfahrtsektor in Deutschland beschäftigt laut Website der BDL direkt rund 330.000 Menschen, nicht mitgezählt sind die 354.000 Arbeitsplätze in Unternehmen, die von Aufträgen aus der Luftfahrt abhängen oder der Luftfrachtsektor. Selbst wenn es zu einer Neubeschäftigung, beispielsweise im Schienentransport, käme, bedeutete dies nicht, dass ein ähnlich hohes Lohnniveau erreicht werden könnte. Im Jahr 2018 konnte ein*e Chefpilot*in der Lufthansa bis zu 250.000 € brutto pro Jahr verdienen (Statista 2018), während das Brutto-Gehalt einer*s Lokführerin*Lokführers bei der Deutschen Bahn AG 2021 durchschnittlich zwischen 44.000 und 52.000 € pro Jahr lag (Tagesschau 2021). Auch für Crew-Mitglieder existieren teils hohe Gehaltsunterschiede zwischen der Lufthansa und der Bahn. Doch nicht nur für die einzelnen Beschäftigten, auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt würde eine Einschränkung des Flugverkehrs einen Wettbewerbsnachteil bedeuten. Dies schließt sowohl die Luftfahrtbranche als auch in Beziehung stehende Sparten wie den Tourismus ein. All dies würde dazu führen, dass Wirtschaftswachstum, welches ein wichtiger Bestandteil von SDG 8 ist, im aktuellen Ausmaß nicht mehr möglich wäre.

Was für ein Kontingent für THG-Emissionen für Flugreisen spricht

Einerseits ist es aufgrund des hohen THG-Potenzials für Luftfahrtunternehmen besonders herausfordernd, im Sinne von NE zu handeln. Andererseits zeigen die bisherigen Argumente, dass Flugreisen den globalen Austausch stärken und die Perspektivenübernahme fördern können. Demnach wird eine Transformation des Luftfahrtsektors im Sinne von NE benötigt.

Ein Kontingent für THG-Emissionen könnte als Anlass und ordnungsrechtlicher Rahmen dienen, um nachhaltiges Wirtschaften im Luftverkehr voranzutreiben. Es ist davon auszugehen, dass durch ein Kontingent für THG-Emissionen und die entsprechende Reduktion von Flügen konzernbezogene Emissionen sinken und Nachhaltigkeitsziele in den jeweiligen Luftfahrtunternehmen schneller erreicht würden. Durch eine Reduktion an Flügen und THG-Emissionen müssten Luftfahrtunternehmen zudem über

ihre derzeitigen Geschäftsmodelle nachdenken und diese ggf. anpassen. Orientiert an Posse (2016) bestünde die Möglichkeit, NE-orientierte Zielgruppen zu erschließen, die bspw. bereit wären, mehr Geld für Flugtickets auszugeben. Eine Reduktion von Flügen und THG-Emissionen könnte auch dazu führen, dass Unternehmen adäquater auf zukünftige strengere Rahmenbedingungen vorbereitet wären (Resilienz). Dies gilt bspw., wenn sich Umweltgesetzgebungen verschärfen.

Des Weiteren hat die COVID-19-Pandemie gezeigt, dass staatliche Eingriffe in das Mobilitätsverhalten zu einer wirklichen Reduktion des Flugverkehrs und damit einhergehender THG-Emissionen führen können – und zwar weltweit. Mit Blick auf die Entwicklung der zurückgelegten Personenkilometer (in RPK: Revenue Passenger Kilometers) wird dies besonders deutlich (Boeing 2022, 24): Während im Jahr 2012 im Passagierflugverkehr weltweit rund 5.700 Mrd. RPKs zurückgelegt wurden, stieg diese Zahl bis zum Jahr 2019 auf rund 8.900 Mrd. RPKs an. Im Zuge der COVID-19-Pandemie fielen die Werte dann auf rund 3.100 Mrd. RPKs (2020) und ca. 3.800 Mrd. RPKs (2021). Je nach Ausgestaltung könnte ein Flugkontingent pro Person die Anzahl an RPKs ebenso effektiv senken. Zudem könnte ein Kontingent für THG-Emissionen als Wachstumsbremse dienen. Boeing (2022, 24) prognostiziert in einer Marktstudie zur Entwicklung des Flugverkehrs bis zum Jahr 2031 ein Wachstum des weltweiten Flugverkehrs auf rund 14.000 Mrd. RPKs. Bis zum Jahr 2041 wird sogar eine Steigerung auf rund 20.000 Mrd. RPKs angenommen. Es darf bezweifelt werden, dass in diesem Zeitraum eine weitreichende Umstellung der Flugzeugflotten auf klimafreundliche Antriebstechniken erfolgt ist.

Schließlich könnte, gemäß des integrativen Nachhaltigkeitsverständnisses von Kopfmüller et al. 2001, ein Kontingent für THG-Emissionen pro Kopf einen Beitrag zur gerechten Verteilung von Umweltnutzungsmöglichkeiten leisten. Dies wird deutlich, wenn der sozio-ökonomische Status von Flugpassagieren in Deutschland berücksichtigt wird. So kommen Oehlmann et al. (2021, 39) zu dem Schluss, dass mit steigendem Einkommen die Anzahl an Flugreisen pro Jahr zunimmt. Vor diesem Hintergrund verursachen Personen mit hohem Einkommen durch ihr Flugverhalten also mehr THG-Emissionen als niedrige Einkommensgruppen, welche jedoch ebenfalls von den negativen Folgen des Klimawandels betroffen sind. Zu-

dem kann festgestellt werden, dass die meisten Flugreisen auf einen vergleichsweise kleinen Personenkreis zurückgehen. Gössling und Humpe (2020) zeigen, dass ca. 50 % des Deutschland zugerechneten Flugverkehrs auf rund 25 % der Fluggäste zurückgeführt werden können oder anders ausgedrückt: lediglich ein Viertel der Fluggäste ist für die Hälfte der absolvierten Flüge verantwortlich. Ein Kontingent für THG-Emissionen könnte der derzeitigen ungleichen Verteilung flugbezogener THG-Emissionen entgegenwirken.

Abschlussbetrachtungen

Im vorliegenden Beitrag gingen wir der Frage nach, welche Argumente dafür bzw. dagegen sprächen, in Deutschland ein Kontingent für THG-Emissionen für Flugreisen pro Kopf einzuführen. Die hier zusammengetragenen Argumente sollen als Orientierung dienen und anregen, weitere Aspekte aus NE-Sicht zu vertiefen und diese in späteren Arbeiten gegeneinander sorgfältig abzuwägen. Betrachtet man die Pro-Argumente lassen sich erste Herausforderungen auf der Umsetzungsebene erkennen. Auf einige möchten wir zum Abschluss kurz hinweisen:

Zunächst stellt sich die Frage, für wen ein Kontingent für THG-Emissionen gelten würde. Wären deutsche Staatsbürger*innen betroffen oder alle Personen, die einen Wohnsitz in Deutschland haben? Oder werden alle Flugpassagiere berücksichtigt, die einen deutschen Flughafen nutzen? Was ist mit denjenigen, die über dem deutschen Luftraum unterwegs sind, jedoch nicht landen? Letztlich geht es darum, wie eine Gleichbehandlung von Passagieren, unabhängig von der Nationalität, erreicht werden könnte. Weiter muss nach Ausnahmen gefragt werden. Was ist bspw. mit Krankentransporten oder Löschflugzeugen, was mit Hobbyflieger*innen oder Beschäftigten im Luftfahrtsektor? Wie würden Politiker*innen international reisen? Und vor allem: Sollte zwischen beruflichen und privaten Zwecken differenziert werden?

Des Weiteren ist offen, wer die Einhaltung des Kontingents überprüfte und wie dessen Einhaltung sichergestellt würde. Eine Zuordnung könnte über den Namen auf dem Flugticket mithilfe des Ausweisdokuments erfolgen. Diese personenbezogenen Daten wären mit einer staatlich betriebenen Datenbank verknüpft, in der das Kontingent individuell verwaltet

würde. Der Kontingentsstand könnte bei der Buchung sowie beim Boarding-Prozess überprüft werden. Das hier skizzierte Vorgehen, wirft wiederum unterschiedliche Fragen des Datenschutzes auf, insbesondere hinsichtlich der Speicherung und Verwendung.

Wichtig ist auch die Frage, ob ein personalisierter Emissionshandel vorgesehen wäre. Sollte es möglich sein, dass Menschen, die ihr Budget nicht ausreizen können oder wollen, dieses an andere Menschen verkaufen? Für solch einen Fall möchten wir ein Lossystem vorschlagen, um die nicht genutzten Kontingente via Lotterie zu vergeben. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass Personen mit hohem Einkommen ihr Budget für THG-Emissionen beliebig aufstocken können. Wie viele Lose pro Kopf erworben werden könnten und wie hoch der Preis dafür wäre, müsste noch im Detail geklärt werden.

Weiter stellt sich die Frage, wann und wie ein solches Kontingent für Flugreisen eingeführt würde. Um die gesellschaftliche Akzeptanz möglichst hoch zu halten und Spielraum für etwaige Anpassungen zu haben, böte sich ein Stufenmodell an. Da jedoch Deutschland bis zum Jahr 2045 THG-neutral sein soll, stellt sich die Frage, ob ein solches Stufenmodell schnell genug umgesetzt werden könnte.

Eine weitere Frage wäre die nach einem möglichen »Generationenbonus«. Sollte das Kontingent für ältere Menschen geringer sein als das jüngerer Menschen? Ältere Menschen sind unter Umständen schon deutlich mehr geflogen als jüngere Menschen und hatten Zeit und Gelegenheiten, die Welt zu entdecken. Wäre es gerecht, jüngeren Menschen diese Gelegenheit zu nehmen oder müssten sie bevorzugt werden?

Zudem stellt sich die Frage, ab welchem Alter ein Mensch über das eigene Kontingent für THG-Emissionen verfügen kann und ob dieses vorher belastet werden darf. Angenommen, zwei acht- und sechsjährige Geschwister werden von ihren Eltern mit in den Urlaub auf Mallorca genommen und die Kontingente würden entsprechend belastet. Im Nachhinein hätten die betroffenen Kinder ihre Flugreisen jedoch lieber aufgespart und sie zu einem späteren Zeitpunkt genutzt. Sollten Eltern also ihr eigenes Kontingent für ihre Kinder nutzen müssen, wenn diese die Entscheidung selbst noch nicht fällen dürfen?

Abschließend stellen wir fest, dass es vor allem um die Kernfrage geht: Warum fliegt jemand und wie überzeugend sind die Argumente, so zu handeln? Benötigen wir also auch einen »Ethik-Check« vor dem Ticketkauf?

Literatur

- BDL. n. d. »Luftfahrt sichert mehr als 800.000 Arbeitsplätze in Deutschland.« Zugriff am 13. Oktober 2022. <https://www.bdl.aero/de/themen-positionen/bedeutung-des-luftverkehrs/luftfahrt-sichert-mehr-als-800-000-arbeitsplaetze-in-deutschland/>.
- BDL. 2019. »Klimaschutz im Luftverkehr. Analyse der Instrumente zur CO₂-Reduktion.« Unveröffentlichtes Manuskript.
- Boeing. 2022. »Commercial market outlook 2022–2041.« Unveröffentlichtes Manuskript.
- De Haan, Gerhard 2006. »The BLK »21« programme in Germany. A »Gestaltungskompetenz«-based model for education for Sustainable Development.« *Environmental Education Research* 12 (1): 19–32. <https://doi.org/10.1080/13504620500526362>.
- De Haan, Gerhard, Georg Kamp, Achim Lerch, Laura Martignon, Georg Müller-Christ und Hans-G. Nutzinger. 2008. *Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit. Grundlagen und schulpraktische Konsequenzen*. Berlin und Heidelberg: Springer.
- Gössling, Stefan und Andreas Humpe. 2020. »The global scale, distribution and growth of aviation. Implications for Climate Change.« *Global Environmental Change* 65: 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>.
- Kopfmüller, Jürgen, Volker Brandl, Juliane Jörissen, Michael Paetau, Gerhard Banse, Reinhard Coenen und Armin Grunwald. 2001. *Nachhaltige Entwicklung integrativ betrachtet. Konstitutive Elemente, Regeln, Indikatoren*. Global zukunftsfähige Entwicklung – Perspektiven für Deutschland 1. Berlin: edition sigma.
- Lee, David Simon, David W. Fahey, Agnieszka Skowron, Myles R. Allen, Ulrike Burkhardt, Qi Chen, S. J. Doherty et al. 2021. »The Contribution of Global Aviation to Anthropogenic Climate Forcing for 2000 to 2018.« *Atmospheric Environment* 244: 117834. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>.

- Neubert, Dieter und Elísio Macamo. 2002. »Entwicklungsstrategien zwischen lokalem Wissen und globaler Wissenschaft.« *Geografische Rundschau* 54 (10): 12–17.
- Nussbaum, Marta. 1999. *Gerechtigkeit oder das Gute Leben*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Oehlmann, Malte, Manuel Linsenmeier, Walter Kahlenborn, Katharina Götting, Katharina Klaas, Andreas Ciroth, Jonas Bunsen und Marc Rossbach. 2021. »Wirkungen veränderter Einkommen auf den Ressourcenverbrauch: Abschlussbericht.« Texte 04/21. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2021_12_08_texte_04-2021_einkommen_ressourcenverbrauch.pdf.
- Posse, Dirk. 2016. »Postwachstum als Herausforderung für Unternehmen.« *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis* 25 (2): 28–36.
- Statista. 2018. »Pilotengehälter (Endgehalt) bei verschiedenen Airlines.« Zugriff am 30. Oktober 2022. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/295530/umfrage/gehalt-der-piloten-nach-airline/>.
- Tagesschau. 2021. »Was Lokführer verdienen.« Zugriff am 30. Oktober 2022. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/verdienen-die-bahn-lokfuehrer-zu-wenig-101.html>.
- UBA. 2022. »Emissionsübersichten in Sektoren.« Zugriff am 30. Oktober 2022. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/361/dokumente/2022_03_15_trendtabellen_thg_nach_sektoren_v1.0.xlsx.
- United Nations. 2015. »Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development.« https://www.un.org/pga/wp-content/uploads/sites/3/2015/08/120815_outcome-document-of-Summit-for-adoption-of-the-post-2015-development-agenda.pdf.
- Verband binationaler Familien und Partnerschaften. 2022. »Zahlen und Fakten.« Zugriff am 13. Oktober 2022. <https://www.verband-binationaler.de/verband/presse/zahlen-fakten>.