

Sachdokumentation:

Signatur: DS 3979

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/3979



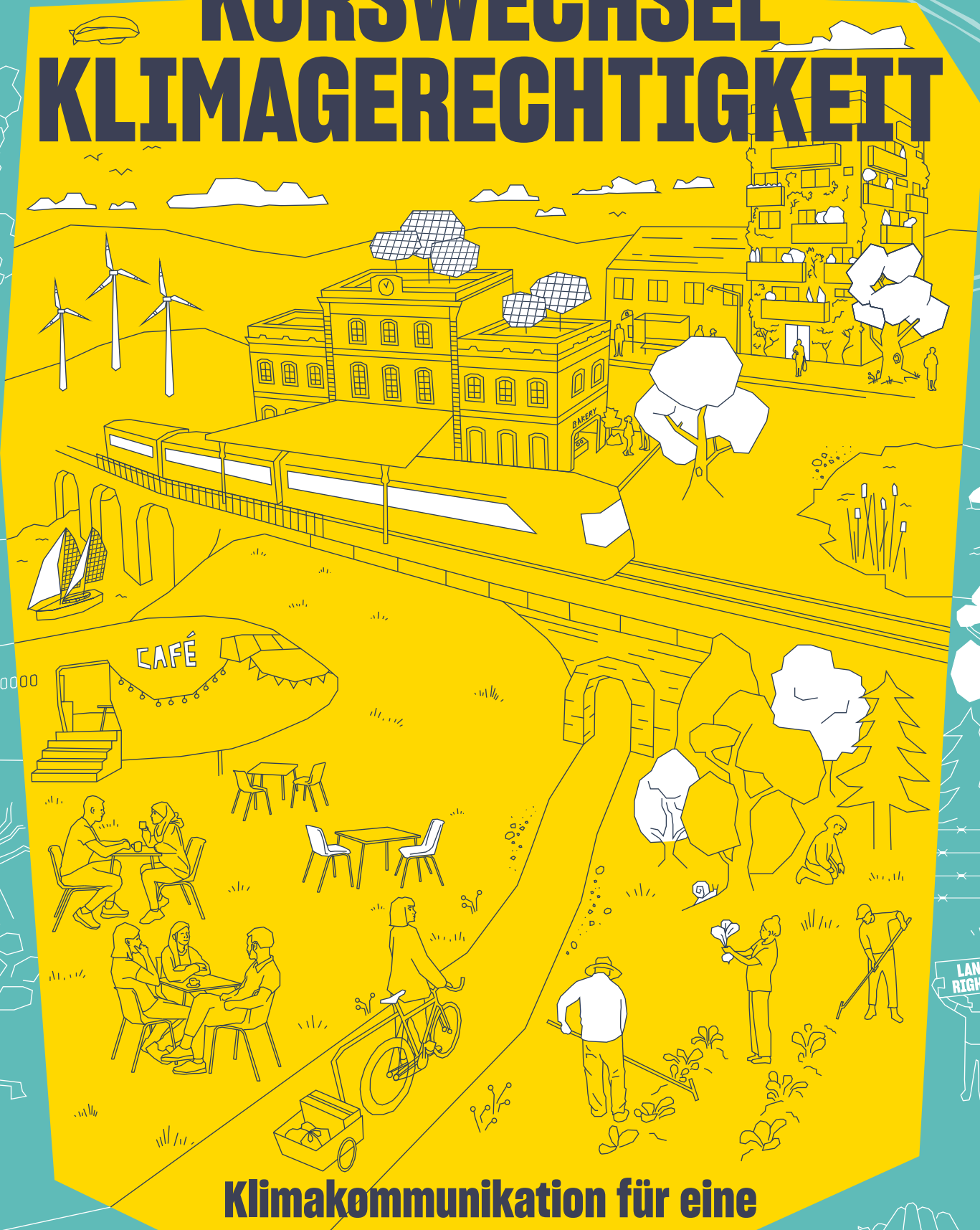
Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

KURSWECHSEL KLIMAGERECHTIGKEIT



NO
TRESPASSING

LAND
RIGHTS

WATER
IS LIFE

**Klimakommunikation für eine
sichere Landung des Flugverkehrs
und einen gerechten Planeten**

Alles hat eine Geschichte. Ändere die Geschichte, dann änderst du die Welt.
Terry Pratchett

ZUR NUTZUNG DIESES HANDBUCHS

Mit diesem Handbuch wollen wir neu definieren, wie wir über die Flugindustrie und ihre Auswirkungen auf die Menschen und den Planeten denken, sprechen und schreiben.

Kapitel 1, die Einleitung, beschreibt die Ziele und den Ansatz des Handbuchs und des dahinterliegenden Projekts. Es ist der passende Startpunkt für alle, die mehr über die Konzepte erfahren möchten, die wichtig sind, um die Luftfahrt*, beziehungsweise den Flugverkehr neu zu framen (Framing siehe S. 9). Warum sind Kampagnen für die Reduktion des Flugverkehrs so wichtig? Was sind die sozialen Auswirkungen und Klimafolgen des Fliegens? Und wie sieht die öffentliche Meinung zum Thema Flugverkehr aus? All das steht in **Kapitel 2: Die Klimakrise und die Rolle der Flugindustrie**. Dieses Kapitel richtet sich vor allem an jene, die gerade anfangen, sich mit Flugverkehr zu beschäftigen. Es liefert Fakten und Zahlen dazu, warum das Wachstum der Flugindustrie mit einem lebenswerten Planeten unvereinbar ist, und warum es wichtig ist, eine Klimagerechtigkeits-Perspektive einzunehmen. Für jene, die nach Inspiration suchen, um eine überzeugende Kommunikation zu Klimaschutz, Gerechtigkeit und Flugverkehr zu gestalten, ist

das **3. Kapitel zentral: Neue Narrative für eine sichere Landung**. Dieses Kapitel illustriert, wie eine neue Wirtschaftsordnung aussehen könnte, die auf dem Prinzip des Wohlstands für alle und einem nachhaltigen Mobilitätssystem** beruht. Es stellt auch die fünf Narrative vor, die das Herzstück dieses Handbuchs bilden. **Kapitel 4: Zur Anwendung der neuen Narrative**, zeigt Wege, um in Aktion zu treten und verschiedene Zielgruppen für neue Formen des Zusammenlebens, Arbeitens und Zusammenseins zu begeistern. Es skizziert, wie die neuen Narrative kommuniziert werden können, bietet nützliche Tools und praktische Tipps, um Flugverkehr neu zu framen und hilft bei der Argumentation, warum wir jetzt die Weichen für eine solidarische und nachhaltige Wirtschaft stellen müssen.

*In diesem Handbuch behandeln wir die Begriffe Luftfahrt, Luftverkehr und Flugverkehr weitestgehend synonym.
** Wir nutzen den Begriff Mobilität statt Verkehr um auszudrücken, dass es sich dabei nicht um einen Zweck, sondern um ein menschliches Bedürfnis handelt.

Neue Narrative

Der Kern dieses Berichts sind unsere fünf Narrative zu den Problemen der Flugindustrie und über Wege zu einer besseren Mobilität. Diese finden sich ab Seite 36.



SKRUPELLOSE FLUGINDUSTRIE

Darüber, wie die Flugindustrie ihre eigenen Profite über die Zukunft der Menschen und des Planeten stellt (Seite 42).



KURS AUF KLIMA- GERECHTIGKEIT

Darüber, warum wir für eine lebenswerte und friedliche Welt weniger Flugverkehr und Tourismus benötigen (Seite 46).



GRÜNE WENDE STATT GREENWASHING

Darüber, warum die Versprechungen der Industrie nur „grüne“ Lügen sind und wie Mobilität tatsächlich nachhaltig werden kann (Seite 52).



SICHERE LANDUNG

Darüber, warum die Beschäftigten der Flugindustrie einen kontrollierten Landeanflug benötigen und wie wir die Weichen dafür stellen können (Seite 58).



DIE REISE GENIESSEN

Über die Alternativen zum Fliegen und warum wir das Reisen mit diesen mehr genießen werden (Seite 62).



EINLEITUNG

Die Flugindustrie hat über Jahrzehnte hinweg unzählige Milliarden dafür ausgegeben, sich selbst in ein positives Licht zu rücken. Es ist also einfach, in die Falle zu tappen und die Zukunft der Branche zu ihren eigenen falschen Bedingungen zu diskutieren.

Die Flugindustrie hat über Jahrzehnte hinweg unzählige Milliarden dafür ausgegeben, sich selbst in ein positives Licht zu rücken. Es ist also einfach, in die Falle zu tappen und die Zukunft der Branche zu ihren eigenen verdrehten Bedingungen zu diskutieren. Dieses Handbuch bietet Unterstützung dabei an, dieser Falle zu entgehen. Sie stellt den Leser*innen Werkzeuge zur Verfügung, um den Flugverkehr ins richtige Licht zu rücken und die ganze Realität zu zeigen. Dabei geht es um die Ungleichheit des Flugverkehrs innerhalb von Ländergrenzen und darüber hinaus, um die Zerstörung von Leben und Existenzgrundlagen durch den Ausbau von Flughafeninfrastruktur und um die Greenwashing-Bemühungen einer Industrie, die sich am Status quo festbeißt. Aber vor allem geht es darum, was wir damit gewinnen können, wenn wir die Weichen für ein global gerechtes und klimafreundliches Mobilitätssystem stellen.

Diese Publikation ist auch als Werkzeugkiste für alle zu verstehen, die zum Thema Flugverkehr arbeiten. Sie soll dabei unterstützen, unser kollektives Verständnis der Rolle des Flugverkehrs im globalen Wirtschaftssystem neu zu framen und seine weitreichenden Auswirkungen auf Menschen und den Planeten zu berücksichtigen. Es geht darum, den notwendigen Wandel voranzutreiben und mit verschiedenen Zielgruppen auf positive Art und Weise in Kontakt zu treten. Schlussendlich möchte dieses Handbuch eines aufzeigen: Eine bessere Welt ist möglich. Es gibt schon jetzt unzählige vielversprechende Alternativen zum Flugverkehr, zum zerstörerischen Wirtschaftssystem und zu unnachhaltigen Lebensweisen.

Was meinen wir mit „neu framen“? Wenn das gesellschaftliche Bild des Fliegens nicht seiner problematischen Realität entspricht, dann ist es unsere Aufgabe, dieses Bild, dieses Framing, zu verändern. Dadurch entsteht ein realistischeres Bild, das zeigt, wie der Flugverkehr Menschen, Arbeiter*innen und dem Planeten massive Schäden zufügt. Es ist also von großer Bedeutung, genau zu überlegen, wie wir in der Kommunikation nach außen über die Flugindustrie sprechen, schreiben und diese darstellen. Nur so können Menschen eine bewusste Entscheidung darüber treffen, wie sie darüber denken, wie sie fühlen und wie sie handeln.

Wir alle haben Bilder im Kopf, die starke Gefühle hervorrufen können. Diese Bilder und Gefühle haben wir auch in Bezug auf die Flugindustrie und das Fliegen. Sie können positiv, neutral oder negativ sein, aber sie können auch komplex und widersprüchlich sein und sich im Laufe der Zeit als Reaktion auf sozialen Druck, politische Entwicklungen oder unser Verständnis der Welt verändern. Der Punkt ist, dass das, was unsere Gefühle gegenüber einer Sache prägt, bestimmte Wurzeln hat. Oftmals wurden sie durch Faktoren wie Berichterstattung, Werbung oder Marketing geformt oder geframet. Nicht immer sind wir uns dieser Einflüsse bewusst.

Jetzt ist es an der Zeit, sich auf die Reise zu neuen Framings zu begeben und bestehende Assoziationen in Bezug auf das Fliegen zu verändern. Im Jahr 2020 kam der Flugverkehr aufgrund der Corona-Pandemie für einige Monate nahezu zum Erliegen und Fluggesellschaften gerieten in eine Krise. Im ersten Jahr der Pandemie sank die Zahl

der täglichen Flüge von fast 110.000 auf durchschnittlich weniger als 50.000.¹ Anstatt Steuergelder als Geschenke an Fluggesellschaften zu verschwenden, bot dieser Moment die perfekte Chance, die Reißleine zu ziehen. Die Regierungen der Welt hätten einen Kurswechsel hin zu einem gerechteren und nachhaltigeren Mobilitätssystem einleiten können. Wenn man die Schädlichkeit des Flugverkehrs gegen seinen Nutzen abwägt und die Dringlichkeit der Klimakrise anerkennen würde, hätte es keine andere Wahl gegeben. Doch die Politik hat diese Chance nicht genutzt.

Aber warum? Zwar war die Flugindustrie nicht die einzige Profiteurin staatlicher Gelder während der Corona-Pandemie, doch die immense Höhe der öffentlichen Mittel für diese eine Industrie zeigt die Mängel des gegenwärtigen Wirtschafts- und Mobilitätssystems auf. Viele dieser Gelder wurden der Branche ohne jegliche Auflagen gewährt – und das, obwohl die Flugindustrie viele der Ungerechtigkeiten verkörpert, die für die Klimakrise und die globale soziale Ungleichheit verantwortlich sind. Es handelt sich um eine Industrie, die wie keine andere für Beschleunigung und Wachstumswang steht. Zum Nachteil der überwältigenden Mehrheit der Menschheit dient sie in erster Linie einer kleinen und wohlhabenden Elite.

Im Jahr 2022 zeigten der russische Krieg gegen die Ukraine und dessen ökonomischen und energiepolitischen Konsequenzen wieder einmal, wie verwundbar das fossile Energiesystem und die gesamte kapitalistische Wirtschaftsordnung für Schocks und Krisen sind. Wir brauchen mehr Kooperation und Solidarität, um unser gemeinsames Ziel zu

erreichen: eine friedliche, gerechte und nachhaltige Welt.

Mit diesem Handbuch hoffen wir so vielen Menschen wie möglich Werkzeuge an die Hand zu geben, um den Flugverkehr neu zu framen. Wir wollen ermutigende und positive Geschichten darüber erzählen, wie man den Flugverkehr zu einer sicheren Landung bringen kann und die Weichen in Richtung Klimagerechtigkeit stellt.

UNSERE THEORY OF CHANGE

Eine Theory of Change (ToC), oder Theorie des Wandels, beschreibt, welchen Plan wir haben, um einen positiven Wandel in der Gesellschaft herbeizuführen und welche Schritte wir dafür gehen müssen. Für Aktivist*innen und

Organisationen ist sie besonders in strategischen Prozessen und bei der Entscheidung über konkrete Aktionen hilfreich.

Die ToC, die diesem Handbuch zu Grunde liegt, legt besonderes Augenmerk auf die Macht von Diskursen und die Wirkung von Narrativen. Wie denken und sprechen wir über die Welt und welchen Einfluss hat das auf politischen und gesellschaftlichen Wandel? Die Welt wird natürlich nicht ausschließlich durch Gedanken und Sprache bestimmt. Deswegen müssen wir auch auf konkrete Maßnahmen, bestehende Institutionen und materielle Verhältnisse abzielen. Eines ist aber sicher: **Wir brauchen eine Vision davon, wie eine bessere Welt aussehen könnte, bevor wir anfangen sie zu bauen.**

Wir sehen in der Frage, ob wir uns für individuelle Verhaltensänderungen oder für systemischen Wandel einsetzen müssen, einen falschen Widerspruch.

Das Privileg, entweder das eine oder das andere zu wählen, ist angesichts der Dringlichkeit der Klimakrise längst verstrichen. Dies gilt im Besonderen für den Globalen Norden.* Wir brauchen sowohl individuellen als auch systemischen Wandel – nicht nur, weil beide wirkungsvoll und wichtig sind, sondern auch, weil sie sich gegenseitig verstärken (siehe S. 85). Unser Ansatz zielt darauf ab, die Handlungsfähigkeit von Menschen zu stärken, um einen tiefgreifenden Wandel zu fördern. Veränderungen ein. Das Individuum ist somit in mehrere Systeme eingebettet und wird von und durch sie geformt. Sie prägen unsere Rollen als Bürger*innen, Nutzer*innen und vor allem als soziale Akteur*innen. Unser Ansatz zielt darauf ab, die Handlungsfähigkeit von Menschen in diesen Rollen zu stärken, um so einen tiefgreifenden Wandel zu fördern.

* Die Begriffe Globaler Süden/Globaler Norden zur Beschreibung früh industrialisierter bzw. ärmerer Regionen der Welt entstammt einem akademischen Diskurs und ist mehrdeutig. Wir empfehlen sie nach Möglichkeit zu vermeiden und stattdessen konkrete Länder oder Orte zu nennen. Außerdem kann an der rhetorischen Zerteilung der Welt berechnete Kritik geübt werden. Dennoch greifen wir aufgrund ihres analytischen Wertes in einigen Fällen auf die Begriffe zurück.

WIR WOLLEN ...

- tiefgreifenden sozialen Wandel, damit alle, jetzt und in Zukunft, ein lebenswertes Leben führen können,
- verändern, was politisch möglich und für die Gesellschaft nützlich ist, überwinden, was zurückgelassen werden muss,
- Narrative etablieren, die dabei helfen können diesen Wandel voranzubringen,
- Kompetenzen stärken, um effektiv und überzeugend zu kommunizieren,
- diejenigen unterstützen und mit ihnen zusammenarbeiten, die in den am meisten von der Klimakrise betroffenen Regionen leben,
- die am meisten von der Klimakrise betroffenen Menschen dabei unterstützen, ihre Geschichten zu verbreiten und ihnen Gehör verschaffen.

UM DAS ZU ERREICHEN ...

- hinterfragen wir dominante Narrative und arbeiten heraus, welche Werte, Überzeugungen und Geschichten dahinterstecken,
- entwickeln wir neue, positive Narrative, die unsere Werte, Visionen und Ziele stärken und Menschen überzeugen,
- erarbeiten wir zusammen mit Partner*innen mit jeweils eigenen Stärken und Erfahrungen neue Visionen,
- lernen wir in der Zusammenarbeit mit marginalisierten Gruppen. Wir hören ihnen sorgsam zu und versuchen Ungerechtigkeiten nicht zu reproduzieren,
- schaffen wir in unseren Netzwerken, Projekten und darüber hinaus Räume für Austausch und gegenseitiges Lernen,
- geben wir Inspiration durch konkrete Aktionen, die unsere Narrative greifbar machen und Aufmerksamkeit auf unsere Kämpfe lenken.

ÜBER STAY GROUNDED

Stay Grounded ist ein globales Netzwerk von mehr als 180 Mitgliedsorganisationen, darunter lokale Initiativen gegen Flughafenprojekte und Klimagerechtigkeitsgruppen, NGOs, Gewerkschaften, Initiativen zur Förderung von Alternativen und Organisationen, die gegen Emissionsausgleichs- oder Agrartreibstoffprojekte aktiv sind.

Im Jahr 2016 organisierten Gruppen weltweit zeitgleich Protestaktionen gegen die Ergebnisse der ICAO-Konferenz (Internationale Zivilluftfahrtorganisation, englisch „International Civil Aviation Organisation“). Das dort beschlossene Klimaprogramm für den internationalen Flugverkehr CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) wurde als wirkungsloses Greenwashing entlarvt. Die Gruppen schlossen sich daraufhin in einem Netzwerk zusammen, um sich für wirksamen Klimaschutz im Flugverkehr einzusetzen. Das Bündnis dient dazu, Erfahrungen auszutau-

schen, sich gegenseitig zu unterstützen, und gemeinsam aus dem Schatten zu treten und dabei mehr relevante Akteure einzubeziehen. Es zeigt sich, dass lokale Flughafenkonflikte, die oft als „nicht vor meiner Haustür“-Konflikte verstanden werden, keine isolierten Phänomene sind. Sie hängen zusammen mit dem massiven Wachstum der Flugindustrie, ihren unerhörten Subventionen, den Interessen einer vielfiegenden Elite und falschen Greenwashing-Versprechen wie CO₂-Kompensationen und der Nutzung von Agrartreibstoffen.

Unsere Vision ist eine Form der Mobilität, die innerhalb der planetaren Grenzen bleibt und uns und unseren Kindern eine lebenswerte Zukunft ermöglicht. Um politischen Druck aufzubauen, müssen wir viele sein.

Erfahre mehr unter: stay-grounded.org

ÜBER DAS PROJEKT

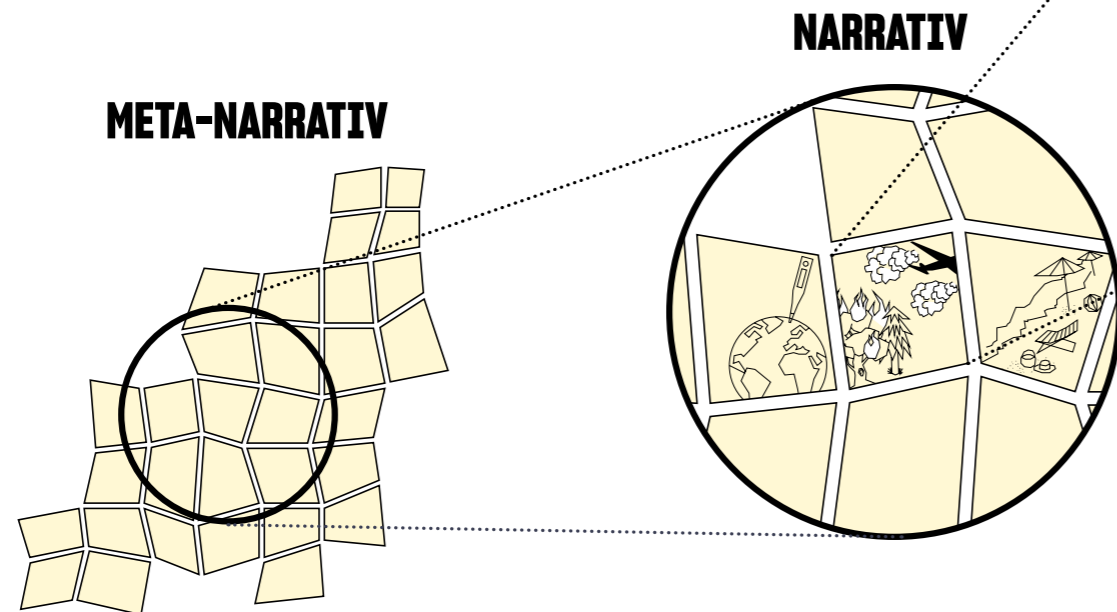
Das Projekt „Reframe, Rethink, Reshape“ wird von **Stay Grounded** geleitet und zielt darauf ab, die Erfahrungen und die Vielfalt des Stay-Grounded-Netzwerks mit den Erkenntnissen über transformative Klimakommunikation zusammenzuführen. Dieses Handbuch wurde von Stay Grounded zusammen mit dem **New Weather Institute** verfasst. Projektpartner*innen in **Spanien (Ecologistas en Acción)**, **Frankreich (Résistance Climatique)** und **Deutschland (ROBIN WOOD)** haben den Prozess mit ihrem Fachwissen unterstützt und die Publikation ins Spanische, Französische und Deutsche übersetzt. Dabei haben sie den Inhalt an ihre jeweiligen Bedürfnisse und lokale Kontexte angepasst.

Von Anfang an war es wichtig, dass sich dieses Projekt an den Anforderungen und Bedürfnissen derjenigen orientiert,

die mit den Ergebnissen arbeiten und auf deren Fachwissen wir zurückgreifen. Obwohl dieses Projekt auf Europa fokussiert ist, wollten wir eine möglichst globale Perspektive auf die Themen einbringen. Wir glauben, dass dieses Handbuch so für eine vielfältige und wachsende Bewegung von Aktivist*innen, lokalen Initiativen, und Klimakommunikator*innen nützlich ist. Wir sind uns jedoch unserer Grenzen bewusst. Deshalb haben wir uns mit viel Sorgfalt darum bemüht, Perspektiven jenseits der fünf europäischen Partner*innen mit einzubeziehen. Dabei versuchen wir den Realitäten von Menschen an den am meisten von der Klimakrise betroffenen Orten Raum zu geben. Dies wurde zum Beispiel durch mehrere Feedback-Runden und Expert*innen-Interviews mit Schwerpunkt auf Stimmen aus Ländern des globalen Südens, umgesetzt.

EINFÜHRUNG IN TRANSFORMATIVE KOMMUNIKATION

Was meinen wir, wenn wir über neues Framing sprechen?



Sprache ist wichtig: Sie ist das Mittel, mit dem wir die Welt um uns herum deuten und ihren Zusammenhängen Sinn verleihen. Alle sozialen und politischen Kämpfe sind auch ein Ringen um die Herzen und Köpfe der Menschen, und Sprache ist der Schlüssel zum Sieg. Auch Fakten sind natürlich wichtig. Aber wenn sie ohne Berücksichtigung des Gesamtbildes präsentiert werden, sind selbst die schockierendsten Statistiken unwirksam – egal wie sehr sie zu unseren Ideen und Zielen zu passen scheinen.

Über den gesamten Bericht hinweg werden wir einige Begriffe häufig benutzen: **Narrativ**, **Geschichte**, **Framing** und **Metapher**. Sie alle sind für Aktivist*innen und Organisationen wichtig. Die Begriffe werden oftmals unterschiedlich verstanden, bedingen sich gegenseitig und überlappen manchmal.

Ein **Narrativ** ist ein System von Geschichten, das um einige zentrale Ideen und Glaubenssätze herum gebaut ist. Narrative werden durch zueinanderpassende Geschichten erschaffen und werden durch Wiederholungen und neu hinzukommende Geschichten aktiv aufrechterhalten. Sie sind extrem wirkmächtig: Menschen verstehen Narrative aus dem Bauch heraus und sie müssen nicht erklärt werden. Im Unterschied zu Geschichten haben Narrative keinen konkreten Start- oder Endpunkt. Sie dauern an, entwickeln sich und sind offen für Interpretationen. Ein Narrativ, dem wir häufig begegnen, ist die Vorstellung vom „grünen“ Wachstum. Es transportiert die Idee, dass Wirtschaftswachstum und das Einhalten ökologischer Grenzen miteinander vereinbar seien – eine Behauptung, die durch keinerlei Evidenz gestützt wird.²

Einige Narrative sind tief in unseren Kulturen verwurzelt und wesentlich dafür, wie unsere Gesellschaften und Wirtschaftssysteme strukturiert und organisiert sind. Diese werden häufig als Meta-Narrative bezeichnet. Sie sind als die großen Erzählungen zu verstehen. Sie prägen Weltanschauungen und gelten oftmals als selbstverständlich. Ein Beispiel für ein **Meta-Narrativ** ist die Idee des „Fortschritts“. Sie besteht aus dem Glauben daran, dass sich die Menschheit in ihrer Entwicklung ständig verbessert und dies überwiegend durch technische Entwicklungen, Innovationen und Unternehmertum vorangetrieben wird. Es ist eines der Narrative, das den Verzögerungsdiskurs von Gegner*innen wirksamer Klimaschutzmaßnahmen stützt. Der oftmals vorgetragene Glaube an technische Lösungen und Innovationen verschiebt das Problem in die Zukunft und verhindert damit, dass notwendige Schritte im Hier und Jetzt umgesetzt werden.³

Eine **Geschichte** ist die konkrete Darstellung eines Ereignisses, das jemandem oder etwas, real oder imaginär, passiert ist. Sie berührt das Wie, Wann und Wo einer Situation. Im Unterschied zu einem Narrativ ist eine Geschichte eine abgeschlossene Erzählung mit einem klaren Anfang und Ende. Geschichten haben Protagonist*innen und Antagonist*innen, sie beschreiben Kämpfe zwischen „Gut“ und „Böse“ und können Lehren oder Ratschläge für das Publikum beinhalten. Sie können Bilder zeichnen und die Zukunft erahnen lassen.⁴ Geschichten können Ideen, Werte, Überzeugungen und Gefühle vermitteln. Sie können und sollen unterhaltsam und fesselnd sein und dazu anregen, sie immer und immer wieder zu erzählen.

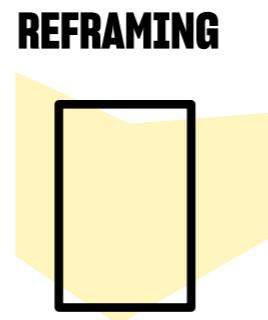
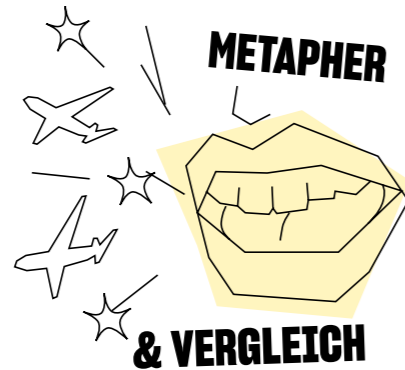
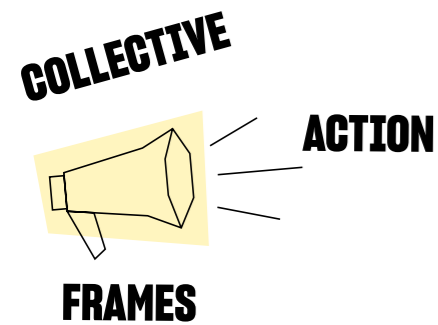
Die Organisation Narrative Initiative erklärt den Zusammenhang zwischen Narrativen und Geschichten so:

Was Steinchen für Mosaik sind, sind Geschichten für Narrative. Es handelt sich um eine symbiotische Beziehung. Geschichten erwecken Narrative dadurch zum Leben, dass sie diese zugänglich und nachvollziehbar machen, während Narrative Geschichten tiefere Bedeutung geben.⁵

Framing meint den Prozess der Einbettung von Informationen, Ereignissen und Themen in Interpretationsstrukturen. Durch bewusstes Framing können Fakten in Übereinstimmung mit Werten und Erzählungen vermittelt werden.⁶ Die Wirkung von Frames ist von der Neuropsychologie bis zur angewandten Linguistik umfassend untersucht worden. Die Ergebnisse zeigen, dass bestimmte Begriffe und Ausdrücke spezifische Interpretationsmuster und Verbindungen in unserem Gehirn aktivieren. Diese Muster bestimmen, wie wir Informationen wahrnehmen. So kann zum Beispiel die Art und Weise, wie eine Frage in einer Meinungsumfrage formuliert wird, die Befragten dazu veranlassen, auf eine bestimmte Weise zu antworten.⁷ Dies geschieht unbewusst. Deswegen ist es für die politische Kommunikation von großer Bedeutung, Botschaften so zu formulieren, dass sie mit den Werten und Forderungen der Kampagne übereinstimmen. Leider ist dies oft schwer zu erreichen. Mächtige Akteur*innen, die über beträchtliche Ressourcen verfügen, sind oft in der Lage, ihre Vorstellungen fast unangefochten und ungehemmt durchzusetzen. Dies hat insbesondere dort weitreichende Auswirkungen, wo Frames verstärkt und unbedacht reproduziert werden.

*Was Steinchen für Mosaik sind, sind Geschichten für Narrative.
Narrative Initiative*

UNSERE METAPHERN



Nach der Theorie der **collective action frames** müssen soziale Bewegungen Menschen durch drei verschiedene Arten von Frames für sich gewinnen. Erstens, diagnostizierende Frames, die erklären, was das Problem ist. Zweitens, prognostizierende Frames, die erläutern, wie die Dinge besser werden könnten. Und drittens, motivierende Frames, die die Menschen zur Teilnahme an kollektiven Aktionen aufrufen.⁸ Erfolgreiche Kampagnen brauchen alle drei.

Eine **Metapher** ist eine sprachliche Figur, die zwei Dinge miteinander in Verbindung setzt. Sie kann Klarheit bringen, verhüllen oder verborgene Ähnlichkeiten zwischen zwei unterschiedlichen Ideen aufzeigen. Metaphern können Dinge, die ansonsten abstrakt und nicht nachvollziehbar sind, greifbar, verständlich und nachvollziehbar machen. Metaphern sind nicht nur stilistisch, sondern auch kognitiv ausgesprochen wichtig. George Lakoff und Mark Johnson zeigen in ihrem Buch „Metaphors We Live By“, dass unsere Gesellschaften von einer Vielzahl an Metaphern durchzogen sind. Sie entstammen oftmals einer bestimmten Weltanschauung. Ein Beispiel gibt das Buch mit der Metapher „Argumentieren als Krieg“. Diese Metapher kann durch Ausdrücke wie „ein Argument abschmettern“, „eine Auseinandersetzung gewinnen“ oder „eine vernichtende Meinung ausdrücken“ illustriert werden.⁹

Ein **Vergleich** hingegen ist eine Redewendung, die zwei Dinge durch das Wort „wie“ direkt miteinander vergleicht. Wie Metaphern können auch Vergleiche Dinge anschaulicher, zugänglicher und nachvollziehbarer machen. Ein Beispiel könnte sein: Sein Schnarchen war so laut wie Flugzeugturbinen.

Das Konzept des **Reframings** wurde durch George Lakoffs Buch „Don't Think of an Elephant“¹⁰ populär. Darin setzt sich der Autor mit der Frage auseinander, wie Framing dazu genutzt werden kann, die öffentliche Meinung und politische Einstellungen zu verändern. Der Ansatz hat seine Wurzeln in der Linguistik und der postmodernen Theorie der 1970er und frühen 1980er Jahre. Im Kern liegt das Interesse darin, die Mechanismen dessen zu identifizieren, was wir als „normal“ ansehen. Es geht also darum, das zu dekonstruieren, was als Realität begriffen wird. Stellt euch zum Beispiel vor, in jedem großen philosophischen Werk würde das Pronomen „sie“ verwendet werden, um eine typische Person darzustellen.

Wenn wir etwas neu framen, versuchen wir also den Diskurs zu verändern, indem wir Einfluss darauf nehmen, wie ein Thema wahrgenommen wird. Etwas neu zu framen ist der Prozess, mit dem ihr anderen dabei helft, Themen, Fragen oder Ideen auf eine andere Weise zu denken und zu begreifen. Es ist eine Einladung, die Welt aus einer neuen Perspektive heraus zu betrachten. Dies wird dann möglich, wenn wir unsere Vorstellungen von den Fesseln des Status quo befreien. Um die Welt zu verändern, müssen wir uns vorstellen können wie sie anders aussehen könnte – und oft ist das nur eine Frage der Perspektive.

In diesem Handbuch benutzen wir vor allem zwei Metaphern: Die Flugindustrie auf Kurs für eine sichere Landung bringen* und die Weichen für eine klimagerechte Zukunft stellen**. Mit der ersten Metapher wird ausgedrückt, dass die Flugindustrie von ihrem aktuellen Höhenflug runterkommen muss, und dass eine sichere Landung möglich ist, die eine sozial gerechte Transformation für die Arbeiter*innen beinhaltet. Wenn wir so schnell und hoch weiterfliegen wie bisher, führt das unvermeidlich zu einer Bruchlandung. In anderen Worten: Das angestrebte Wachstum der Branche ist zerstörerisch und der Flugverkehr muss weniger werden. Geschieht das nicht geplant, wird eine Bruchlandung folgen.

Die zweite Metapher verdeutlicht, dass unsere Wirtschafts- und Mobilitätssysteme aktiv von Menschen gestaltet werden können. Wir können die Weichen stellen, die uns zu einer nachhaltigen und lebenswerten Zukunft bringen. Es liegt an uns!

* Die Metapher wurde durch die Initiative „Safe Landing“ inspiriert. Die Gruppe vernetzt Beschäftigte aus der Luftfahrtindustrie und setzt sich für einen Wandel der Branche ein.
** Zweck und Wirkung dieser Metapher wurden in dem sehr zu empfehlenden Bericht „Reframing the Economy“ der New Economics Foundation beschrieben.¹¹ Es wurde auch durch die jahrelange Arbeit mit ähnlichen Framings durch Stay Grounded und den Mitgliedsorganisationen geprägt.

The story is not in the plot but in the telling.
Ursula K. Le Guin



Eine sichere Landung bedeutet niemanden während der Transformation zurückzulassen.

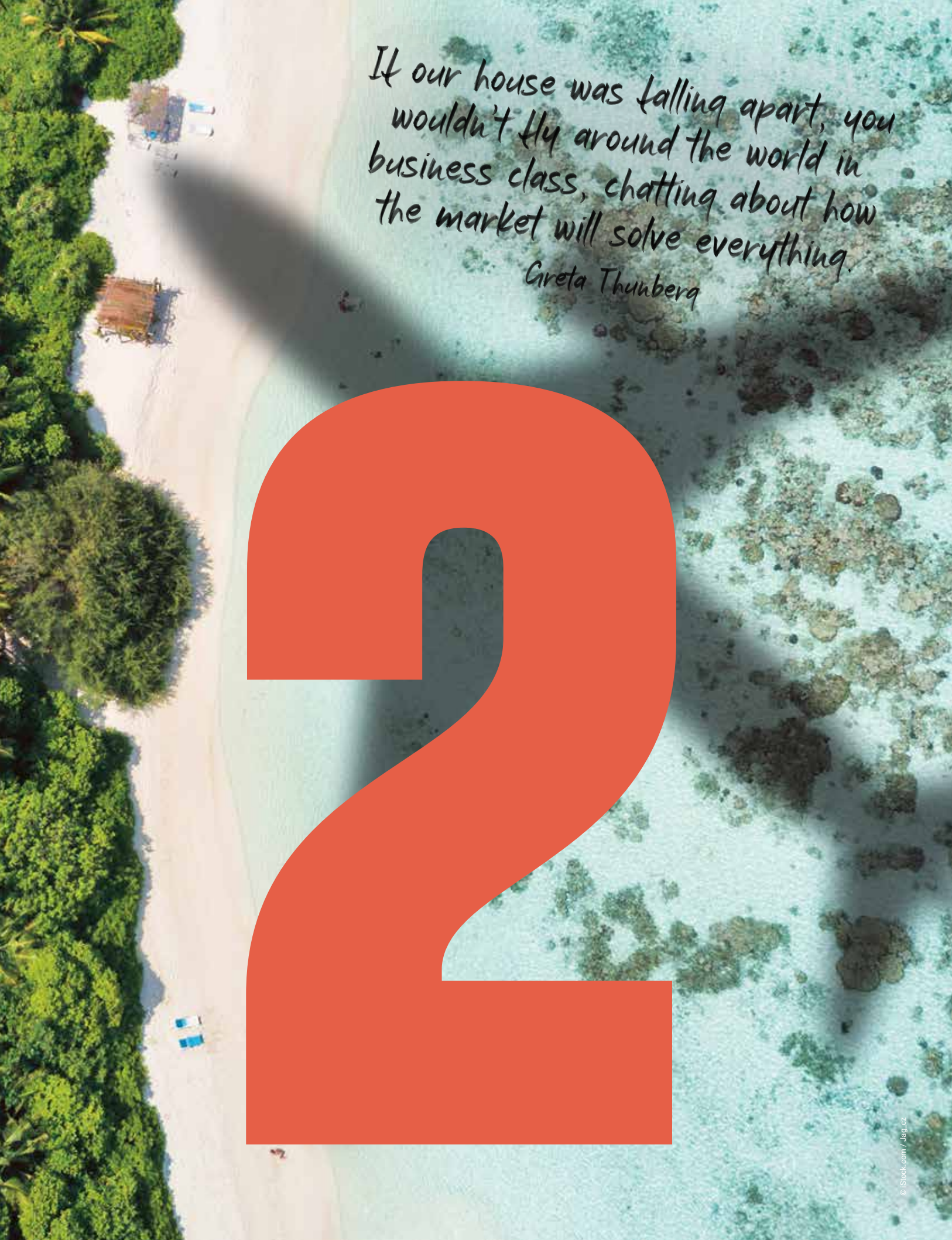


Die Weichen zu stellen bedeutet, dass wir zusammen unsere Gesellschaft und Wirtschaft aktiv gestalten können.

QUELLEN

¹ IATA (2021): Industry Statistics Fact Sheet. bit.ly/IndustryFactSheets
² Hickel & Kallis (2019): Is Green Growth Possible? bit.ly/IsGreenGrowthPossible
³ Lamb et al. (2020): Discourses of climate delay.
⁴ Canning & Reinsborough (2017): Re:Imagining Change.
⁵ Narrative Initiative (2017): Toward New Gravity.
⁶ Lakoff (2010): Why it Matters How We Frame the Environment.

⁷ Tversky & Kahneman (1981): The Framing of Decisions and the Psychology of Choice.
⁸ Benford & Snow (2000): Framing Processes and Social Movements.
⁹ Lakoff & Johnson (1980): Metaphors We Live By.
¹⁰ Lakoff (2004): Don't Think of an Elephant!
¹¹ New Economics Foundation (2018): Framing the Economy.



*If our house was falling apart, you
wouldn't fly around the world in
business class, chatting about how
the market will solve everything.*
Greta Thunberg

DIE KLIMAKRISE UND DIE ROLLE DER FLUGINDUSTRIE

Die Klimakrise verschärft sich immer schneller und der Luftverkehr trägt erheblich dazu bei, obwohl er nur einem kleinen Teil der Menschheit zugute kommt. Hier sind die wichtigsten Fakten über die Klimakrise und ihre Ungerechtigkeiten und die Rolle, die der Luftverkehr dabei spielt.

Fliegen ist der schnellste Weg, den Planeten aufzuheizen.¹ Während Fliegen für einen relativ kleinen Teil der Weltbevölkerung zur Normalität geworden ist, profitiert nur ein noch kleinerer Teil davon. Stattdessen werden die Ausschweifungen der Flugindustrie auf dem Rücken der Mehrheit ausgetragen, deren Heimat im Meer versinkt, deren Häuser werden für wachsende Flughäfen Platz machen müssen und deren Felder für Agrartreibstoffe statt für Lebensmittel bewirtschaftet werden sollen (s. Geschichte auf S. 56). Die meisten dieser Menschen und andere Lebewesen werden niemals von dem Wachstum profitieren, das auf ihre Kosten generiert wurde.

Die meisten von uns verstehen, dass es so nicht weitergehen kann. Aber alleine können wir keinen tiefgreifenden Wandel durchsetzen. Deshalb müssen wir uns zusammenschließen, um etwas zu bewirken und zu gewinnen. Das gilt für Flugverkehr und Mobilität genauso wie für alle anderen Bereiche der Wirtschaft und des Zusammenlebens. Es bedarf vieler verschiedener Handlungsansätze. Dazu gehört, das eigene Verhalten zu ändern und mit anderen darüber zu sprechen, sich zu organisieren, gute politische Entscheidungen zu treffen und Alternativen mitzugestalten. So können wir die Lebensgrundlagen von Menschen heute und in der Zukunft schützen und ein gutes Leben für alle ermöglichen. Es ist noch nicht zu spät, aber wir müssen jetzt schnell handeln.

ZAHLEN UND FAKTEN ZU FLUGVERKEHR UND KLIMAKRISE

Wie wichtig es ist, für Klimagerechtigkeit einzustehen und den bestehenden Wunsch nach Veränderung zu nutzen, wird deutlich, wenn man die Auswüchse der Flugindustrie betrachtet: der ungleiche Zugang zu Flügen, die Umweltschäden, Gesundheitsrisiken und die sozialen Folgen ihres stetigen Wachstums. Dazu kommen die Eigentumsstrukturen, die sie stützen und es einer kleinen Minderheit ermöglichen, die Profite zu ernten. Sie sind allesamt Beispiele für die **Ungerechtigkeiten, Unterdrückungen** und Verfehlungen der globalen Wirtschaft.

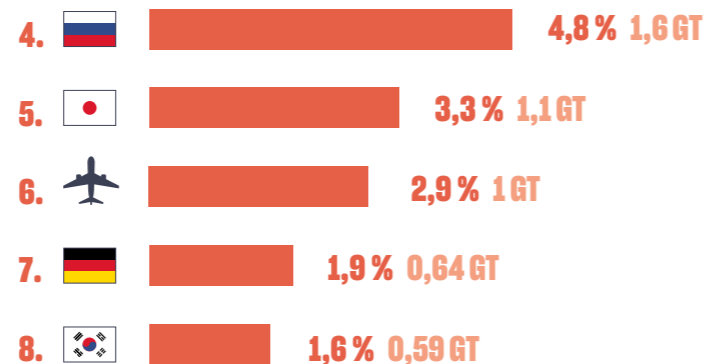
Aber um den Flugverkehr erfolgreich neu zu framen, müssen wir die einfache Frage aufwerfen: „Warum reden wir überhaupt übers Fliegen?“. Um diese zu beantworten, gehen wir im Folgenden auf Erkenntnisse rund um die Flugindustrie und den globalen Flugverkehr ein und fassen die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse zusammen. Mit diesen können wir wirkungsvoll und pro-aktiv argumentieren, warum es notwendig ist, den **Flugverkehr zu reduzieren und Kurs auf Klimagerechtigkeit zu nehmen**.

Im Verhältnis zur vergleichsweise geringen Zahl der Menschen, die fliegen, sind die Umweltauswirkungen der Flugindustrie enorm. Das kontinuierliche Wachstum der Industrie frisst unser verbleibendes CO₂-Budget rapide auf. **Die realistischsten Schätzungen zur Gesamtklimawirkung des Flugverkehrs in ihrem Beitrag zur globalen Erhitzung liegen bei 5,9% für das Jahr 2018.**² Wäre die Flugindustrie ein Land, würde sie zwischen Platz 5 und 7 auf der globalen Rangliste der größten Verschmutzer*innen rangieren.

Dazu kommt die beunruhigende Feststellung, dass die Verschmutzung durch die Flugindustrie weiter zunimmt. Die Emissionen des Flugverkehrs haben sich seit 1980 verdoppelt.³ **Zwischen 2013 und 2019 sind die Emissionen durch Passagierflüge um 33% gestiegen.** Die Industrie verweist gerne auf den geringer werdenden Treibstoffverbrauch pro Passagier*in, doch diese Fortschritte in der Treibstoffeffizienz werden durch das deutlich stärker steigende Verkehrsaufkommen in der Luft bedeutungslos.⁴ Es zeigt sich, dass

WENN FLUGVERKEHR EIN LAND WÄRE

1. China, 2. USA, 3. Indien



% der weltweiten CO₂-Emissionen im Jahr 2019 Gigatonnen CO₂

Wenn der Flugverkehr ein Land wäre, wäre er einer der größten Einzelemittenten, direkt hinter Japan und vor Ländern wie Deutschland und Südkorea.

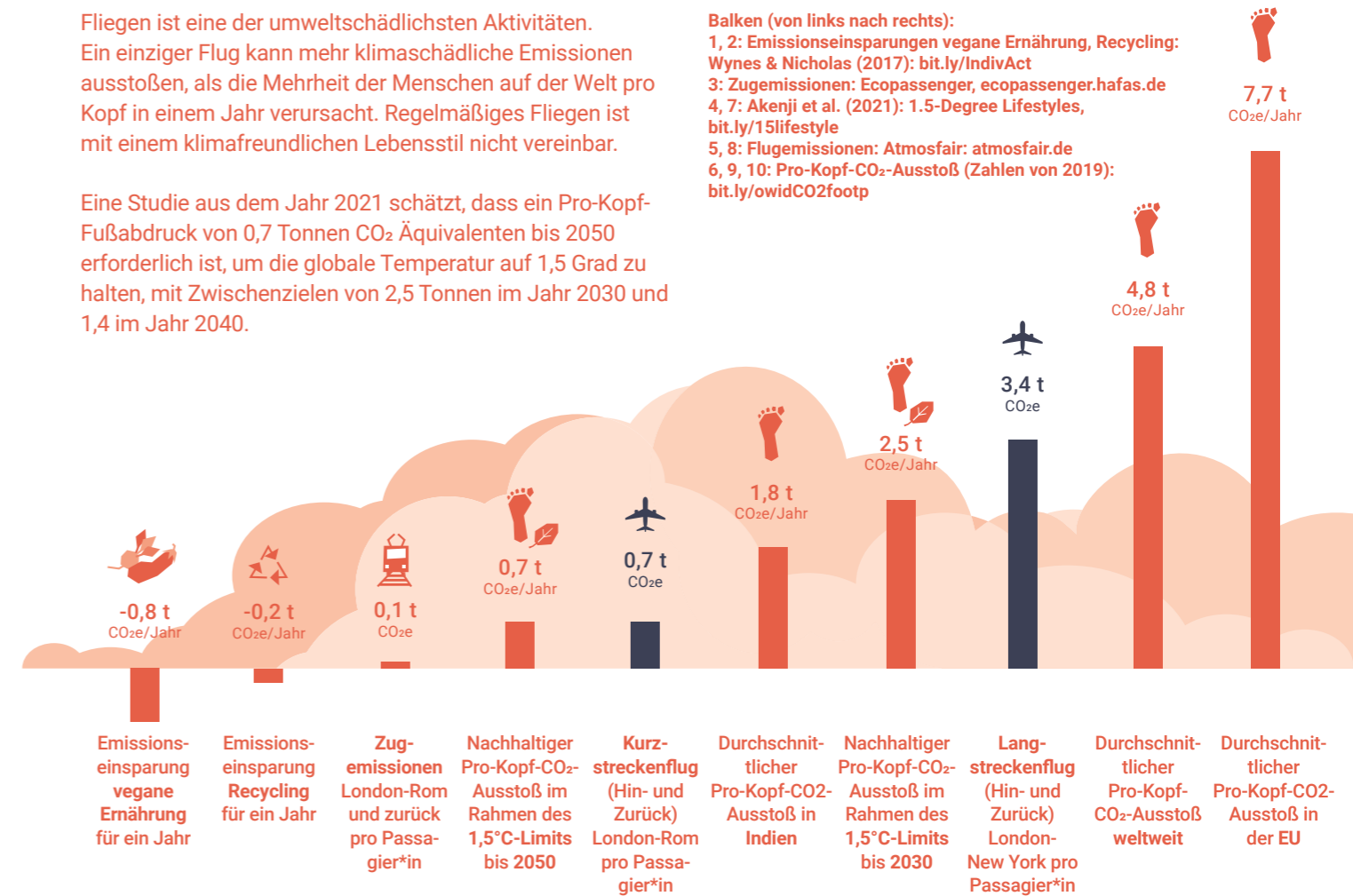
Quellen:
Flugemissionen: Klöwer et al. (2021): bit.ly/AviaCont
Länderemissionen: IEA Atlas of Energy: bit.ly/IEAEnergyAtlas

die Flugindustrie mit unerfüllten Versprechen und falschen Hoffnungen ihre tatsächlichen Umweltauswirkungen verschleierte. Die Konsequenz: andere Wirtschaftssektoren, etwa die Landwirtschaft oder der Wohnungsbau, **die von existenzieller Bedeutung sind**, müssen schneller und stärker dekarbonisiert werden, um den Überverbrauch der Flugindustrie auszugleichen.

IST FLIEGEN MIT EINEM 1,5°C-LEBENSSTIL VEREINBAR?

Fliegen ist eine der umweltschädlichsten Aktivitäten. Ein einziger Flug kann mehr klimaschädliche Emissionen ausstoßen, als die Mehrheit der Menschen auf der Welt pro Kopf in einem Jahr verursacht. Regelmäßiges Fliegen ist mit einem klimafreundlichen Lebensstil nicht vereinbar.

Eine Studie aus dem Jahr 2021 schätzt, dass ein Pro-Kopf-Fußabdruck von 0,7 Tonnen CO₂ Äquivalenten bis 2050 erforderlich ist, um die globale Temperatur auf 1,5 Grad zu halten, mit Zwischenzielen von 2,5 Tonnen im Jahr 2030 und 1,4 im Jahr 2040.



MEHR ALS CO₂

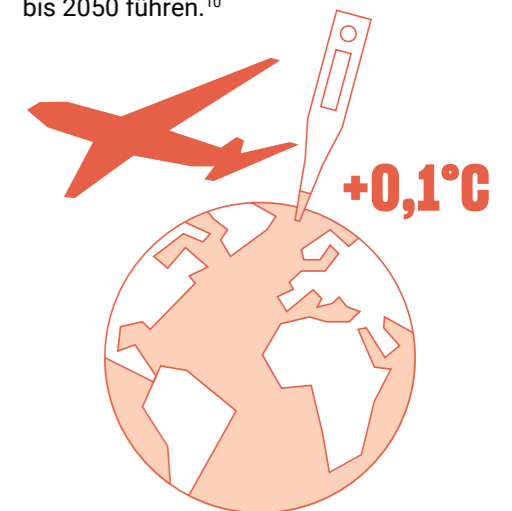
Jahrelang behauptete die Flugindustrie, der Sektor sei nur für 2% der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich. Eine Zahl, die immer wieder genannt wurde, um sowohl die Auswirkungen des Flugverkehrs als auch die Notwendigkeit von Maßnahmen in Bezug auf ihn herunterzuspielen. Tatsächlich sind die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs deutlich höher. 2018 machten sie 2,4% der vom Menschen verursachten Kohlenstoffemissionen aus.⁵ Bezieht man die CO₂-Emissionen aus der Herstellung und dem Transport von Treibstoff mit ein, erhöht sich der Anteil auf 2,9%.⁶

Aber es ist nicht nur Kohlenstoff, der sich durch den Flugverkehr auf das

Klima auswirkt. Das Verbrennen von Kerosin in großen Höhen verursacht Kondensstreifen, Zirrus-Wolken und Stickoxide, die, obwohl sie kurzlebig sind, zur Erderhitzung beitragen. Wenn man diese Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt, liegt der **Beitrag der Flugindustrie zur globalen Erwärmung circa dreimal höher als bei reiner Betrachtung der CO₂-Emissionen.**⁷ Berechnet man die Nicht-CO₂-Effekte ein, hat der Flugverkehr im Jahr 2018 zu 5,9% der globalen Treibhauswirkung beigetragen.⁸ Historisch betrachtet ist der Flugverkehr bislang für 4% der globalen Erhitzung verantwortlich.⁹

Dieser Beitrag ist immens. Besonders wenn wir berücksichtigen, dass diese Schäden durch einen sehr kleinen Teil der Menschheit verursacht werden.

Würde die Hoffnung der Flugindustrie erfüllt und das Wachstum der Industrie steigt wieder auf das Niveau von vor der Corona-Pandemie, würde allein der Flugverkehr zu 0,1°C globale Erhitzung bis 2050 führen.¹⁰



DIE UNGERECHTIGKEIT DES FLUGVERKEHRS

Fragt man danach, wer schon mal in einem Flugzeug saß, wird die Ungerechtigkeit der hohen Emissionen des Flugverkehrs noch greifbarer. Die Industrie-PR will uns glauben lassen, Fliegen sei für die Meisten nahezu eine Selbstverständlichkeit. Aber das stimmt nicht. Nicht nur ist das Flugzeug das energieintensivste Verkehrsmittel, es ist auch das ungleichste. Da-

bei geht es nicht nur darum, wer sich ein Ticket leisten kann, sondern auch um den Zugang zum internationalen Flugverkehr, der etwa vom Pass abhängt.¹¹ Während die exakten Schätzungen variieren, ist es eindeutig, dass Flugreisen einem kleinen Teil der Weltbevölkerung vorbehalten bleiben. **Circa 80 % der Menschen sind noch nie mit einem Linienflugzeug geflogen.**¹² Im Kontrast dazu steht, dass **1 % der Weltbevölkerung für 50 % der Flugverkehrsemissionen verantwortlich sind.**¹³ Ein einziger Flug kann so viel CO₂ ausstoßen, wie andere Menschen in einem ganzen Jahr verursachen.¹⁴ Zehn Länder sind für 60 %, und 30 Län-

der für 86 % der gesamten CO₂-Flugverkehrsemissionen verantwortlich.¹⁵ Hinzu kommt, dass 2019 19 % der Emissionen im Flugverkehr durch Passagier*innen der Business Class oder ersten Klasse verursacht wurden. Das ist mehr als die gesamten Emissionen des Frachtflugverkehrs, dessen Anteil im selben Jahr bei 15 % lag.¹⁶ 1 % Auf Jahresbasis sind die Zahlen sogar noch krasser: 2018 flogen nur 11 % der Weltbevölkerung und nur 4 % flogen ins Ausland.¹⁷ Nur ein kleiner Teil der Menschheit fliegt überhaupt, der Flugverkehr macht bereits einen beträchtlichen Anteil an den globalen Emissionen aus und einige wenige Vielflieger*innen beanspruchen den Großteil der Flüge. Deutschland, Österreich und die Schweiz gehören im globalen Vergleich zu den Ländern mit den meisten Flugreisen pro Kopf. In der Schweiz wird dabei besonders viel geflogen – mit 1,6 Flugreisen (1 Flugreise: beinhaltet Hin- und Rückflug) pro Kopf und pro Jahr wird hier sogar doppelt so viel geflogen wie in Deutschland und Österreich (jeweils 0,8).¹⁸ Untersuchungen aus Großbritannien legen nahe, dass dieser Durchschnitt allerdings in allen Ländern von einer kleinen Gruppe von Vielflieger*innen deutlich nach oben verzerrt wird.¹⁹ Es zeigt sich statistisch, dass beispielsweise in Großbritannien die reichsten Einwohner*innen besonders oft fliegen – vor allem jene mit einem Haushaltseinkommen von über 115.000 £ (ca. 137.000 €) pro Jahr und einem Zweitwohnsitz im Ausland.²⁰ Entgegen den Behauptungen der Flugindustrie über die „Demokratisierung“ des Flugverkehrs²¹ haben diese Ungleichheiten mit dem Wachstum der Branche zugenommen.²²

Andere Faktoren, die Einfluss darauf nehmen, wie häufig Menschen fliegen, sind Migrationsgeschichte und Gender.²³ Bis heute wird Bewegungsfreiheit dadurch beeinflusst, woher Menschen kommen. Ein japanischer Pass berechtigt Menschen dazu, 192 Staaten ohne vorher zu beantragendes Visum zu bereisen. Mit einem somalischen Pass sind es nur 34 und mit einem afghanischen Pass sogar nur 26 Länder.²⁴ Sozial konstruierte Geschlechterrollen beeinflussen ebenfalls den Zugang zum Fliegen. So

FLUGZEUGE SIND DAS UNGLEICHSTE VERKEHRSMITTEL



Nur **1 %** der Weltbevölkerung verursacht **50 %** der Emissionen aller Linienflüge während über **80 %** der Weltbevölkerung noch nie in einem Flugzeug saß.

Kein Verkehrsmittel ist ungleicher als das Flugzeug. Eine Studie aus dem Jahr 2020 schätzt, dass 2018 nur 2 bis 4 % der Weltbevölkerung international geflogen ist. Sie kommt zu dem Schluss, dass 1 % der Weltbevölkerung, eine kleine Minderheit wohlhabender Vielflieger*innen, für 50 % der Emissionen des kommerziellen Flugverkehrs verantwortlich ist.

Quelle: Gössling, Humpe (2020): bit.ly/DistG

PRIVATFLUGZEUGE UND RAUMFAHRT

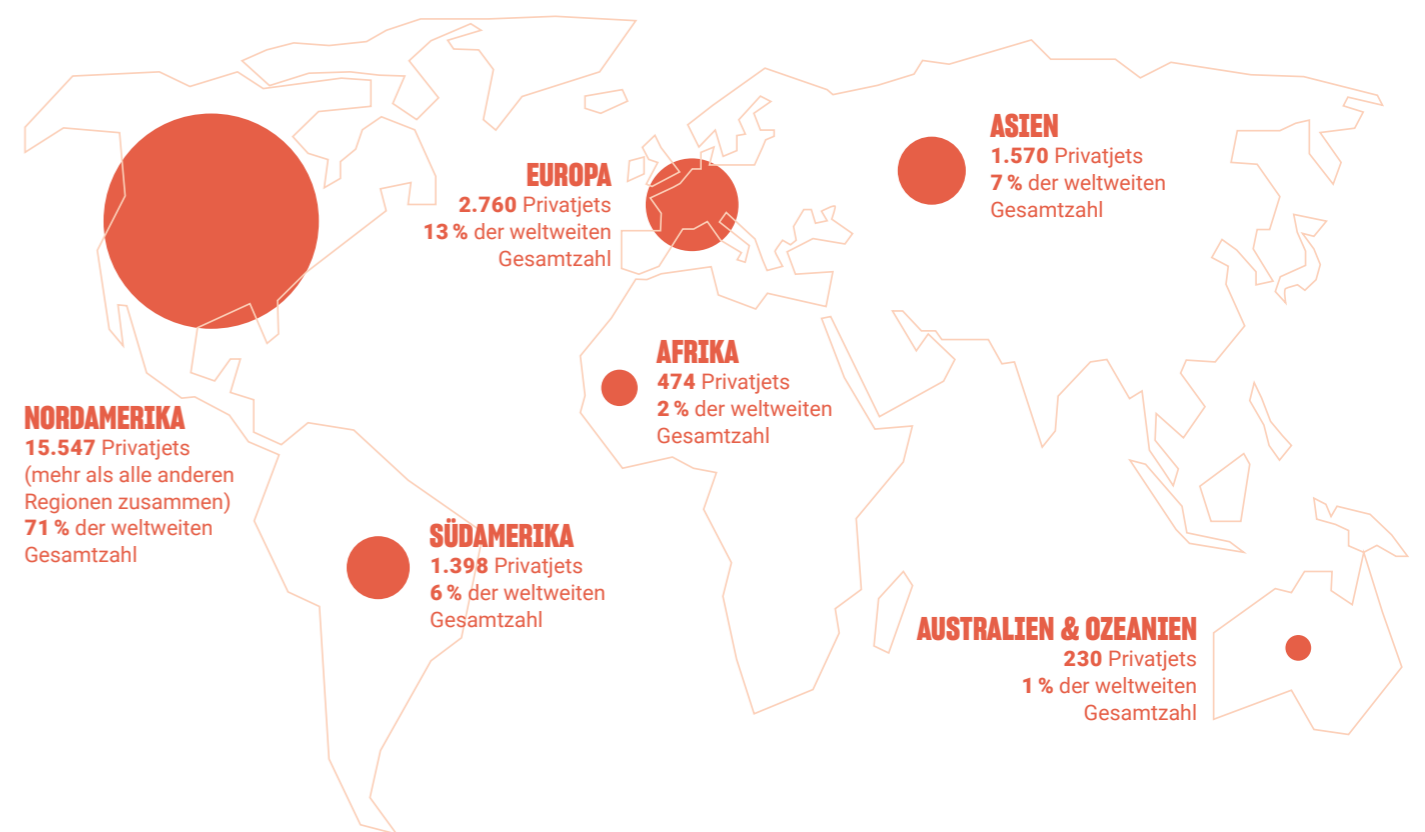
fliegen besonders Männer überdurchschnittlich viel und sind für den Großteil der Geschäftsreisen verantwortlich.²⁵ Außerdem sind Angestellte von Airlines von genderspezifischen Ungerechtigkeiten betroffen. Der Reiseveranstalter TUI verzeichnete 2018 den größten Gender Pay Gap aller britischen Unternehmen. Hier verdienten Frauen 56,9 % weniger als Männer.²⁶ Hinzu kommen Kleidungs Vorschriften und andere oftmals sexistische Verhaltensnormen für Angestellte, die den Guardian zur Frage veranlasste, ob die Flugverkehrsindustrie wohl die am wenigsten fortschrittliche Branche sei.²⁷ Nur 3 % der CEOs in der Flugindustrie²⁸ und nur 5 % der Pilot*innen von Linienflugzeugen sind Frauen.²⁹

Wenn es ums Fliegen geht, gibt es nichts ungerechteres als Privatjets – mit der wohl einzigen Ausnahme von Weltraumflügen durch Milliardäre. **Im Jahr 2019 gab es weltweit 21.979 aktive Privatjets. Davon waren 71 % in Nordamerika** registriert. Weitere 13 %, oder 2.760, wurden von Europa aus betrieben. 495 Privatjets sind in Deutschland und 341 in Großbritannien stationiert. Auf dem afrikanischen Kontinent

hingegen existiert mit etwa 2 % aller Privatjets, die kleinste Flotte weltweit.³⁰ Die Emissionen durch Privatjets sind in letzter Zeit schneller gestiegen als die des öffentlichen Flugverkehrs – dieser Trend wurde vor allem durch das Reiseverhalten einer Elite während der Pandemie beschleunigt. **Privatflüge sind besonders schädlich für das Klima, da diese pro Passagier 5- bis 14-mal mehr Schadstoffe als Linienflüge verursachen.**³¹ Zudem werden sie häufiger für Kurzstreckenflüge eingesetzt. Da in diesem Bereich zumeist Alternativen verfügbar sind, sind diese Flüge besonders unnötig.

Weltraumflüge sind ein dekadentes Wettrennen egoistischer Milliardäre.

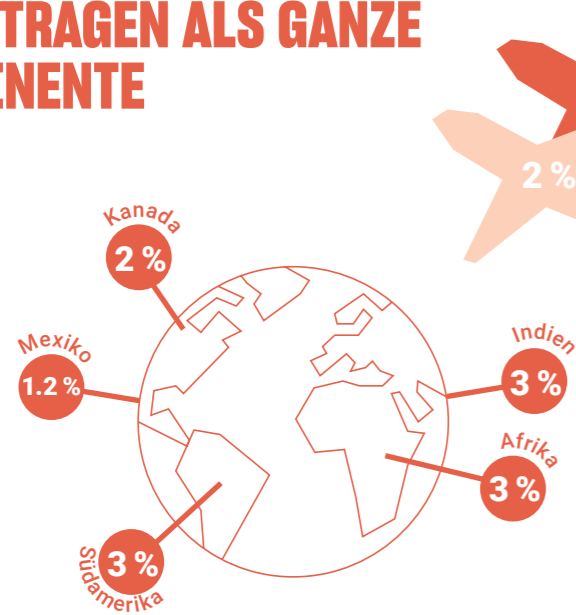
PRIVATJETS: KURS AUF KLIMAKOLLAPS



Normale Flüge sind schlecht fürs Klima, aber Privatjets sind an den Pro-Kopf-Emissionen gemessen noch viel schlimmer. Und die Emissionen sind extrem ungleich verteilt. Im Jahr 2019 gab es weltweit 21 979 Privatjets. Die meisten wurden in Nordamerika registriert, wo die USA rund 89 % aller Jets des Kontinents beheimatet.

Quelle: Stratos (2022): 2022 Key Private Jet Industry Statistics – By Region, By Country, By Type.

DER FLUGVERKEHR HAT MEHR ZUR KLIMAERHITZUNG BEIGETRAGEN ALS GANZE KONTINENTE



Der Flugverkehr trägt eine größere historische Verantwortung für die Klimakrise als viele Nationen und sogar ganze Kontinente, obwohl er nur einem kleinen Bruchteil der Weltbevölkerung dient. Unter Berücksichtigung seiner gesamten Klimawirkung hat der Flugverkehr bisher 4 % zur Klimaerhitzung beigetragen, während er allein etwa 2 % aller CO₂-Emissionen ausgestoßen hat. Der jährliche Anteil der Flugemissionen an der Klimaerhitzung war vor der Corona-Pandemie aufgrund seines schnellen Wachstums sogar noch höher.

Quellen:
 Flugverkehr: Klöwer et al (2021): bit.ly/AviaCont
 Länderemissionen: Our World in Data (2019): ourworldindata.org/contributed-most-global-co2

Dieses Sinnbild obszöner Verschmutzung und krasser Ungleichheit stößt 250 bis 1.000 Tonnen CO₂ während eines elfminütigen Fluges aus. Zum Vergleich: Ein Großteil der Weltbevölkerung verursacht jährlich weniger als eine Tonne CO₂ pro Kopf. Das bedeutet, dass **ein Milliardär das Klima mit seinem Elf-Minuten-Flug so stark belastet wie mehrere ärmere Menschen während ihres gesamten Lebens.**³²

MILITÄRISCHER FLUGVERKEHR

Obwohl es kaum verlässliche Statistiken über die Emissionen des militärischen Flugverkehrs gibt, wird geschätzt, dass er für 8³³ bis 15%³⁴ der Klimaauswirkungen des Flugverkehrs verantwortlich ist. Führende Militärs und Vertreter*innen der Rüstungsindustrien haben dafür gesorgt, dass sich die Emissionen dieses Sektors bislang jeglicher Aufmerksamkeit entziehen und praktisch von internationalen Klima-

schutzverpflichtungen ausgenommen sind. Auch das internationale Pariser Klimaabkommen von 2015 überlässt den Staaten die freiwillige Entscheidung, ob sie militärische Emissionen in ihre nationalen Klimaschutzziele einbeziehen oder nicht.

Natürlich gehen die Schäden, die der militärische Flugverkehr verursacht angesichts verheerender Kriege weit über die Auswirkungen auf das Klima hinaus.³⁵ Tatsächlich ist aber die ökonomische Verflechtung zwischen Luftfahrt- und Rüstungsindustrie sehr eng. Der deutsch-französisch-spanische Konzern Airbus, sowie das US-amerikanische Unternehmen Boeing gehören nicht nur zu den größten Flugzeugherstellern, sondern verdienen auch durch die Produktion von Waffen und Rüstung viel Geld. Der 2022 eskalierende russische Krieg gegen die Ukraine zeigt wiederum, dass bewaffnete Konflikte enorme Auswirkungen auf den Flugverkehr und auf die auf fossilen Energieträgern basierende Energieversorgung haben.

DAS WACHSTUM DER FLUGINDUSTRIE

Während die Emissionen weniger Vielflieger*innen bereits jetzt einen wesentlichen Teil des rapide schrumpfenden CO₂-Budgets aufbrauchen, gibt das Wachstum der Branche zusätzlich Anlass zur Sorge. In allen europäischen Ländern hat der Flugverkehr in den letzten 20 Jahren extrem zugenommen. Allein in Deutschland hat sich die Anzahl der Passagier*innen zwischen 1991 und 2019 mehr als verdreifacht.³⁶ Während der Pandemie blieben zwar sehr viele Flugzeuge weltweit am Boden, aber nach dieser Unterbrechung wird die Branche voraussichtlich weiter wachsen und noch mehr Emissionen ausstoßen. Ohne entschlossene Maßnahmen zur Reduktion des Flugverkehrs kann dieser Trend nicht gestoppt werden.

Das Wachstum des Flugverkehrs bedeutet nicht nur mehr Klimaerhitzung und zunehmende Gesundheitsschäden,

es erfordert auch einen enormen Aus- und Neubau von Flughafeninfrastruktur auf der ganzen Welt.³⁷ **Zwischen 2000 und 2016 wurden an 55 der 150 global meist frequentierten Flughäfen neue Landebahnen gebaut.** Im Jahr 2016 lag bei mehr als der Hälfte der erweiterten Flughäfen die Auslastung unter der Kapazität von vor dem Ausbau. Dies schürt Zweifel an der Notwendigkeit der Bauprojekte. Bis 2019 wurden weltweit fast eine Billion Dollar in den Bau neuer Flughäfen investiert.³⁸ Darüber hinaus werden 423 neue Flughäfen geplant oder sind bereits im (Aus-)Bau. Über die Hälfte davon, insgesamt 223, werden in der asiatisch-pazifischen Region gebaut, 58 sind in Europa geplant, darunter Wien, Düsseldorf, München, Frankfurt und Leipzig.³⁹ Allein China plant den Bau von 213 neuen Flughäfen bis 2035.⁴⁰

Für neue Flughäfen werden riesige Mengen Beton, Stahl und Glas benötigt, was die Emissionen weiter erhöht. Der Bau der Infrastruktur bewirkt außerdem einen „Lock-in“-Effekt für die nächsten Jahrzehnte. Das bedeutet, dass eine Reduktion des Verkehrs noch schwieriger wird, sobald Baumaßnahmen abgeschlossen sind und damit Kapazitäten steigen. Hinzu kommt die unmittelbare Gefahr für Mensch und Natur. Gemein-

den auf der ganzen Welt kämpfen gegen Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flugverkehrs. Sie wehren sich gegen die Vertreibung aus ihren Häusern und von ihrem Land, und stehen für den Schutz von Wäldern, Feuchtgebieten und Küstenökosystemen ein.⁴¹

Seit etwa 40 Jahren sind die **Vielfliegerprogramme der Fluggesellschaften ein wichtiger Antrieb für das rasante Wachstum des Flugverkehrs.** Sie gehören zu den erfolgreichsten Marketingprogrammen der Welt. Da Vielfliegerprogramme an die Verwendung von Kreditkarten gekoppelt sind, führen sie zum ausufernden Gebrauch für Einkäufe aller Art um so „kostenlose“ Flugmeilen zu sammeln. In der Konsequenz steigen die Preise von Waren für alle, unabhängig davon wer fliegt.⁴²

GESUNDHEITS-AUSWIRKUNGEN

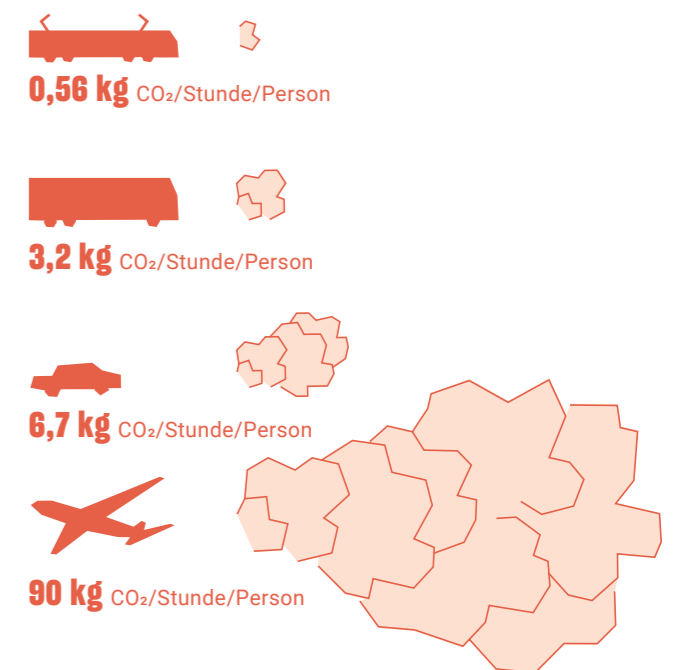
Die öffentliche Debatte um die Auswirkungen des Fliegens auf die Gesundheit konzentriert sich überwiegend auf

Flugreisende. Ein Beispiel dafür ist das höhere Risiko für Langstrecken-Passagier*innen eine Beinvenenthrombose, auch genannt Economy-Class-Syndrom, zu bekommen. Wissenschaftliche Studien haben ergeben, dass das Risiko bei nur einem jährlichen Flug, um 12 % steigt. Personen mit Vorerkrankungen sind dabei besonders vulnerabel.⁴³ Eine andere Studie zu gesundheitlichen Auswirkungen des Fliegens fand heraus, dass „[...] die ständige Störung des Körperhythmus zu kognitiver Leistungsminderung, psychotischen Störungen, Stimmungsschwankungen, Schlafstörungen und möglicherweise zu Herzerkrankungen und Krebs führen kann.“⁴⁴ Hinzu kommt, dass die niedrige Luftfeuchtigkeit an Bord von Flugzeugen zu einer verminderten natürlichen Abwehrkraft, zum Beispiel durch Austrocknung der Schleimhäute, führen kann. Dadurch werden wir anfälliger für Krankheiten. Zum Beispiel ist es nach einem **Flug 100-mal wahrscheinlicher an einer Erkältung zu erkranken.**⁴⁵ Im Bewusstsein der Corona-Pandemie müssen die gesundheitlichen Risiken des Fliegens stärker in den Fokus gerückt werden. Zumal der Flugverkehr maßgeblich zur rasenden Ausbreitung des Virus in der Welt beigetragen hat.⁴⁶ Hinzu kommt,

FLIEGEN IST DER SCHNELLSTE WEG, DEN PLANETEN AUFZUHEIZEN

Flugzeuge sind das klimaschädlichste Verkehrsmittel pro Stunde. Sie stoßen aufgrund der Geschwindigkeit und der langen Distanzen ein Vielfaches an CO₂ aus im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Hinzu kommen Nicht-CO₂-Effekte. Die gesamten Klimaauswirkungen eines Fluges wirken aufgrund der Verschmutzungen in großer Höhe etwa dreimal stärker als CO₂ allein. Die genauen Emissionen pro Fahrt variieren aufgrund verschiedener Faktoren.

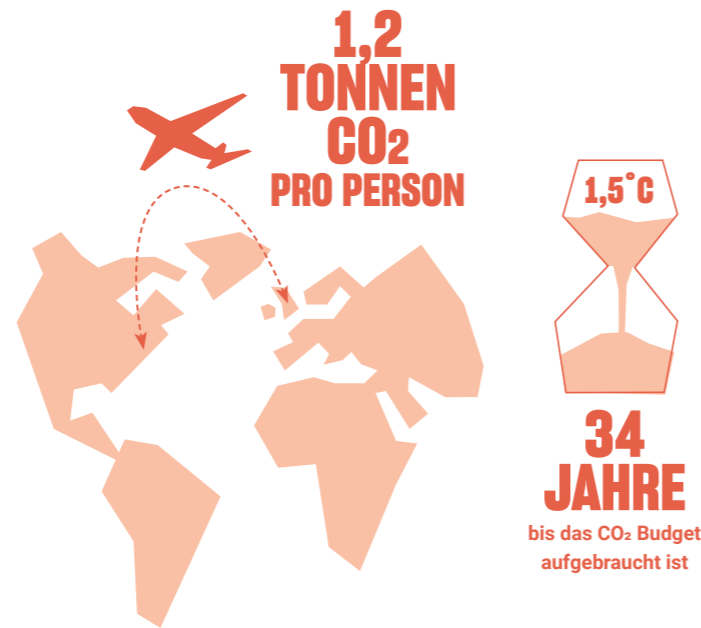
Quelle: Bigo (2019): Emissions de CO₂ par mode: détail des calculs. bit.ly/CO2permode



WENN JEDER MENSCH EINMAL PRO JAHR FLIEGEN WÜRDÉ ...

Wenn jeder Mensch auf der Welt einmal im Jahr von London nach New York und zurück fliegen würde, wäre das CO₂-Budget für die Einhaltung des 1,5 Grad Limits (ca. 320 Milliarden Tonnen Stand 2022) allein durch diese Flüge innerhalb von 34 Jahren aufgebraucht. Ein solcher Hin- und Rückflug stößt 1,2 Tonnen CO₂ pro Person aus. Bei einer Weltbevölkerung von fast acht Milliarden Menschen wären das fast 10 Milliarden Tonnen CO₂ pro Jahr. Diese vereinfachte Rechnung zeigt: Fliegen, wie es für einen kleinen Teil der Weltbevölkerung zur Normalität geworden ist, lässt sich nicht ausweiten, wenn wir unser Klima schützen wollen. Und die zusätzlichen Klima-Effekte des Fliegens, welche die negative Klimawirkung des CO₂ verdreifachen, sind dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Quellen:
CO₂-Budget: IPCC (2021): AR6 Climate Change 2021
Flugemissionen: atmosfair.de
Weltbevölkerung: worldometers.info



dass häufiges Fliegen, insbesondere bei Geschäftsreisen, erhebliche psychologische Auswirkungen haben kann. Studien identifizierten zum Beispiel Isolation, Einsamkeit und eine Verringerung der sozialen Bindungen als Folgen.⁴⁷

Aber auch die Arbeit an Flughäfen und das Wohnen in der Nähe haben erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit. Triebwerkesabgase enthalten Ultrafeinstaub, der die unteren Atemwege und die Lunge belasten kann. Eine Studie aus dem Jahr 2021 fand heraus, dass, wer diesem ausgesetzt ist, ein gesteigertes Risiko hat Krankheiten und Lungensymptome zu entwickeln, oder in ein Krankenhaus eingeliefert werden zu müssen.⁴⁸ In derselben Studie wurde festgestellt, dass die Emissionen von Düsentriebwerken eine ähnliche Zusammensetzung organischer Partikel aufweisen wie Dieseltreibstoff. Dieser wird mit einer Vielzahl von Gesundheitsschäden wie Lungenkrebs, Asthma und Herzerkrankungen assoziiert.⁴⁹ Medizinische Untersuchungen zeigten auch, dass Ultrafeinstaub zu Frühgeburten führen kann.⁵⁰ Diese gesundheitlichen Auswirkungen sind jedoch nicht gleichmäßig über die Gesellschaft verteilt, sondern betreffen ethnische Minderheiten und Menschen, die in Armut

leben, überproportional stark.⁵¹ Die gesundheitlichen Auswirkungen des Flugverkehrs und des Fliegens verstärken also bestehende gesellschaftliche Ungleichheiten.

Viele der Auswirkungen des Fliegens auf die öffentliche Gesundheit haben auch soziale Nebenwirkungen. Zum Beispiel kann die Lärmverschmutzung durch Flugzeuge eine Reihe gesundheitlicher Auswirkungen wie Hörverlust, Bluthochdruck, Depression,⁵² Stress,⁵³ Herz-Kreislauf-Erkrankungen,⁵⁴ Schlafmangel und sogar Demenz haben.⁵⁵ Schätzungen gehen davon aus, dass 2017 rund um die 47 größten europäischen Flughäfen insgesamt **3,2 Millionen Europäer*innen stark von Fluglärm und 1,7 Millionen von Schlafstörungen betroffen waren.**⁵⁶ Dabei kann davon ausgegangen werden, dass diese Zahlen das Ausmaß der Lärmverschmutzung und dessen Folgen nicht vollständig erfassen. Schlafentzug kann starke Auswirkungen auf die Lebensqualität von Menschen haben und insbesondere den Bildungserfolg von Kindern beeinträchtigen. Eine Studie aus dem Jahr 2005 fand heraus, dass Kinder, die in Großbritannien, den Niederlanden und Spanien in der Nähe von Flughäfen le-

ben, für jede fünf Dezibel oberhalb der durchschnittlichen Lärmbelastung bis zu zwei Monate Verzögerung in ihren Lesefähigkeiten entwickeln. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass es einen Zusammenhang zwischen Fluglärm und geringerem Leseverständnis gibt.⁵⁷

DIE PRIVILEGIEN DES FLUGVERKEHRS

Die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima sind kaum politisch reguliert. Besonders im Vergleich zu anderen Sektoren scheint der Flugverkehr einen Sonderstatus zu genießen. Im Pariser Klimaabkommen wird der grenzüberschreitende internationale Flugverkehr, welcher für rund 65% der gesamten Emissionen verantwortlich ist, nicht in den nationalen Klimazielen, den Nationally Determined Contributions, berücksichtigt.⁵⁸ Die meisten Länder ignorieren Flugverkehr in ihren nationalen Klimaschutzplänen und Emissionsbudgets. Stattdessen wird die Regulierung

der internationalen Flüge der ineffektiven ICAO überlassen. Die **Internationale Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organisation (ICAO))** ist eine UN-Organisation und wird von den 193 Mitgliedsstaaten finanziert und getragen. Das ICAO-Sekretariat ist das wichtigste politische Gremium für den internationalen Flugverkehr.

Trotz der Klima- und Umweltauswirkungen und der relativ wenigen Menschen, die fliegen, hat die Flugindustrie in den letzten 75 Jahren von unverhältnismäßigen, politisch gewährten Privilegien profitiert. In weiten Teilen der Welt wird die Flugindustrie trotz ihrer Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt praktisch nicht besteuert. Dies liegt historisch zu einem großen Teil am 1944 unterzeichneten Chicagoer Abkommen, welches zum schnellen, unregulierten Wachstum der Flugindustrie führte. Es nahm unter anderem Treibstoff von der Besteuerung aus, wenn sich dieser bei

der Landung bereits an Bord eines Flugzeugs befand. Im Laufe der Zeit entwickelte sich daraus die gängige Praxis, den gesamten Flugtreibstoff sowohl von der Verbrauchssteuer als auch von der Mehrwertsteuer zu befreien.⁵⁹ Treibstoff für Inlandsflüge darf zwar besteuert werden, und dies findet zum Beispiel in den USA, Japan und Saudi-Arabien auch Anwendung⁶⁰ – allerdings verhindern wirtschaftlicher Druck und Lobbyarbeit die Besteuerung allzu oft. Die Begründung lautet dann meist, man wolle die „Wettbewerbsfähigkeit“ der eigenen Fluggesellschaften sicherstellen.

Interessanterweise ist eine Mehrwertsteuerbefreiung in der Regel lebensnotwendigen Waren, wie zum Beispiel einigen Lebensmitteln, Rollstühlen oder bestimmten Gesundheitsprodukten vorbehalten. In der EU könnte eine Steuer auf Kerosin jährlich etwa 17 Milliarden Euro und die Einführung einer Mehrwertsteuer auf europäische

Flüge rund 30 Milliarden Euro einbringen.⁶¹ Allein in Deutschland würden mit Aufhebung aller Steuerprivilegien und Subventionen für die Flugindustrie pro Jahr 12 Milliarden Euro frei.⁶² Diese Gelder könnten etwa in den Ausbau und die Verbesserung des Schienennetzes oder in die Finanzierung einer gerechten Transformation für die Beschäftigten der Flugindustrie investiert werden (siehe Narrativ „Sichere Landung“, S. 58). Ist es in Anbetracht der Ungerechtigkeiten des Fliegens wirklich gerecht, dass jemand, der selten oder nie fliegt, mit gezahlten Steuern die Gewinne der Aktionär*innen von Fluggesellschaften und Vielflieger*innen subventioniert?

DAS GREENWASHING DER FLUGINDUSTRIE

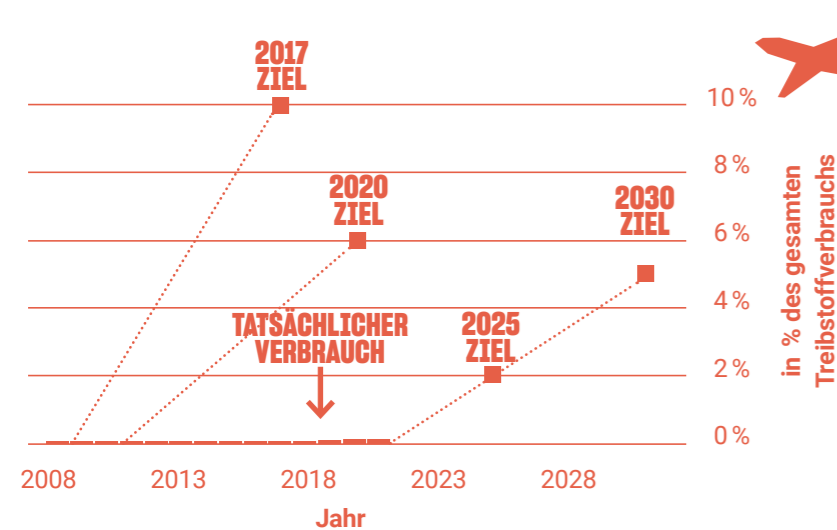
Viele Vertreter*innen der Flugindustrie und ihre verbündeten politischen Entscheidungsträger*innen spekulieren auf technische Innovationen im Flugverkehr. Diese sollen Emissionen senken und gleichzeitig sicherstellen, dass eine globale Minderheit weiterhin häufig fliegen kann. Diese Scheinlösungen können jedoch nicht schnell genug in großem Umfang eingesetzt werden. Hinzu kommt, dass alle diese Technologien mit Problemen und schädlichen Nebenwirkungen behaftet sind oder mehr erneuerbare Energien benötigen würden, als auf absehbare Zeit verfügbar sind und nicht zur Deckung von Grundbedürfnissen benötigt werden. Die wichtigsten dieser Scheinlösungen sind: **elektrisches Fliegen, Wasserstoff, Agrartreibstoffe (oft Biotreibstoff genannt⁶³) und synthetische Treibstoffe, sowie Kompensationsprogramme.** Sie bewirken allesamt, dass vom weiter steigenden Wachstum der Emissionen abgelenkt wird.

Die falsche Hoffnung in technische Lösungen wächst, während die **Effizienzsteigerung** von Flugzeugantrieben an ihre absoluten Grenzen gelangt. An die-



Quelle: Lamb et al. (2020): Discourses of climate delay. Illustrationsidee: Léonard Chemineau, leoline.com

WELTEN ENTFERNT: ZIELVORGABEN FÜR ALTERNATIVE TREIBSTOFFE VS. TATSÄHLICHER VERBRAUCH



Die International Air Transport Association (IATA), die internationale Lobby-Organisation der Flugindustrie, setzt regelmäßig Zielvorgaben für alternative Treibstoffe (E-Fuels, Agrartreibstoffe ...) – und die Industrie verfehlt diese zuverlässig. Das neue IATA-Ziel von 5 % alternativen Treibstoffen bis 2030 ist fast so hoch wie das verfehlt Ziel für 2020 und beträgt das 230-fache des derzeitigen Treibstoffverbrauchs (215 Milliarden Liter im Jahr 2021).

Quellen:
 IATA (2009): bit.ly/IATASAF2009
 IATA (2011): bit.ly/IATASAF2011
 IATA (2021): Fly Net Zero Media Kit. bit.ly/FlyScamZero
 Idee: Dan Rutherford

ser Hoffnung wird festgehalten, obwohl das prognostizierte Wachstum der Branche alle Effizienzsteigerungen deutlich übersteigt. Die Vergangenheit lehrt uns, dass eine verbesserte Effizienz in der Regel mit steigenden Emissionen einhergeht, weil Flüge billiger werden und der Verkehr dadurch zunimmt.⁶⁴

Elektroflugzeuge können nur so „grün“ sein wie der Strom, mit dem sie betrieben werden. Da die Welt noch weit davon entfernt ist, die Stromerzeugung zu dekarbonisieren, wird es durch die zusätzliche Belastung durch eine energieintensive Branche wie der Luftfahrt noch schwieriger, von der Nutzung fossiler Energien wegzukommen. Fliegen ist ein äußerst energieineffizientes Transportmittel, da der Start und der Steigflug enorme Mengen an Energie benötigen. Das große Gewicht der Batterien ist daher ein schwieriges Hindernis für den Elektroflug. Derzeit bedeutet dies, dass Elektroflugzeuge bis 2050 nur für Kurzstreckenflüge unter 1.000 km realistisch möglich sein werden. Auf diese entfallen lediglich 17 % der Flugverkehrsemissionen. Mittel- und Langstreckenflüge, die heute den größten Anteil der Emissionen des Flugverkehrs ausmachen,⁶⁵ haben kaum eine Chance, vollständig elektrifiziert zu werden.

Die Einführung von **wasserstoffbetriebenen Flugzeugen** bis 2035 ist wahrscheinlich nicht mehr als heiße Luft. Ihr Einsatz wird viel zu spät kommen, um zu den dringend erforderlichen Emissionsreduzierungen beizutragen.⁶⁶ Für Mittel- und Langstreckenflüge werden wasserstoffbetriebene Flugzeuge nicht vor Mitte dieses Jahrhunderts realisierbar sein. Bis dahin müssen die Emissionen in den wohlhabenden Ländern jedoch bereits bei null liegen. Selbst wenn wasserstoffbetriebene Flugzeuge in Zukunft abheben, ermöglichen sie dennoch keine sauberen und umweltfreundlichen Flüge. Wasserstoffbetriebene Flugzeuge stoßen immer noch Stickoxide (NOx) aus und erzeugen Kondensstreifen, womit weiter eine beträchtliche Klimawirkung besteht.⁶⁷ Erschwerend kommt hinzu, dass für die Herstellung von Wasserstoff große Mengen erneuerbaren Stroms benötigt werden. Dieser wird aber zur Befriedigung von Grundbedürfnissen viel dringender benötigt.⁶⁸

Agrartreibstoffe (Biokraftstoffe) machen derzeit nur etwa 0,01 % des verwendeten Flugtreibstoffs aus und werden in naher Zukunft nur einen winzigen weiteren Teil des Flugtreibstoffs ersetzen können.⁶⁹ Dennoch nutzt die

Industrie sie gerne für ihr Marketing. Aber selbst wenn die Produktion in ausreichendem Maße zunehmen würde um Emissionen im Flugverkehr zu verringern, würde er eine Reihe von ökologischen und sozialen Schäden verursachen. Dies gilt insbesondere für Agrartreibstoffe der „ersten Generation“, die aus Pflanzen wie Ölpalmen, Raps oder Soja hergestellt werden. Die Nutzung dieser wird von der Flugindustrie nicht ausgeschlossen. Während Palmöl aufgrund seiner Energiedichte als die praktikabelste Option zur Herstellung von Treibstoff angepriesen wird, gehören Palmölplantagen zu den weltweit führenden Ursachen für die Abholzung von Wäldern, den Verlust biologischer Vielfalt und der Verletzung von Menschenrechten. Darüber hinaus haben Studien gezeigt, dass manche Agrartreibstoffe bis zu dreimal mehr Treibhausgasemissionen verursachen als das Kerosin, das sie ersetzen.⁷⁰ Fluggesellschaften lobbyieren beständig bei Regierungen für Subventionen für die Ausweitung der Agrartreibstoffproduktion. Es besteht die Gefahr, dass öffentliche Gelder für eine Scheinlösung verschwendet werden, und Flüge künstlich billig gehalten werden, während der Flugverkehr weiter angekurbelt wird.⁷¹

Synthetische Treibstoffe (E-Fuels), die mit Hilfe von Elektrizität aus Wasserstoff und Kohlendioxid gewonnen werden und in bestehenden Flugzeugen anstelle von Kerosin verwendet werden. Auf den ersten Blick erscheinen sie als das ultimative Mittel zur Dekarbonisierung des Flugverkehrs, aber sie haben zahlreiche Probleme und Grenzen. Vor allem ist die Herstellung von synthetischen Treibstoffen extrem energieaufwändig. In einem Szenario, in dem 100 % der Flugzeuge im Jahr 2050 E-Fuels verwenden, wäre der daraus resultierende Strombedarf 20 % höher als die gesamte derzeitige Stromproduktion der Welt und 4,7-mal höher als die Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien im Jahr 2018.⁷²

Emissionskompensationen (Offsetting) werden von Fluggesellschaften mit dem Argument beworben, dass Flugreisende freiwillig Geld an Klimaschutzprojekte spenden können, um ihre Flugemissionen „auszugleichen“. Kompensationen sind aber auch Grundlage des CORSIA Programms der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). CORSIA (Carbon Offsetting and

Reduction Scheme for International Aviation) ist ein globales Programm, mit dem Airlines ihre Emissionen woanders ausgleichen oder kompensieren sollen. Das Problem mit den CO₂-Kompensationen ist jedoch, dass sie nicht halten, was sie versprechen: Es gibt keine angemessene Möglichkeit, bereits verursachte Verschmutzung anderswo einzusparen oder zu kompensieren. Fossile Brennstoffe im Boden zu lassen, ist der beste Weg, kein CO₂ in die Atmosphäre zu emittieren. Kompensationssysteme hingegen sind jedoch ein Mix aus schwer messbaren, schlecht überwachten, kurzfristigen und unzuverlässigen Maßnahmen, die kaum mehr tun, als eine Ausrede für ein „Business as usual“ zu liefern.

CORSIA ist das einzige internationale Abkommen zur Regulierung von Flugverkehrsemissionen, hat aber fatale Mängel. Es soll die Emissionen auf dem Niveau von 2019 halten, um ein „kohlenstoffneutrales Wachstum“ zu ermöglichen. Das ursprünglich für den Durchschnitt der Jahre 2019–2020 vorgesehene Ausgangsniveau wurde

aufgrund des coronabedingten Rückgangs des Flugverkehrs in Folge intensiver Lobbyarbeit der Industrie aber auf ausschließlich 2019 geändert. Dadurch wurde der Mechanismus noch stärker verwässert. Bis 2030 wird CORSIA bei so wenigen Flügen Anwendung finden, dass nur 12 % der Flugemissionen abgedeckt sind, da es nur internationale Flüge betrifft, eine sehr lange Einführungsphase vorsieht und viele Ausnahmeregelungen enthält.⁷³

CORSIA setzt stark auf das Prinzip des Emissionsausgleichs. Eine Studie für die EU-Kommission stellt allerdings fest, dass **85 % der Kompensationsprojekte im Rahmen des UN Clean Development Mechanism (CDM), nicht zu einer Reduktion von Emissionen führen**. Nur 2 % der Projekten wird eine hohe Wahrscheinlichkeit zugesprochen, tatsächlich zu einer Reduzierung von Emissionen zu führen.⁷⁴ Im August 2021 berichtete die New York Times, dass während einer Hitzewelle, die aufgrund der globalen Erwärmung immer häufiger auftreten, 61.000 Hektar Wald, die Teil eines Projekts zur Kompensation von Kohlenstoffemissionen des Bundesstaats Kalifornien waren, abbrannten und damit enorme Mengen Kohlenstoff zurück in die Atmosphäre ausstießen.⁷⁵ Kompensationsprojekte führen häufig zu ökologischen und menschenrechtlichen Problemen. Dies gilt im Besonderen für indigene Gruppen (siehe S. 56). Außerdem führen sie möglicherweise sogar zur Erhöhung der globalen Emissionen, da sie die anhaltende Verschmutzung legitimieren.⁷⁶

Da innerhalb der nächsten zehn Jahren keine technologischen Lösungen in Sicht sind und Kompensationen keinen tatsächlichen Emissionsausgleich darstellen, müssen all diese Versprechen als Greenwashing einer umweltverschmutzenden Industrie betrachtet werden. Das bedeutet vor allem eins: eine Neuausrichtung des Flugverkehrs war noch nie so wichtig wie jetzt. Das Ziel muss sein, die Anzahl der Flüge zu senken, Emissionen einzusparen und einen Systemwandel, weg vom Vielfliegen, einzuleiten.⁷⁷

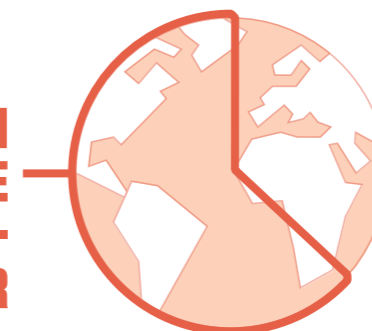
FLIEGEN WIE DIE REICHSTEN EUROPÄER*INNEN WÜRDEN UNSER CO₂-BUDGET SPRENGEN

Wenn jeder so viel fliegen würde, wie die reichsten 10 % der Europäer*innen, würde allein der Flugverkehr 23 Milliarden Tonnen (Gigatonnen, Gt) CO₂ pro Jahr verursachen ausstoßen. Das sind zwei Drittel aller globalen Emissionen im Jahr 2019.

Quelle:
 Transport & Environment (2022): Roadmap to climate neutral aviation in Europe. Our World in Data: ourworldindata.org/co2-emissions

WELTWEITER CO₂-AUSSTOSS 2019: 36,7 GT CO₂

WENN ALLE SO FLIEGEN WÜRDEN WIE DIE REICHSTEN 10 % EUROPAS: 23 GT CO₂/JAHR



WARUM JETZT?

Menschen fangen damit an, das Fliegen mit der sich zuspitzenden Klimakrise in Verbindung zu bringen.⁷⁸ Dies stellt für uns alle eine Möglichkeit dar, um Kritik an der Flugindustrie zu äußern und ihrem beständigen Wachstum und ihren Greenwashing-Bemühungen mit einer umfassenderen Kritik des bestehenden Wirtschaftssystems entgegenzutreten.

DIE ÖFFENTLICHE WAHRNEHMUNG DER FLUGINDUSTRIE

Wenn es darum geht diese Frage zu beantworten, ist es wichtig zu bedenken, dass nur ein Bruchteil der Menschheit fliegt, oder je geflogen ist. Aus einer historischen Perspektive handelt es sich beim Fliegen also um etwas relativ Neues, das die breite Mehrheit der Menschen noch nie getan hat.⁷⁹ Deswegen wird die Antwort auf die Frage nach der öffentlichen Wahrnehmung der Flugindustrie zwischen denen, die häufig fliegen, denen, die schon einmal geflogen sind, es aber nicht regelmäßig tun und denen, die noch nie geflogen sind, stark variieren. Andere beeinflussende Faktoren sind politische Überzeugungen und das Wissen um die Klimakrise. Zudem werden Arbeiter*innen in der Branche und Flughafenwohner*innen ebenfalls eine spezifische Perspektive auf den Flugverkehr haben.

Die Beantwortung der Frage wird noch komplexer, wenn wir beachten, dass einschlägige Studien häufig durch die Industrie selbst in Auftrag gegeben

werden. In vielen Fällen werden Umfragen zum Flugverkehr daher so gestaltet, dass sie die öffentliche Wahrnehmung des Flugverkehrs als Dienstleistung messen. Die Umfragen beziehen sich daher auf die Präferenzen der Passagier*innen, die Bequemlichkeit der Buchung und das allgemeine Flughafenerlebnis – und nicht auf die Messung der öffentlichen Meinung über den Flugverkehr und das Mobilitätssystem im Allgemeinen.

Darüber hinaus wird die öffentliche Wahrnehmung des Flugverkehrs durch Werbung und Marketing der Airlines geprägt, die Flugreisen als möglichst erstrebenswert, zugänglich und für alle erreichbar darstellen. Im Rahmen dieser Maßnahmen spielen Fluggesellschaften die Umweltfolgen des Flugverkehrs immer wieder herunter und betreiben Greenwashing. Ein Beispiel dafür ist die Fly-Aware-Kampagne der IATA (International Air Transport Association),⁸⁰ zu deren Mitgliedern Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugzeughersteller gehören. Tatsächlich wurden einige Fluggesellschaften wie Ryanair,⁸¹ KLM⁸² und Green Airlines⁸³ von den Werbeaufsichtsbehörden für ihr Greenwashing abgestraft, da sie Menschen in die Irre führen. Zudem sind wir, zum Beispiel durch Reisemagazine und Inhalte von Prominenten und Influencer*innen in sozialen Medien, zunehmend mit Bildern ferner Länder und romantisierten Fotos

von Flügen konfrontiert, die den Wunsch nach Fernreisen verstärken können.⁸⁴

Aufgrund dieser Faktoren ist es schwierig, sich ein kohärentes und repräsentatives Bild über die öffentliche Wahrnehmung der Flugindustrie zu machen. Aber die komplexe Gemengelage lässt auch Potential erkennen: Wenn wir Geschichten erzählen, die für mehrere Zielgruppen ansprechend sind, können wir neue Narrative aufbauen und den Flugverkehr neu framen. Darauf gehen wir in Abschnitt vier (siehe S. 72) dieses Handbuchs weiter ein.

WAS DENKT DIE ÖFFENTLICHKEIT ÜBER DIE FLUGINDUSTRIE UND DEN KLIMAKOLLAPS?

Es gibt eine Reihe von Umfragen, die, insbesondere angesichts der Klimakrise, auf einen Stimmungswandel in der Öffentlichkeit gegenüber dem Flugverkehr hindeuten. Die Klimaumfrage der Europäischen Investitionsbank (EIB) untersucht, was die Menschen bereit sind,

DIE MEISTEN MENSCHEN GLAUBEN, DASS DER KAPITALISMUS MEHR SCHADEN ALS NUTZEN BRINGT

56 % MISSTRAUEN IN DEN KAPITALISMUS

„Kapitalismus wie er heute existiert, bringt in der Welt mehr Schaden als Nutzen.“



In einer globalen Umfrage von 2019 in 28 Ländern gaben 56 % der 34.000 Befragten an, dass der Kapitalismus der Welt mehr schadet, als nutzt. In vielen Ländern war die Mehrheit sogar noch viel größer. Rund die Hälfte der Menschen findet, das System versagt – drei Viertel empfinden Ungerechtigkeit und wollen Veränderung.

Quelle: Edelman (2020): The 2020 Edelman Trust Barometer.

„aufzugeben“, um die Klimakrise zu bewältigen. 72 % der Europäer*innen und US-Amerikaner*innen, sowie 84 % der Chines*innen glauben, dass ihr individuelles Verhalten einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen leisten kann.⁸⁵ Der Umfrage zufolge stimmen 40 % der europäischen, 38 % der US-amerikanischen und 43 % der chinesischen Befragten der Aussage zu, dass ein Verzicht auf Flugreisen die einfachste Verhaltensänderung für Klimaschutz darstellt.⁸⁶ Diese Einstellung reflektiert sich auch im intendierten Verhalten der Befragten: 37 % der Chines*innen, 22 % der Europäer*innen und 22 % der US-Amerikaner*innen gaben an, dass sie aufgrund der Besorgnis um die Klimakrise auf das Fliegen verzichten werden.⁸⁷

Diese Ergebnisse zeigen sich auch auf globaler Ebene. Laut einer weltweiten Umfrage von Ipsos Mori würde einer von sieben Befragten (14 %) ein

Verkehrsmittel mit einem geringeren CO₂-Fußabdruck nutzen, auch wenn es weniger bequem oder teurer wäre als eine Flugreise. Doppelt so viele (29 %) würden zugunsten eines klimafreundlicheren Verkehrsmittels auf das Fliegen verzichten, wenn dieses genauso bequem oder nicht teurer als ein Flug ist.⁸⁸ Umfrageergebnisse wie diese zeigen, dass es möglich ist, durch die Kommunikation neuer Narrative im Rahmen von Kampagnen deutlich zu machen, dass es einen starken Appetit auf bessere Mobilitätssysteme gibt. Dieser Optimismus ist jedoch mit Vorsicht zu genießen: Untersuchungen zeigen immer wieder, dass im Bereich des Flugverkehrs eine Diskrepanz zwischen der Besorgnis über die Klimakrise und der tatsächlichen Vermeidung von Flugreisen besteht. Diese wird als „Einstellungs-Verhaltens-Lücke“ (attitude-behaviour gap) bezeichnet.⁸⁹

Abgesehen vom individuellen Verhalten zeigen Umfragen recht deutlich, dass es ein Bewusstsein über ungerechte Privilegien des Flugverkehrs gibt: 72 % aller Europäer*innen finden eine CO₂-Steuer für Flugreisen sinnvoll.⁹⁰ 73 % der Österreicher*innen fänden es sinnvoll, wenn das Steuerprivileg für Kerosin aufgehoben würde.⁹¹ 89 % aller Befragten sprechen sich dafür aus, die Kosten für Flüge, insbesondere für Vielflieger*innen, zu erhöhen.⁹²

Das Phänomen des „Flygskam“ oder der „Flugscham“, ein gesellschaftlicher Trend der ursprünglich aus Schweden kommt, ermutigt Individuen mit dem Fliegen aufzuhören um ihre Emissionen zu reduzieren. Der Trend ist ein Beleg für die veränderte öffentliche Wahrnehmung des Flugverkehrs. Es wird dabei an moralische Verantwortung und das Bewusstsein für die Umweltfolgen des Fliegens appelliert (oft negativ als Schuld oder sogar als „Scham“ bezeichnet).⁹³ Auswirkungen der „Flugscham“ auf die Nachfrage im Flugverkehr wurden in Schweden, Frankreich, Deutschland und auch in Neuseeland festgestellt.⁹⁴ Tågskryt ist die positive Alternative zu Flygskam und bedeutet wörtlich übersetzt „Zugprahlerei“ – es betont ein positives Gefühl, ein klimafreundlicheres Verkehrsmittel gewählt zu haben. Es hat sich gezeigt, dass es Menschen dazu ermutigt, den Zug zu nehmen und sich darüber auszutauschen.

Trotz dieser Wirkung von sozialen Normen auf die Bereitschaft zu Fliegen, scheint es so, als dominiere das unablässige Bemühen der Flugindustrie mit Werbemaßnahmen Fliegen mit Freiheit zu assoziieren. Dies bedeutet, dass zwar das Pochen auf individuelle Verhaltensänderungen die Nachfrage nach Flügen senken kann, aber alleine keine adäquate Strategie zur langfristigen Reduktion des Flugverkehrs darstellt.⁹⁵

Internationale Umfragedaten belegen also einen klaren Trend, dass die Sorge um die Umwelt wächst und viele Menschen erkennen, dass die Flugindustrie und Regierungen mehr unternehmen müssen, um die Klimakrise zu bekämpfen. Dennoch gibt es große

Teile der Menschheit, deren Meinungen gegenüber der Luftfahrt nicht angemessen erfasst werden. Die meisten dieser Menschen leben im Globalen Süden und ihre überwiegende Mehrheit hat noch nie ein Flugzeug betreten. Die meisten der dort lebenden Menschen spüren bereits heute die Auswirkungen der Klimakrise, obwohl sie nur sehr wenig zu den weltweiten Emissionen beitragen. Die wenigen vorhandenen Umfragedaten fokussieren sich auf die Erfahrungen der Verbraucher*innen bei Flugreisen, auf Wachstumsprognosen des Flugverkehrs im Globalen Süden oder auf die Rolle des Flugverkehrs als Treiber von Wirtschaftswachstum und „Entwicklung“. Diese Umfragen zeigen, dass die Meinungen und Sorgen der Menschen, die von der Expansion der Flugindustrie direkt betroffen sind, durchweg ignoriert, heruntergespielt und übersehen werden.

WAS DENKT DIE ÖFFENTLICHKEIT ÜBER DAS BESTEHENDE WIRTSCHAFTSSYSTEM?

Die Kritik an der Flugindustrie muss in eine grundlegendere Kritik des globalen Wirtschaftssystems eingebettet werden. Dessen Probleme, wie ungleiche und koloniale Machtverhältnisse, Armut, soziale Ungerechtigkeit, Korruption und Umweltzerstörung stehen dabei im Fokus. Das globale Edelman Trust Barometer hat 2020 zum ersten Mal ergeben, dass die Mehrheit der Befragten in insgesamt 28 Ländern der Meinung ist, dass der Kapitalismus in seiner heutigen Form mehr Schaden als Nutzen in der Welt anrichtet.⁹⁶ Das allgemeine Misstrauen gegenüber dem Kapitalismus war in Thailand (75%) und Indien (74%) am größten, dicht gefolgt von Frankreich, wo 69% der Befragten ihr Misstrauen zum Ausdruck brachten. Nur in Kanada,

Australien, den USA, Südkorea, Japan und Hongkong war die Mehrheit der Befragten der Meinung, dass der Kapitalismus mehr Gutes als Schlechtes bewirkt – und das, außer in Japan, auch nur mit knappem Vorsprung.⁹⁷ Umfragen wie diese verdeutlichen die weltweit wachsende Unzufriedenheit mit dem Status Quo und unterstreichen das Potenzial für die Etablierung alternativer Lebensformen und neuer Mobilitätssysteme.

Die gleiche Umfrage ergab auch, dass 57% der Befragten weltweit der Meinung waren, dass Regierungen eher dem Interesse einiger Weniger, als der Mehrheit dienen.⁹⁸ Dies ist im Besonderen in Anbetracht der massiven Geldgeschenke zu berücksichtigen, die die Flugindustrie während der Pandemie erhielt. Einer Greenpeace-Studie zufolge waren 93% der Befragten der Mei-

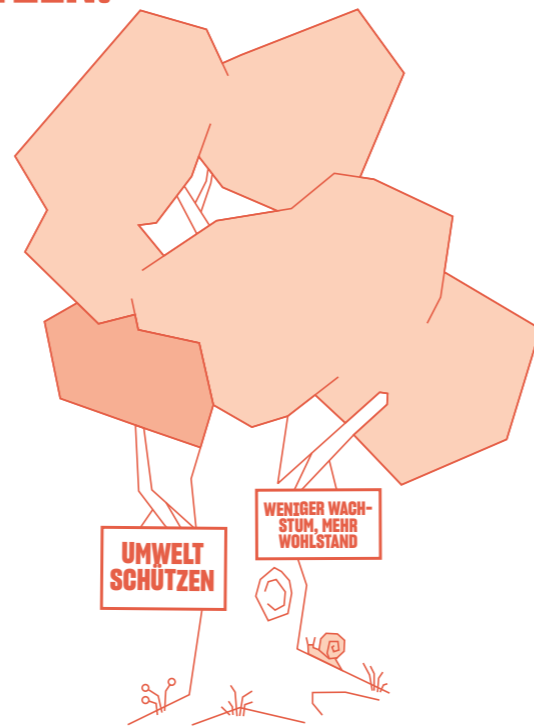
nung, dass die Flugindustrie nicht vorrangig durch Steuergelder unterstützt werden sollte.⁹⁹

Zu dieser Stimmung hinzu kommt eine zunehmende Prekarisierung des Wirtschaftssystems. 83% der weltweit Befragten einer Studie äußerten Ängste, wegen der zunehmenden Automatisierung von Arbeitsprozessen, durch Effekte der Globalisierung oder aufgrund von Wirtschaftskrisen ihren Job zu verlieren.¹⁰⁰ Eine in 27 Ländern stattgefundene Befragung des Weltwirtschaftsforums entdeckte ähnliche Einstellungen: 54% der Befragten gaben an, Angst zu haben, ihren Job innerhalb der nächsten 12 Monate zu verlieren.¹⁰¹ Daher lässt sich feststellen, dass es auf der ganzen Welt eine große Gruppe an Menschen gibt, die für Narrative empfänglich sind, die wirtschaftliche Ungleichheit und

WUNSCH VON PROFIT UND WACHSTUM ABZUKEHREN, UM DIE UMWELT ZU SCHÜTZEN.

83 %
aller Befragten wollen mehr **Umweltschutz**

74 %
aller Menschen wollen ökonomische Prioritäten **weg von Profit und Wachstum hin zu Wohlbefinden und Umweltschutz verschieben**



Eine 2021 durchgeführte Studie in allen G20 Ländern zeigt, dass eine große Mehrheit Wert darauf legt, den Planeten mehr zu schützen und die Wirtschaft vom Profit- und Wachstumsstreben abzubringen.

Quelle: Gaffney et al. (2021): Global Commons Survey: Attitudes to planetary stewardship and transformation among G20 countries.

die Rolle von Unternehmen und Politiker*innen kritisieren und Solidarität mit Arbeitnehmer*innen vermitteln.

Das allgemeine Misstrauen und die Unzufriedenheit mit dem existierenden Wirtschaftssystem führte zum Aufkeimen alternativer Zukunftsvisionen. Eine vom rechtskonservativen britischen Institute of Economic Affairs (IEA), durchgeführte Umfrage über die Einstellung junger Menschen zum Kapitalismus ergab, dass 67% der jungen Brit*innen gerne in einem sozialistischen Wirtschaftssystem leben würden.¹⁰² Die gleiche Umfrage ergab, dass drei Viertel der Befragten der Behauptung zustimmen, dass der Klimakollaps ein spezifisch kapitalistisches Problem sei.¹⁰³ Eine von Amnesty International in 22 Ländern durchgeführte Umfrage unter 18- bis 25-jährigen zeichnet

ein ähnliches Bild: 41% der Befragten nannten den Klimawandel das weltweit dringendste Problem.¹⁰⁴ Das 'Peoples' Climate Vote', die weltweit größte Klimaumfrage, die von den Vereinten Nationen im Jahr 2021 durchgeführt wurde, ergab, dass 64% der Menschen in allen 50 befragten Ländern den Klimawandel als eine globale Notlage bewerten.¹⁰⁵

Im Angesicht der Corona-Pandemie wurde der Wunsch nach einer alternativen Zukunft, also einem neuen sozialen und ökonomischen System, im Herzen der Öffentlichkeit geweckt. Eine Studie von Ipsos Mori im Auftrag des Weltwirtschaftsforums ergab, dass es statt einer Rückkehr in die Welt vor der Corona-Pandemie, einen tiefen und weitverbreiteten Wunsch nach einem umfassenden Wandel gibt. Fast drei Viertel (72%) der Erwachsenen aus ins-

gesamt 27 Ländern gab an, dass sich ihr Leben nach der Pandemie deutlich verändern soll. Fast neun von zehn Personen (86%) wünschen sich, dass sich die Welt deutlich verändert und nachhaltiger und gerechter wird.¹⁰⁶ Mit 94% der Befragten, die sich eine deutliche Veränderung des globalen Systems wünschen, stehen Russland und Kolumbien an der Spitze der Länder, in denen der Wunsch nach Veränderung und einer alternativen Zukunft am stärksten ausgeprägt ist. Knapp dahinter folgen Peru (93%), Mexiko (93%), Chile (93%), Malaysia (92%), Südafrika (91%), Argentinien (90%) und Saudi-Arabien (89%).¹⁰⁷ Dabei sind Menschen auch bereit, Veränderungen selbst in Angriff zu nehmen: 2021 erklärten 80% der Befragten einer Pew-Forschungsumfrage in 17 Ländern, dass sie zumindest einige Veränderungen in ihrem Leben vornehmen würden, um die Auswirkungen der Klimakrise zu verringern. In Ländern wie Griechenland (62%), Italien (54%) und Spanien (49%) waren große Teile der Befragten auch bereit „viele“ Veränderungen vorzunehmen. In der gleichen Umfrage gaben 72% der Befragten an, dass sie „etwas“ oder „sehr besorgt“ darüber sind, dass die Klimakrise ihnen selbst irgendwann schaden wird.¹⁰⁸

MENSCHEN WOLLEN, DASS SICH DIE WELT NACH DER PANDEMIE ÄNDERT

GLOBALER DURCHSCHNITT



KOLUMBIEN



CHINA



INDIEN



GROSSBRITANNIEN



SPANIEN



FRANKREICH



AUSTRALIEN



DEUTSCHLAND



In einer internationalen Umfrage aus dem Jahr 2020 gaben 86% der Menschen an, dass sie sich wünschen, dass sich die Welt nach COVID erheblich verändert und nachhaltiger und gerechter wird.

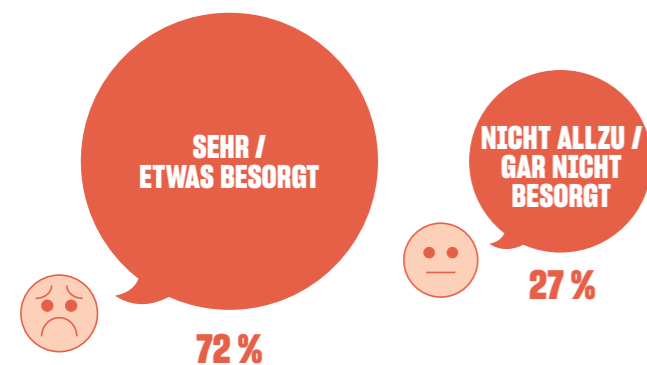
Quelle: Ipsos (2020): How Much Is the World Yearning for Change After the COVID-19 Crisis. bit.ly/IpsosChangeCovid

WIE DIE PANDEMIE UNSERE SICHT AUF DIE FLUGINDUSTRIE UND MOBILITÄT VERÄNDERT HAT

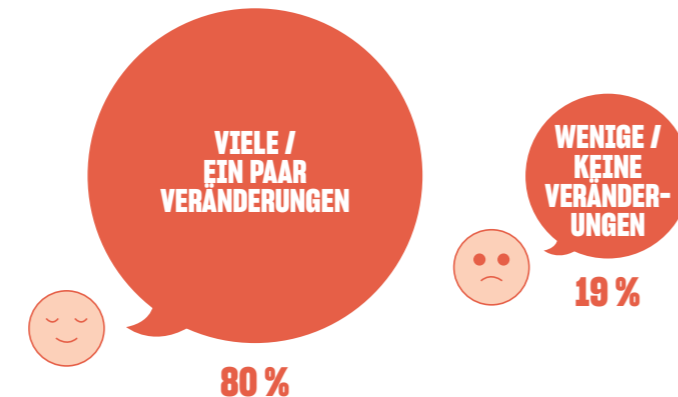
In der Öffentlichkeit gibt es einen Wunsch nach einem besseren, gerechteren Mobilitätssystem: Eine Lust, die möglicherweise durch die Pandemie verstärkt wurde. Eine YouGov-Umfrage, die untersucht hat, wie sich das Reiseverhalten nach der Pandemie verän-

SORGEN WEGEN DER KLIMAKRISE UND HANDLUNGSWILLE

MENSCHEN DIE BESORGT SIND, DASS DIE GLOBALE KLIMAERHITZUNG IHNEN WÄHREND IHRES LEBENS PERSÖNLICH SCHADET



MENSCHEN DIE BEREIT SIND, ANDERS ZU LEBEN UND ZU ARBEITEN, UM DABEI ZU HELFEN, DIE FOLGEN DER KLIMAKRISE ZU MINIMIEREN



Menschen auf der ganzen Welt sind sehr besorgt wegen der Klimakrise und erklären sich bereit, notwendige Veränderungen in Kauf zu nehmen. Nach einer Pew Research Center Umfrage in 17 Ländern gibt es jedoch weniger Vertrauen in Maßnahmen zur Lösung des Problems.

Quelle: Pew Research Center (2021): In Response to Climate Change, Citizens in Advanced Economies Are Willing To Alter How They Live and Work

dem wird, hat ergeben, dass in Italien, Deutschland, Indien und Großbritannien rund ein Drittel der Menschen nach der Pandemie aus Sorge um die öffentliche Gesundheit und um die Klimawirkung weniger fliegen wollen. Andererseits zeigt dieselbe Umfrage in anderen Ländern auch das Gegenteil: 50% der Nigerianer*innen und 40% der Brasilianer*innen gaben an, nach der Pandemie mehr fliegen zu wollen.¹⁰⁹ Letztere Ergebnisse müssen natürlich im Lichte davon gesehen werden, dass nur wenige Menschen aus diesen Ländern bisher geflogen sind. So gibt es auch das Bedürfnis, Urlaube mehr im Inland zu verbringen. Fast 80% aller Befragten einer in Deutschland durchgeführten Studie wollten auch nach Aufhebung der Pandemie-Reisebeschränkungen lieber Urlaub in Deutschland als im Ausland machen.¹¹⁰ Ähnliche Einstellungen wurden auch in Italien, China, Thailand und Großbritannien festgestellt.¹¹¹

Die Pandemie hat den Alltag und damit auch viele Selbstverständlichkeiten, wie im Reiseverhalten, verändert. In einer YouGov-Umfrage gaben die Hälfte der Geschäftsreisenden an, die Flugpause habe keine Auswirkungen auf ihr Arbeitsleben gehabt.¹¹² Mehr als ein Viertel der französischen und niederländischen Geschäftsreisenden gab an, dass sich ihr Arbeitsleben während der durch die Pandemie verursachten Flugpausen sogar verbessert habe.¹¹³ Die Studie stellte des Weiteren fest, dass jede*r zweite Geschäftsreisende keine Auswirkungen auf die Produktivität während Homeoffice und Lockdown bemerkt hatte.¹¹⁴ Aufgrund der beträchtlichen Einsparungen und Vorteile, die sich aus der Einschränkung von Geschäftsreisen ergaben, ist es unwahrscheinlich, dass Unternehmen zu alten Gewohnheiten zurückkehren – auch wenn Airlines dies hoffen. Eine Bloomberg-Umfrage unter 45 Großunternehmen in Europa, Asien

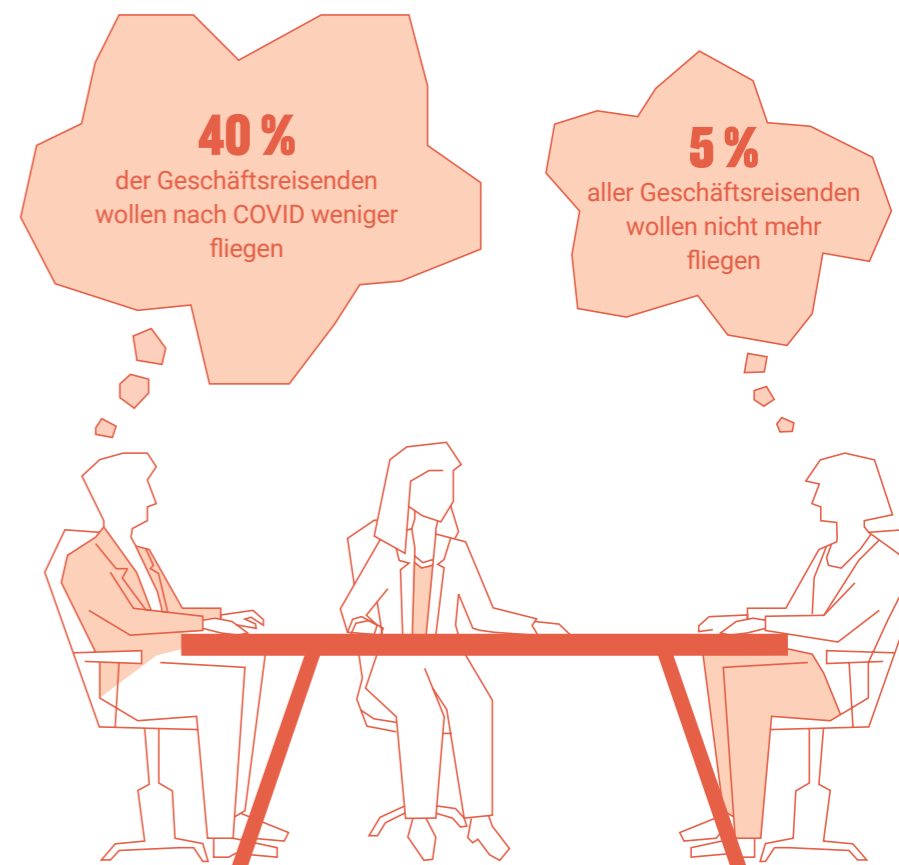
und den USA ergab, dass 84% der befragten Unternehmen planen, weniger Geld für Reisen auszugeben, wobei sie die Emissionseinsparungen als Hauptgrund angaben.¹¹⁵

Es besteht zwar die Sorge, dass die öffentliche Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs auch in Bussen und Zügen, aus Sorge vor Ansteckung nachhaltig beschädigt sein könnte. Jedoch zeichnen Befragungen, die während der Pandemie durchgeführt wurden, ein genaueres Bild.¹¹⁶ In Spanien ergab eine Umfrage, dass fast die Hälfte (49%) der Menschen trotz der Pandemie die öffentlichen Verkehrsmittel gleich häufig oder sogar häufiger genutzt haben.¹¹⁷ Eine weitere in Spanien durchgeführte Studie zeigte dort, dass fast 90% der Befragten bereit waren, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, sobald die Corona-Maßnahmen gelockert würden. Dies war unter allen Verkehrsmitteln der höchste Wert.¹¹⁸

WERDEN GESCHÄFTSFLÜGE WIEDER ZUNEHMEN?

Eine YouGov-Umfrage ergab: 45% der Geschäftsreisenden wollen nach Corona weniger oder gar nicht mehr fliegen. Dieselbe Umfrage zeigt, dass die Hälfte keine Auswirkungen auf ihr Arbeitsleben erwartet. Über ein Viertel der französischen und niederländischen Geschäftsreisenden berichtet, dass sich ihr Arbeitsleben während der Pandemie bedingten Flugpausen tatsächlich verbessert hat.

Quelle: YouGov (2021): Changes in Business Travel. bit.ly/YouGovSurveyResults



BULLSHITFLÜGE

EINE DEBATTE ÜBER LEGITIMEN FLUGVERKEHR



Wir wissen, dass Fliegen schlecht für's Klima ist. Weniger offensichtlich ist, dass ein großer Teil davon auch sinnlos und unnötig ist. In Anlehnung an das Konzept des Anthropologen David Graeber, der von „Bullshit-Jobs“¹¹⁹ spricht, also von Jobs, die sinnlos und schädlich für die Gesellschaft sind, sprechen wir von „Bullshitflügen“. Das sind Flüge, die unnötig, oder gar dekadent und nicht nur wegen ihrer Auswirkungen auf das Klima ungerecht sind. Sie sollten sofort gestoppt werden.¹²⁰

Beispiele für „Bullshitflüge“ sind etwa Flüge für Wochenendtrips, Kurzstreckenflüge, Reisen mit Privatjets, unnötige Geschäftsreisen, oder Weltraumflüge für Milliardäre. Dazu gehören auch „Geisterflüge“, die Airlines mit leeren Flugzeugen durchführen, um ihre Slots, sozusagen ihre Startrechte, nicht zu verlieren. Im Gegensatz dazu gibt es auch legitime Flüge, zum Beispiel für Notfälle, zur Katastrophenhilfe, zum Besuch von Familienmitgliedern auf anderen

Kontinenten oder zur Schaffung sicherer Fluchtwege. Andere Flüge, wie zum Beispiel solche für längere Auslandsaufenthalte, sind schwerer einzustufen. Natürlich berührt die Diskussion darüber, welche Flüge sinnvoll sind, welche Ticketpreise für wen bezahlbar sind und was gerechte Maßnahmen sind auch andere soziale Fragen, vor allem der Ungleichheit. Über diese Fragen zu sprechen hilft, die Zusammenhänge zwischen einer individuellen Flugreise und einem System aufzuzeigen, welches Bullshitflüge fördert, Subventionen für die Industrie priorisiert und reichen Vielverschmutzer*innen einen Freifahrtschein zur Klimaverschmutzung ausstellt.

Eine faire Reduktion des Flugverkehrs bedeutet, dass Bullshitflügen ihre gesellschaftliche Akzeptanz entzogen werden muss. Dies gelingt durch einen kulturellen Wandel einerseits, aber auch durch gezielte Regulierungen und Veränderungen auf institutioneller Ebene.



This planet is the only home we'll ever have. There's no place like it. And home is always, always, always worth it.
Mary Annase Heglar

EINE FRAGE DER KLIMAGERECHTIGKEIT

Der Flugverkehr ist eines der gravierendsten Beispiele für Klima-Ungerechtigkeit. Den Flugverkehr neu zu framen ist damit eine Frage der Gerechtigkeit.

Wir leben in einer Zeit der ökologischen Ungerechtigkeit. **Diejenigen Gemeinschaften, die am wenigsten zur Klimakrise beigetragen haben, leiden schon heute am meisten an ihren Folgen.** Reiche Länder in Europa, Nordamerika und in anderen Teilen der Welt müssen die Ersten sein, die ihre klimaschädliche Verschmutzung einstellen. Parallel müssen sie ärmere Länder dabei unterstützen, von fossilen Brennstoffen weg zu kommen und sich an die Folgen des Klimakollaps anzupassen.

Das ist die Geschichte von **Klimagerechtigkeit, die wir alle zu hören bekommen haben. Und sie ist wahr, aber unvollständig. Klimagerechtigkeit bedeutet viel mehr als die Maßnahmen zur Emissionsminderung zu unterstützen und Anpassungsmaßnahmen zu finanzieren.** Klimagerechtigkeit zu erreichen bedeutet ein gutes Leben für alle über die Profite von wenigen zu stellen. Klimagerechtigkeit muss eine

globale Gerechtigkeit bedeuten, welche die Rechte aller Lebewesen und des globalen Ökosystems, sowie die **historische Verantwortung** für die Klimakrise und die **tiefen Ungerechtigkeiten** des gegenwärtigen Systems anerkennt. Sie impliziert also auch den **Widerstand gegen alle Formen der Diskriminierung**, also Sexismus, Rassismus, Klassismus, aber zum Beispiel auch gegen Diskriminierungen auf Basis von Behinderungen, Religion oder sexueller Orientierung.

Um dafür zu sorgen, dass alle Menschen ein gutes Leben auf einem gedeihenden Planeten führen können, reicht es nicht, Kleinigkeiten des bestehenden Systems zu verändern. Wir müssen ein neues Wirtschaftssystem entwickeln, das die Bedürfnisse aller Menschen im Einklang mit ihrer Umwelt ins Zentrum stellt. Ein entscheidender Schritt dabei: wir brauchen ein neues Mobilitätssystem.

KLIMASCHULD UND GLOBALE VERANTWORTUNG

Unsere Welt sähe sehr anders aus, hätten wir nie angefangen Kohle, Öl und Gas zu verbrennen. Aber wer ist das „wir“ in diesem Fall? Es ist der Teil der Welt, der meist als „die reichen Länder“ oder als „der Globale Norden“ bezeichnet wird. Es sind die Nationen, die als erstes eine Industrialisierung erlebt haben. Das industrielle Wachstum auf Basis fossiler Energien, Kolonialismus und Imperialismus, sowie Globalisierungsprozesse führten dazu, dass diese Nationen gewaltigen Reichtum anhäufen konnten. Bis heute konzentriert sich ein Großteil der politischen und wirtschaftlichen Macht in diesen Ländern – Macht, die häufiger dazu genutzt wird, Klimagerechtigkeit und

Klimaschutzmaßnahmen zu blockieren, statt zu fördern.¹²¹

Würden alle Menschen gleich viel Treibhausgase ausstoßen, aber nur so viel, wie mit dem planetaren Limit vereinbar sind, dann würde deren Konzentration in unserer Atmosphäre bei 350 ppm (parts per Million) liegen. Alles, was Nationen über diesen gleichen Anteil hinaus ausstoßen, können wir als klimaschädlichen Überschuss verstehen. **Länder des globalen Nordens sind für 92 % dieser überschüssigen Emissionen verantwortlich, Länder des globalen Südens gerade mal für 8 %.**¹²² Fast zwei Drittel der bis heute ausgestoßenen Treibhausgasemissionen sind auf nur 90 Firmen wie Chevron, Peabody und Shell zurückzuführen. Diese Firmen sind größtenteils in Besitz von Inhaber*innen im globalen Norden.¹²³

Bis heute stoßen Menschen im globalen Norden sehr viel mehr Treibhausgase aus, als Menschen in Ländern des globalen Südens. Daraus folgt, dass die wohl gerechteste Art der Emissionsreduzierung darin bestünde, dass die

reichsten 10 % der Weltbevölkerung die Verantwortung für 87 % der insgesamt erforderlichen Emissionsreduzierung übernehmen. Die ärmsten 50 % der Menschheit wären noch gar nicht verpflichtet, ihre Emissionen zu reduzieren.¹²⁴

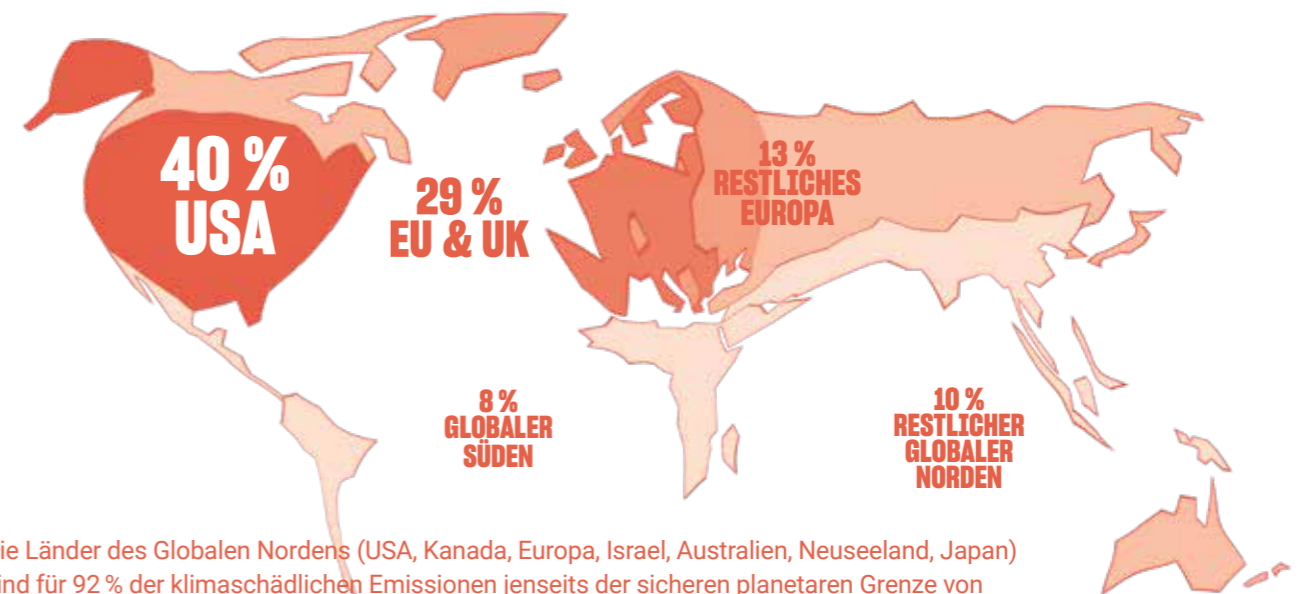
KLIMA-UNGERECHTIGKEIT INNERHALB VON GESELLSCHAFTEN

Die Teilung zwischen Reich und Arm und zwischen Mächtigen und Marginalisierten ist nicht nur geografischer Natur: Es gibt ungemeine Ungleichheiten im CO₂-Ausstoß innerhalb von Regionen und Nationen. Weniger privilegierte beziehungsweise marginalisierte Gruppen sind viel stärker von den Folgen der Klimakrise betroffen, obwohl sie weniger dazu beigetragen haben. Es handelt sich

um diejenigen, die auch von anderen Formen der Diskriminierung betroffen sind: FLINTA* (Frauen, Lesben, inter, nicht-binäre, trans und agender Menschen), Schwarze, People of Color, Indigene, wirtschaftlich benachteiligte Gemeinschaften und Menschen an den Frontlinien der fossilen Brennstoffgewinnung und des Klima-Kolonialismus.¹²⁵ Dies trifft in mehrfacher Hinsicht zu:

- Erstens: Diese Gruppen sind **weniger an den Profiten beteiligt, die aus der Verbrennung von Öl, Kohle und Gas entstehen und gleichzeitig stärker von den Folgen betroffen.** Ein Beispiel: Wohlhabende Männer fliegen am meisten und fahren am meisten Auto.¹²⁶ Außerdem sind es ebenfalls überwiegend Männer, die Ölfirmen betreiben und die Gewinne beanspruchen.¹²⁷
- Zweitens: Die benannten Gruppen **sind am meisten von den Folgen des fossilen Ausbeutungssystems betroffen.**¹²⁸ Wirtschaftlich benach-

REICHE LÄNDER TRAGEN ÜBERWÄLTIGENDE VERANTWORTUNG FÜR DIE KLIMAZERSTÖRUNG



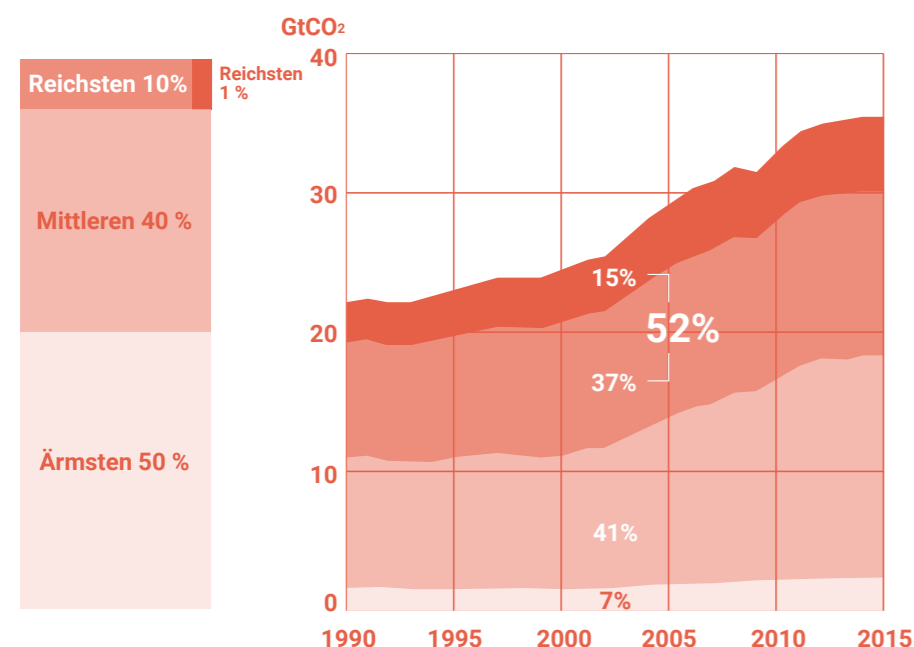
Die Länder des Globalen Nordens (USA, Kanada, Europa, Israel, Australien, Neuseeland, Japan) sind für 92 % der klimaschädlichen Emissionen jenseits der sicheren planetaren Grenze von 350 ppm CO₂ verantwortlich. Der Globale Süden (Lateinamerika, Afrika, Naher Osten, Asien) ist nur für 8 % verantwortlich.

Quelle: Hickel (2020): Quantifying national responsibility for climate breakdown: an equality-based attribution approach for carbon dioxide emissions in excess of the planetary boundary

DIE REICHSTEN 10% VERURSACHEN MEHR ALS DIE HÄLFTE DER GLOBALEN EMISSIONEN

ANTEIL AN DER WELTBEVÖLKERUNG

ANTEIL AN DEN KUMULIERTEN EMISSIONEN 1990-2015



Zwischen 1990 und 2015 war allein das reichste 1% der Weltbevölkerung (ca. 63 Millionen Menschen) für 15% der gesamten Emissionen verantwortlich – doppelt so viel wie die ärmste Hälfte der Weltbevölkerung. Die reichsten 10% verursachen 52% aller klimaschädlichen Emissionen.

Quelle: Oxfam (2020): Confronting Carbon Inequality. bit.ly/OxCarbonIneq

teiligte Gemeinschaften, Schwarze und People of Colour leben mit einer höheren Wahrscheinlichkeit neben schmutzigen Raffinerien oder lauten und die Luft verpestenden Flughäfen und Straßen. Indigene werden häufig vertrieben und ihre Gebiete in Folge der Extraktion und Verarbeitung von fossilen Ressourcen zerstört.

→ Fünftens: Marginalisierte Menschen sind am **stärksten von den direkten Auswirkungen der Scheinlösungen zur Klimakrise betroffen**. Zum Beispiel, wenn indigene Gemeinschaften für Kompensationsprojekte von ihrem Land vertrieben werden oder wirtschaftlich benachteiligte Gemeinschaften durch Landraub für die Agrartreibstoffproduktion in ihrer Existenz bedroht werden.¹³¹

Wie viel Klimaverschmutzung eine einzelne Person verursacht, hängt vor allem von ihrem Einkommen und Vermögen ab.¹³² Zwischen 1990 und 2015 waren die reichsten 10% der europäischen Bürger*innen für 27% der gesamten Emissionen in der EU verantwortlich. Das entspricht gleichzeitig den gesamten Emissionen der ärmsten Hälfte der europäischen Bevölkerung.¹³³ Während der Anteil der einen durch die Befriedigung lebenswichtiger Bedürfnisse wie Essen und Heizen verursacht wird, stammen die übermäßigen Emissionen der Reichsten aus deren Luxuskonsum,

etwa durch große Autos und viele Flugreisen. Dabei nehmen die Emissionen der Reichsten zu: Im gleichen Zeitraum stiegen die Emissionen der reichsten 10% der europäischen Bevölkerung um 3% und die Emissionen der reichsten 1% um 5%. Die Emissionen der ärmeren und mittleren Einkommensgruppen gingen hingegen zurück.¹³⁴

Maßnahmen zur Bewältigung der Klimakrise dürfen diese Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten innerhalb und zwischen Ländern nicht ignorieren oder verstärken. Es führt kein Weg daran vorbei: **Klimagerechtigkeit muss zu einer Veränderung der Art und Weise führen, wie wir auf diesem Planeten zusammenleben, wie wir Entscheidungen treffen, arbeiten, produzieren, konsumieren und wie wir unsere Beziehung zur Umwelt pflegen. Klimagerechtigkeit muss sowohl global als auch lokal sein.**

→ Drittens: Sie sind von den **langfristigen Konsequenzen der Klimakrise, wie Wasserknappheit oder Ernteausfällen, stärker betroffen**.¹²⁹ Die Betroffenen haben weniger Mittel und finanzielle Ressourcen, sich an die zunehmend lebensfeindlichen Umweltbedingungen anzupassen.

→ Viertens: Die Klimakrise wirkt als **Verstärker bestehender Ungleichheiten, Diskriminierungen und Konflikte**.¹³⁰ Dort wo Konflikte über Ressourcen und Wasser ausbrechen, verschlechtern sich die Lebensbedingungen für vulnerable Gruppen und Gemeinschaften dramatisch.

FRAMING CLIMATE JUSTICE

Das britische Projekt „Framing Climate Justice“ von PIRC, 350.org und NEON, brachte Organisator*innen der gesamten britischen Klimabewegung zusammen, um die Geschichten zu erzählen, die wichtig sind, um den Kampf für Klimagerechtigkeit zu stärken. Die Ergebnisse ihrer Untersuchungen und Tests zeigen, wie wir die Werte und Inhalte von Klimagerechtigkeit effektiver kommunizieren können. Sie **empfehlen ein Narrativ der Solidarität als den effektivsten Weg, um Kernkonzepte zu vermitteln und gemeinsame Werte anzusprechen.**

Die von ihnen vorgeschlagenen Botschaften zeigen, dass die für die Klimakrise verantwortlichen Länder und die am stärksten betroffenen Regionen in diesem Kampf zusammen stehen müssen. Die Botschaften verweisen auf korrupte Eliten, die vom Anheizen der Klimakrise profitieren, während die Folgen von den Ärmsten und am meisten Benachteiligten getragen werden. Lösungsinstrumente, Macht und Geld müssen umverteilt werden – von den Eliten zu denjenigen, die bislang

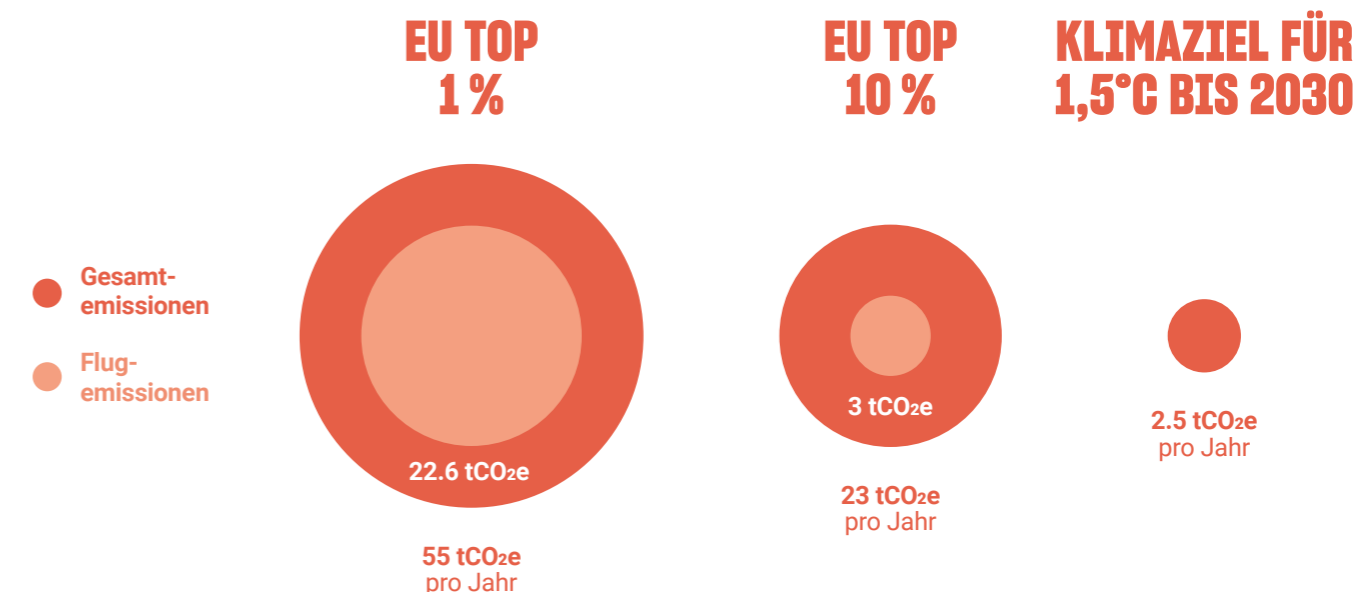
von den Entscheidungen ausgeschlossen und am meisten von den Folgen der Klimakrise betroffen sind.

DIE WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE ÜBER DIE MEINUNG DER BRITISCHEN BEVÖLKERUNG:

Viele Menschen haben erkannt, dass einige Industrien dem Planeten schaden, dass ausufernder Konsum ein Problem darstellt, dass Menschen unterschiedlich von den Folgen der Klimakrise betroffen sind und dass die Hauptverantwortlichen der Klimakrise den größten Beitrag zur Lösung leisten müssen. Daneben gibt es weit verbreitete Missverständnisse, wie zum Beispiel, dass wir durch Zufall in die Klimakrise geraten wären oder, dass die Klimakrise nicht mit Unterdrückungsformen wie Sexismus oder Rassismus zusammenhinge.

Mehr zum Thema: framingclimatejustice.org

EUROPAS 1%: HIMMELHOHE FLUGEMISSIONEN



Um unter der 1,5-Grad-Grenze zu bleiben, müssen die Emissionen pro Kopf bis 2030 auf 2,5 Tonnen sinken. Die reichsten 1% der EU-Bürger*innen verursachen allein mit dem Fliegen fast das Zehnfache: 22,6 Tonnen laut einer Studie aus dem Jahr 2020. Selbst die reichsten 10% verursachen immer noch

viel mehr Flugemissionen als für 1,5°C notwendig ist. Die Ärmsten hingegen fliegen kaum, auch in Europa.

Quelle: Ivanova & Wood (2020): The unequal distribution of household carbon footprints in Europe and its link to sustainability. bit.ly/EUemispc

KLIMAGERECHTIGKEIT UND REPARATIONEN

Die Länder, Unternehmen und Bürger*innen in Europa, Nordamerika und anderen Regionen, die die größte historische Verantwortung für die Klimakrise tragen, müssen die Initiative ergreifen und ihre Emissionen drastisch reduzieren. Vor allem aber müssen die bisherigen sozia-

len und ökologischen Schulden bezahlt werden. Kein Geld der Welt kann die Folgen kolonialer Gewalt und massiver Ausbeutung von Menschen und Ressourcen auch nur annähernd wiedergutmachen. Aber um Klimagerechtigkeit zu erreichen, müssen all jene, die von der Zerstörung der Natur, der Lebensgrundlagen und der Zukunft profitiert haben, finanzielle Entschädigungen an die Gemeinschaften im Globalen Süden leisten. Diese Reparationen müssen über das Finanzielle hinaus reichen. Sie müssen auch Technologie-Transfers, Patent-

freigaben und Schuldenschnitte für die vulnerabelsten Länder beinhalten. Zu Reparationen gehören auch politische Maßnahmen, die auf Vertreibung von Menschen durch die zunehmende globale Erhitzung reagieren.¹³⁵

Das allumfassende Ziel ist eine planetare Gerechtigkeit,¹³⁶ in der jede*r und alles auf unserem Planeten die Möglichkeit hat, ein gutes Dasein zu führen.

GRUNDSÄTZE DER PLANETAREN GERECHTIGKEIT

→ Erkennt die historische Ungleichheit der CO₂-Emissionen zwischen Globalem Norden und Globalem Süden und deren unterschiedliche Verantwortung zur Bewältigung der Klimakrise an.

→ Erkennt an, dass die ökologische Krise unseres Planeten in jahrhundertalten Ungerechtigkeiten des Kolonialismus, Patriarchats, Rassismus und Kapitalismus wurzelt.

→ Bekämpft Ungleichheiten und schafft Möglichkeiten für ein gutes Leben für alle fühlenden und nicht-fühlenden Wesen.

→ Fordert die Kräfte heraus, die den notwendigen sozialen Wandel und gerechte Transformationsprozesse blockieren.

→ Sichert die Rechte auf einen gesunden und gedeihenden Planeten für alle zukünftige Generationen

→ Erkennt an, dass die Klimakrise kein zukünftiges Problem ist, sondern bereits Schäden verursacht hat und aktuell verursacht, von denen besonders vulnerable und marginalisierte Gruppen betroffen sind.

→ Wendet einen intersektionalen Ansatz auf die Klimakrise an, bei dem Sexismus, Rassismus Klassismus und weitere Diskriminierungen die Häufigkeit und Schwere der erlebten Klimaauswirkungen bestimmen können.

→ Ist sich bewusst, dass es sowohl zwischen als auch innerhalb von Ländern eine Ungleichheit in Bezug auf den Treibhausgasausstoß besteht und die reichen Bürger*innen für deutlich mehr Emissionen verantwortlich sind

→ Ist sich bewusst, dass ein echter gesellschaftlicher Wandel erforderlich ist, um die Klimakrise zu bewältigen und ihre Folgen zu mildern.

→ Spricht sich für Reparationen aus, um den Verlusten und Schäden, die durch die Zerstörung der Lebensgrundlagen entstanden sind, so weit wie möglich gerecht zu werden; diese gehen über eine finanzielle Unterstützung hinaus und umfassen auch globale Bewegungsfreiheit.

→ Unterscheidet zwischen notwendigen Grundbedürfnissen und Luxusaktivitäten, um zu entscheiden, welche Sektoren ihre Emissionen zuerst und am schnellsten reduzieren müssen.

→ Stellt sicher, dass die Maßnahmen zur Bekämpfung der Klimakrise nicht von politischen und wirtschaftlichen Machthabern diktiert werden und keine neokolonialen Abhängigkeiten aufrechterhalten werden.

→ Geht davon aus, dass alle Menschen das Recht haben, am demokratischen Aufbau eines neuen Wirtschaftssystems teilzuhaben und auch die Rechte nicht-menschlicher Wesen zu berücksichtigen

→ Erkennt an, dass alles Leben auf der Erde, sowohl das menschliche als auch das nichtmenschliche, Gerechtigkeit verdient.

QUELLEN

¹ Bigo (2019): Emissions de CO₂ par mode. bit.ly/CO2parmode
² Stay Grounded (2020): Fact Sheet – It's about more than just CO₂. bit.ly/MoreThanCo2
³ Lee et al. (2020): The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018.
⁴ ICCT (2020): CO₂ emissions from commercial aviation: 2013, 2018, and 2019.
⁵ Lee et. al. (2021): The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018.
⁶ Ebd.
⁷ Stay Grounded (2020): Fact Sheet – It's about more than just CO₂. bit.ly/MoreThanCo2
⁸ Ebd.
⁹ Klöwer et al. (2021): Quantifying aviation's contribution to global warming,
¹⁰ Ebd.
¹¹ Gössling et al. (2019): Can we fly less? Evaluating the 'necessity' of air travel.
¹² CNBC (2017): Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We're leveraging that for growth.
¹³ Gössling & Humpe (2020): The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
¹⁴ The Guardian (2019): How your flight emits as much CO₂ as many people do in a year. bit.ly/OneFlightOneYear.
¹⁵ Possible (2021): Elite Status. bit.ly/PosElite
¹⁶ ICCT (2020): CO₂ emissions from commercial aviation: 2013, 2018, and 2019.
¹⁷ Gössling & Humpe (2020): The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
¹⁸ Verkehrsclub Schweiz (2017): bit.ly/VCSflug
¹⁹ Possible (2021): Elite Status bit.ly/PosElite
²⁰ Possible: Free Ride Project. bit.ly/FreeRidePossible
²¹ WE Forum (2017): Low-cost airlines have democratized travel. It's time airports did their part
²² Buchs & Mattioli (2021): Trends in air travel inequality in the UK: From the few to the many?
²³ Possible (2021): Elite Status. bit.ly/PosElite
²⁴ Henley & Partners (2022): Henley Passport Index, Q1 2022 Factsheet.
²⁵ Johnsson-Latham (2007): A study on gender equality as a prerequisite for sustainable development.
²⁶ The Guardian (2018): Tu's male employees paid more than double female staff
²⁷ The Guardian (2018): Inequality at 30,000 feet: is aviation the least progressive industry?
²⁸ ACI (2020): The future is female: Closing the gender gap in aviation.
²⁹ FlightGlobal (2021): Aviation's long route to beating gender inequality.
³⁰ Stratos (2022): 2022 Key Private Jet Industry Statistics – By Region, By Country, By Type.
³¹ Transport & Environment (2021): Private jets: can the super-rich supercharge zero-emission aviation?
³² World Inequality Lab (2022): World Inequality Report 2022
³³ Gössling & Humpe (2020): The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.
³⁴ Olsen et al. (2013): Comparison of global 3-D aviation emissions datasets.
³⁵ Stay Grounded (2021): Military Aviation in Climate Policies: A Tradition of Camouflage
³⁶ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen bit.ly/ADVZahlen
³⁷ Dray (2020): An empirical analysis of airport capacity expansion.
³⁸ Ebd.
³⁹ Stay Grounded: Map of Planned Airport Projects. bit.ly/SGPlannedAirp
⁴⁰ Airport Technology (2018): China to build 216 new airports by 2035.
⁴¹ Environmental Justice Atlas: Map of Airport-Related Injustice and Resistance. bit.ly/AirportConflictMapping
⁴² Stay Grounded (2021): Frequent Flyer Programmes Incentivise Climate Destruction.
⁴³ Kelman et al. (2003): Deep vein thrombosis and air travel: record linkage study.
⁴⁴ Waterhouse et al. (2007): Jet lag: trends and coping strategies.
⁴⁵ Hocking & Foster (2004): Common cold transmission in commercial aircraft: Industry and passenger implications.
⁴⁶ Adiga et al (2020): Evaluating the impact of international airline suspensions on the early global spread of COVID-19.
⁴⁷ Cohen & Kantanbacher (2019): Flying less: personal health and environmental co-benefits.

⁴⁸ Bendsten et al. (2021): A review of health effects associated with exposure to jet engine emissions in and around airports.
⁴⁹ Ebd.
⁵⁰ Wing, SE et al. (2020): Preterm Birth among Infants Exposed to in Utero Ultrafine Particles from Aircraft Emissions
⁵¹ Mikati, I et al. (2018): Disparities in Distribution of Particulate Matter Emission Sources by Race and Poverty Status
⁵² Seidler, A et al. (2017): Long-Term Aircraft Noise Exposure and Body Mass Index, Waist Circumference, and Type 2 Diabetes: A Prospective Study
⁵³ Lang, S. (1998): Airport noise is harmful to the health and well-being of children and may cause lifelong problems, Cornell study shows.
⁵⁴ Correia, A et al. (2013): Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study; Peters, JL et al. (2018): Aviation Noise and Cardiovascular Health in the United States: a Review of the Evidence and Recommendations for Research Direction.
⁵⁵ Weuve, J et al. (2020): Long-term community noise exposure in relation to dementia, cognition, and cognitive decline in older adults.
⁵⁶ European Union Aviation Safety Agency: Noise. bit.ly/EASA_Noise
⁵⁷ Stansfeld et al.(2015): Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study.
⁵⁸ Transport & Environment (2021): Don't Sink Paris. bit.ly/DontSinkParis
⁵⁹ Stay Grounded (2019): Degrowth of Aviation.
⁶⁰ Hemmings et al. (2020): Taxing Aviation Fuel in Europe. Back to the Future? bit.ly/JFuelTaxCountries
⁶¹ Stay Grounded (2019): Degrowth of Aviation.
⁶² Reh et al. (2020): Regionalflyghäfen. Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen, Berlin.
⁶³ CBAN (2022): Agrofuels, bit.ly/CBANagro
⁶⁴ Stay Grounded (2021): Greenwashing, bit.ly/SGGreenwashing
⁶⁵ FlightGlobal (2021): At 6 % of flights, long-haul services emit 51 % of CO₂: Eurocontrol.
⁶⁶ Stay Grounded (2021): Greenwashing, bit.ly/SGGreenwashing
⁶⁷ Ebd.
⁶⁸ Ebd.
⁶⁹ Stay Grounded : What is the climate impact of aviation? bit.ly/SGInformation
⁷⁰ Transport & Environment (2020): 100 times more palm oil in EU diesel than in all Oreo cookies in the world.
⁷¹ Stay Grounded (2021): Greenwashing, bit.ly/SGGreenwashing
⁷² CleanSky2 & FCH (2020): Hydrogen-powered aviation, p. 44; IEA : Data and statistics. bit.ly/iea-data-statistics
⁷³ Scheelhaase et al. (2018): EU ETS versus CORSIA: A critical assessment of two approaches to limit air transport's CO₂ emissions by market-based measures,
⁷⁴ Öko-Institut für die EU Kommission (2016).
⁷⁵ NYTimes (2021): Wildfires are ravaging forests set aside to soak up greenhouse gases.
⁷⁶ Calel et al. (2021): Do Carbon Offsets Offset Carbon? CESIFO Working Paper.
⁷⁷ Stay Grounded (2021): Air transport can stop increasing its climate impact very quickly without waiting for a hypothetical "green" plane
⁷⁸ Ullström et al (2021): From aspirational luxury to hypermobility to staying on the ground: changing discourses of holiday air travel in Sweden.
⁷⁹ Stay Grounded (2020): Fact Sheet – It's about more than just CO₂. bit.ly/MoreThanCo2
⁸⁰ IATA: Fly Aware, flyaware.com/
⁸¹ Transport & Environment (2020): Ryanair fake 'green' ad shows why lawmakers must take on its soaring emissions.
⁸² Badvertising (2020): 'KLM Airlines Biofuels Ad Deemed 'Greenwashing' Says Dutch Advertising Authority', 2020.
⁸³ Luchtvaart Nieuws (2021): Green Airlines Reprimanded for 'Green' Claim.
⁸⁴ Asdecker (2022): Travel-Related Influencer Content on Instagram: How Social Media Fuels Wanderlust and How to Mitigate the Effect.
⁸⁵ European Investment Bank (2021): EIB Climate Survey 2020-2021,
⁸⁶ Ebd.
⁸⁷ Ebd.
⁸⁸ Ipsos Mori (2019): One in Seven Globally Would Pay More for Travel with Lower Carbon-Footprint than Airplanes.
⁸⁹ Higham et al. (2016): Australian climate concern and

the attitude-behaviour gap.
⁹⁰ European Investment Bank (2021): EIB Climate Survey 2020-2021,
⁹¹ Unique Research Institute (2019): HEUTE Umfrage: Kerosinsteuern.
⁹² Demos (2021): The Climate Consensus: the public's view on how to cut emissions: results from the climate calculator.
⁹³ Ullström, Stripple & Nicholas (2021): From aspirational luxury to hypermobility to staying on the ground: changing discourses of holiday air travel in Sweden.
⁹⁴ Gössling (2019): Celebrities, air travel, and social norms.
⁹⁵ Söderberg, Wormbs ELF (2019): Grounded Beyond Flygskam.
⁹⁶ Edelman (2020): The 2020 Edelman Trust Barometer.
⁹⁷ Ebd.
⁹⁸ Ebd.
⁹⁹ Greenpeace (2020): If the airlines want billions of pounds of public money, we should force them to change.
¹⁰⁰ Edelman (2020): The 2020 Edelman Trust Barometer.
¹⁰¹ World Economic Forum (2020): At least half of people who have a job fear they'll lose it in the next 12 months.
¹⁰² Institute of Economic Affairs (2021): Left Turn Ahead? Surveying attitudes of young people towards capitalism and socialism.
¹⁰³ Ebd.
¹⁰⁴ Amnesty International & Ipsos Mori (2019): Climate change ranks highest as vital issue of our time – Generation Z survey.
¹⁰⁵ UNDP (2021): The People's Climate Vote.
¹⁰⁶ Ipsos Mori (2020): Around the world, people yearn for significant change rather than a return to a 'pre-COVID normal'.
¹⁰⁷ Ebd.
¹⁰⁸ Pew Research Center (2021): In Response to Climate Change, Citizens in Advanced Economies Are Willing To Alter How They Live and Work
¹⁰⁹ The Guardian (2020): People plan to drive more post-Covid, climate poll shows.
¹¹⁰ Appinio (2020): Travel-Report 2020
¹¹¹ Ebd.
¹¹² YouGov (2021): Changes in Business Travel. bit.ly/YouGovSurveyResults
¹¹³ Ebd.
¹¹⁴ Ebd.
¹¹⁵ Bloomberg (2021): Forever Changed: CEOs Are Dooming Business Travel – Maybe for Good.
¹¹⁶ Moovit (2020): Coronavirus & Your Commute: How COVID-19 is Affecting Public Transportation Around the World.
¹¹⁷ Ebd.
¹¹⁸ Awad-Nuñez et al. (2021): Post-COVID-19 travel behaviour patterns: impact on the willingness to pay of users of public transport and shared mobility services in Spain.
¹¹⁹ Graeber (2018): Bullshit Jobs: A Theory.
¹²⁰ Stay Grounded (2021): "Bullshit Flights": A debate on legitimate air traffic.
¹²¹ Stoddard et al. (2021): Three Decades of Climate Mitigation: Why Haven't We Bent the Global Emissions Curve?
¹²² Hickel (2020): Quantifying national responsibility for climate breakdown: an equality-based attribution approach for carbon dioxide emissions in excess of the planetary boundary
¹²³ Climate Accountability Institute (n.d.): bit.ly/CAICarbonMajors
¹²⁴ Civil Society Equity Review (2018): After Paris: Inequality, Fair Shares, And The Climate Emergency.
¹²⁵ BUNDjugend (2021): Kolonialismus & Klimakrise. Über 500 Jahre Widerstand.
¹²⁶ EIGE (2012): Gender Equality and Climate Change.
¹²⁷ Catalyst (2019): Women in Energy: Gas, Mining, and Oil (Quick Take).
¹²⁸ EJOLT (2013): Environmental Justice.
¹²⁹ Germanwatch (2021): Global Climate Risk Index
¹³⁰ ICRC (2020): Seven things you need to know about climate change and conflict.
¹³¹ Rosa-Luxemburg-Stiftung (2021): Perspectives on a Global Green New Deal.
¹³² Oxfam (2020): Confronting Carbon Inequality.
¹³³ Ebd.
¹³⁴ Ebd.
¹³⁵ Foreign Policy (2020): The Case for Climate Reparations.
¹³⁶ Biermann et al. (2020): Planetary justice as a challenge for earth system governance.

Utopia is on the horizon. I move two steps closer;
it moves two steps further away. I walk another ten steps
and the horizon runs ten steps further away. As much as
I may walk, I'll never reach it. So what's the point of
utopia? The point is this: to keep walking.

Fernando Birri



NEUE NARRATIVE FÜR EINE SICHERE LANDUNG

Unsere Reise auf dem Weg zu neuen Frames für den Flugverkehr hat nun begonnen. Wir wissen jetzt, **warum** wir die Flugindustrie zur sicheren Landung bringen und die Weichen für einen gerechten Planeten stellen müssen. Es ist nun an der Zeit, über unser gemeinsames **Ziel** zu sprechen: Ein Wirtschaftssystem, das auf dem guten Leben für alle und planetarer Gesundheit basiert. Das vorherige Kapitel hat Zahlen und Fakten zur Flugindustrie dargestellt. Mit ihnen können wir argumentieren, warum wir ein Wandel im Mobilitäts- und Wirtschaftssystem benötigen. Was wir noch brauchen ist eine positive Idee der Zukunft, die Menschen inspiriert und mit denen wir sie an Bord holen können, um den Wandel mitzugestalten.

Erfolgreiche Kampagnen schaffen es, die Wünsche, Bedürfnisse und Werte der Adressat*innen anzusprechen und ihre Sehnsucht nach Veränderung zu wecken und aufzurütteln.

Dieses Kapitel ist **keine Blaupause** für die eine Version der Zukunft. Vielmehr ist es ein Kompass, der uns zu einer Reihe verschiedener, besserer und erreichbarer Versionen der Zukunft navigieren kann. Die Weichen in Richtung einer klimagerechten Zukunft zu stellen, verlangt ständige Zusammenarbeit. Während es viele Wege in diese Zukunft gibt, sollten sie alle auf drei Prinzipien bauen: **Gerechtigkeit, Wohlergehen aller und ein Leben innerhalb der ökologischen Grenzen unseres Planeten.**

GERECHTIGKEIT

Gerechtigkeit und das Prinzip der Regeneration des Ökosystems müssen im Zentrum einer klimagerechten Zukunft stehen. Diese Gerechtigkeit gilt innerhalb von Landesgrenzen, aber auch über diese hinweg. Sie geht die Ungerechtigkeiten im Zusammenhang mit Rassismus, Sexismus und Klassismus, sowie Ungleichheiten und ökologische Schulden an. Ein neues Wirtschaftssystem kann mehr Raum für demokratische und partizipatorische Formen der lokalen Entscheidungsfindung schaffen, indem es der Gerechtigkeit und der Befriedigung der Bedürfnisse aller Menschen Priorität einräumt.

Politik, die das Erbe globaler Ungerechtigkeiten adressieren soll, muss in ihrer Ambition global sein, aber von lokalen Initiativen angeführt werden. Diese Initiativen könnten genossenschaftliche Unternehmensstrukturen sein, welche wirtschaftliche Gewinne gerecht verteilen. Sie könnten auch Konzepte wie das der universellen Grundversorgung¹ umfassen, bei der die Bausteine eines guten Lebens (u.a. Bildung, Wohnraum, Gesundheitsversorgung und Mobilität) nicht durch Profitlogik bestimmt werden. Wir müssen jedoch darauf achten, dass im Angesicht des notwendigen Wandels keine Maßnahmen ergriffen werden, die schädliches Wachstum weiter fördern.

Wirtschaftliche Tätigkeiten sollten auf die Förderung des **menschlichen Wohlergehens** und nicht auf die Maximierung des Profits abzielen. Eine nachhaltige und solidarische Wirtschaft würde die derzeitige Situation umkehren. Aktuell sind Menschen, die soziale und ökologische Werte untergraben, hoch bezahlt und extrem privilegiert, z. B. Führungskräfte in der spekulativen Finanzwirtschaft und in der Werbung. Stattdessen würden Menschen, die derzeit schlecht bezahlt und prekär beschäftigt sind, zum Beispiel Angestellte im Bildungswesen, Pflegekräfte, Reinigungskräfte, eine angemessenere und gerechtere Wertschätzung erfahren.² Dies kann unter anderem durch ein Mindest- und ein Höchstehinkommen für alle

Berufe gewährleistet werden. Dadurch wird der Druck verringert, beständig nach Wirtschaftswachstum zu streben, immer neue Jobs zu suchen, oder nur zur Aufrechterhaltung des eigenen Status zu konsumieren.

Die Gewinne dieses neuen Wirtschaftssystems müssen gesellschaftlich gerecht verteilt werden und dabei die planetaren Grenzen anerkennen und respektieren. Arbeiter*innen bekommen ein stärkeres Mitspracherecht über ihre Arbeitsbedingungen und die Entwicklungen ihrer Branche. Weitreichende und tiefgehende **wirtschaftliche Demokratie** mit lebendigen Kooperativen, solidarischen Wirtschaftsmodellen und neuen Formen der Produktion und Mobilität werden dazu beitragen, die Klimakrise verantwortlich sind, wieder zu „vergesellschaften“ und ihnen neuen Sinn zu geben. Stellt euch vor, Flugzeughersteller würden Windkraftanlagen, oder Automobilhersteller saubere und bezahlbare öffentliche Verkehrsmittel bauen. Das von den Agrartreibstoffherstellern beanspruchte Land könnte wieder bewaldet und renaturiert werden.

WOHLERGEHEN

Weniger arbeiten und mehr freie Zeit für Dinge haben, die wir lieben. Das könnte die neue Normalität sein. Das wird auch unsere Beziehung zu Zeit und dem Konzept „Urlaub“ verändern und uns die Möglichkeit geben, länger und nachhaltiger zu reisen. Ein angemessenes Verhältnis zwischen Arbeit und Freizeit kann Menschen mehr Zeit geben zu lernen, zu geben, wahrzunehmen, aktiv zu sein und sich als Bürger*in, Nachbar*in, Kolleg*in und Freiwillige*r zu engagieren. Wir werden wieder einen tieferen Sinn erleben, wenn wir **Arbeit verrichten, die das Wohlergehen heute lebender Menschen und kommender Generationen tatsächlich verbessert**. Vielleicht beginnen wir dann, Montage zu lieben.

Sozialer und ökonomischer Erfolg wird nicht länger in Produktivität und Wachstum, sondern im Wohlergehen

und der Gesundheit von Mensch und Planet gemessen. Statt des **veralteten BIP (Bruttoinlandsprodukt)**, **erfordert dies neue Indikatoren**: Sie müssen zwischen sinnstiftenden und schädlichen ökonomischen Aktivitäten unterscheiden. An die Stelle des BIP treten neue Maßstäbe, die die Vielfalt menschlicher Bedarfe und die Gesundheit des Planeten reflektieren und diese respektieren. Wir werden endlich anerkennen, dass weniger oft mehr ist.³

PLANETARE GESUNDHEIT

Um innerhalb planetarer Grenzen ein **gutes Leben zu führen, müssen die Bedürfnisse der Menschen im Fokus** des neuen Wirtschaftssystems stehen – und nicht das, was **Menschen vorgebracht wird zu brauchen**. Schließlich wird das, was wir glauben zu wollen, von Werbung und Marketing mitbestimmt. Das Ziel von Werbung und Marketing ist es, uns Produkte und Dienstleistungen zu verkaufen, die wir nicht brauchen und die uns kein wirkliches Glück, keine Freude und keinen Sinn schenken. In einem besseren Wirtschaftssystem würde es nicht mehr erstrebenswert oder akzeptabel sein, gedankenlos Waren mit kurzer Lebensdauer zu konsumieren oder Dienstleistungen zu beanspruchen, die, wie im Fall von Flügen, zu übermäßiger Belastung des Planeten führen. Stattdessen würden Menschen beispielsweise damit anfangen, mehr freie Zeit mit Freund*innen und Verwandten in öffentlich zugänglichen Räumen, in Parks und in Gemeinschaftseinrichtungen zu verbringen. Diese Orte wären mit einem elektrifizierten, leistungsfähigen und öffentlichen Mobilitätssystem verbunden und für alle erreichbar.

Unsere **Besessenheit von ökonomischem Wachstum**, endlosem Wettstreit und von der Idee privaten Eigentums könnte aufhören. Industrien, die nicht mit planetaren Grenzen in Einklang gebracht werden können, werden im Rahmen einer **gerechten Transformation** (Just Transition) heruntergefahren.

Arbeiter*innen können neue Ausbildungen machen, erlernen neue Fähigkeiten und werden mit den notwendigen Werkzeugen ausgestattet, um die neuen und nachhaltigen Industrien zu stärken. Sie werden an den Hebeln sitzen, um zu entscheiden, wie die Industrien zum Wohle aller beitragen, statt für die Profitinteressen der Anteilseigner*innen zu produzieren. Was ist Wohlstand? Und was bedeutet es, ein langes, gutes und sinnvolles

Leben zu führen? Diese Fragen neu zu denken, darum geht es bei der Idee der **Suffizienz**. Einerseits könnten Obergrenzen festgelegt werden. Das heißt maßlose Praktiken, wie zum Beispiel der Besitz mehrerer großer Häuser oder unzähligen Auslandsurlaube könnten begrenzt werden. Andererseits geht es auch um die Definition von Untergrenzen. Sie sollen sicherstellen, dass alle Mitglieder einer Gesellschaft Zugang zu den für ein

gutes Leben notwendigen Gütern und Dienstleistungen haben.⁴ Eine solidarische Wirtschaft würde Menschen das Gefühl geben, dass sie mitbestimmen können, wie die Gesellschaft auf die vielen Herausforderungen reagiert. Sie werden in der Lage sein, „Was-wäre-wenn?“-Fragen zu stellen.⁵ Und sie werden die Möglichkeiten und Mittel haben, die notwendigen Veränderungen anzustoßen und umzusetzen.

ALTERNATIVEN ZUM NEOLIBERALEN KAPITALISMUS

Menschen, die die bestehende globale Wirtschaftsweise verteidigen, behaupten oft, es gäbe keine Alternativen. Unabhängig davon, woran man glaubt, gibt es jedoch bereits jetzt viele Alternativen. Hier sind einige praktische und theoretische Beispiele:

Buen Vivir, das auch Sumak kawsay genannt wird, ist ein Prinzip in der Weltsicht indigenen Gemeinschaften in den Anden. Es fokussiert sich auf ein nachhaltiges Leben innerhalb der Gemeinschaft von Menschen und allem Lebendigen in der Welt.

Commons sind soziale Systeme, die aus einer Gruppe von Menschen bestehen, die Ressourcen innerhalb klarer Regeln teilen und gemeinschaftlich nutzen. Es gibt ein wachsendes Interesse am Einrichten von Commons. Klassische Beispiele für Commons sind Weideland oder Fischgründe. Es gibt aber auch digitale Commons wie Wikipedia.

Degrowth ist eine Bewegung und ein akademisches Feld, das das Paradigma des endlosen ökonomischen Wachstums herausfordert. Degrowth fordert eine offene und demokratisch geplante umverteilende Reduktion der Produktion und des Konsums, um damit soziale Gerechtigkeit, ökologische Nachhaltigkeit und sozialen Wohlstand zu erreichen.

Doughnut Economics ist ein Modell für eine nachhaltige Wirtschaft, die in Harmonie mit den planetaren Grenzen existiert. Die Doughnut-Form visualisiert soziale Grundsteine und die ökologische Begrenzung. Dazwischen kann eine der Menschheit dienende, nachhaltige Wirtschaft entstehen.

Ökosozialismus ist eine Strömung des ökologischen Denkens, die auf dem Marxismus basiert. Sie sieht in der kapitalistischen Produktions- und Konsumweise die Hauptursache von Umweltzerstörung und menschlicher Verelendung. Das Konzept fordert eine Transformation der Wirtschaft, die in öffentlichem Besitz ist und demokratisch geplant wird.

Der **Kurdische Demokratische Konföderalismus** ist ein Projekt demokratischer Autonomie, die auf den Arbeiten

Abdullah Öcalans basiert. Die Ziele beinhalten Gender-Gerechtigkeit und Ökologie. Praktiziert wird er v.a. im nord-ost syrischen Rojava. Er hat inmitten eines Krieges und einer komplexen Krise Bestand.

Open Localisation ist ein Konzept, bei dem Orte zu öffentlichen Räumen für soziale und politische Solidarität umfunktioniert werden. Die Rückverlagerung und Lokalisierung der Wirtschaft kann schädlichen Globalisierungstendenzen entgegenwirken und mehr Autonomie, Demokratie, Nachhaltigkeit und multikulturelle Formen des Zusammenlebens ermöglichen.

Praktik Swaraj, oder eco-swaraj, ist eine indische Form gesellschaftlicher und politischer Organisation und kann als „Selbstverwaltung“ übersetzt werden. Wichtige Aspekte innerhalb dieses Ansatzes sind Autonomie und Freiheit von Individuen und Gemeinschaften und ethische Verantwortung dem Menschen und der Natur gegenüber.

Ubuntu ist ein Konzept aus dem südlichen Afrika, das mit „Humanität“ oder „Menschlichkeit“ übersetzt werden kann. Es bezeichnet das Verständnis, dass ein Individuum die eigene Menschlichkeit nur im Kontakt und mit der Sorge für andere Menschen und einer lebendigen Natur entfalten kann.

Wellbeing-Ökonomie beschreibt ein breites Spektrum von Ideen und Maßnahmen, mit der gemeinsamen Vision einer Wirtschaft, die auf kollektiven Wohlstand ausgerichtet ist. Die Kernidee ist Lebensqualität und Wohlstand für alle und Nachhaltigkeit für den Planeten.

Zapatista-Autonomie – diese ist zentral für den Widerstand der zapatistischen Bewegung in Chiapas im südlichen Mexiko. Der Kerngedanke ist Selbstbestimmung für indigene Gruppen als radikale und würdevolle Alternative zum dominanten extraktivistischen System und seinen Institutionen

Quelle: Kothari et al. (2019): Pluriverse. A Post-Development Dictionary.

Another world is not only possible,
she is on her way. On a quiet day,
I can hear her breathing.

Arundhati Roy



NEUE NARRATIVE

Diese neue Welt, die am Ende des letzten Kapitels beschrieben wurde, ist vielleicht schon „auf ihrem Weg“. Die Schienen werden schon verlegt und die Weichen gestellt. Dieses Kapitel zeigt fünf Wege auf, wie wir über den Flugverkehr sprechen und uns auf eine transformative Reise begeben können. Die neuen Narrative sind der Grundstein dafür, wirksame und überzeugende Botschaften zu entwickeln. Sie sind dafür gedacht, dass diverse Akteur*innen sie nutzen können. Daher sind sie so ausgelegt, dass sie für verschiedene kulturelle Kontexte

und vielfältige Kampagnen übernommen und angepasst werden können. Ein Narrativ kann nie vollständig von anderen Narrativen unterschieden werden; sie überlappen und beziehen sich auf einander. Dies gilt auch für unsere Narrative, welche gemeinsam die Wahrheit über die Flugindustrie offenlegen. Die neuen Narrative laden Menschen dazu ein, sich Alternativen vorzustellen. Sie sollen die Vorstellungskraft anregen und Menschen die zentrale Frage stellen lassen: „Was wäre, wenn?“.



SKRUPELLOSE FLUGINDUSTRIE

Die Flugindustrie stellt ihre eigenen Profite über die Zukunft der Menschen und des Planeten. Weltweit zahlen Menschen, Gemeinschaften und die Umwelt die bittere Rechnung für das rücksichtslose Geschäftsmodell.



KURS AUF KLIMAGERECH- TIGKEIT

Das gemeinsame Reiseziel ist ein klimagerechtes Leben auf einem gedeihenden Planeten. Das Narrativ lotst den Weg hin zu einem guten Leben für alle und zeigt auf, wie wir die Flug- und Tourismusindustrie auf ein gerechtes Maß reduzieren können. Ein neuer, demokratischer Zugang zum Flugverkehr ersetzt die ungerechten Privilegien reicher Vielflieger*innen.



GRÜNE WENDE STATT GREEN- WASHING

Die Versprechungen der Flugindustrie entlarven sich als gefährliches Greenwashing. Die Weichen für ein nachhaltiges Mobilitätssystem können wir nur stellen, wenn wir Mobilität neu verstehen und dafür am Boden bleiben. Die Lösung lautet: Züge statt Flüge und klimafreundliche Verkehrsmittel für alle.



SICHERE LANDUNG

Die Flugindustrie muss auf den Boden der Tatsachen geholt werden und benötigt zum Wohle der Beschäftigten Maßnahmen für einen gerechten Wandel. Die Klimakrise, das nahende Ende fossiler Energieträger und ein neues gesellschaftliches Bewusstsein zeigen: eine Reduktion des Flugverkehrs ist unumgänglich, sie wird entweder durch eine gerechte Transformation oder durch eine gesellschaftliche Bruchlandung begleitet.



DIE REISE GENIEßEN

Es gibt viele komfortablere und klimafreundlichere Alternativen zum Fliegen. Mit ihnen werden wir die gemeinsame Reise hin zu einer gerechten Gesellschaft mehr genießen.

SKRUPELLOSE FLUGINDUSTRIE



„WANN BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Dieses Narrativ wirkt gegen Argumente, die die Exzesse der Flugindustrie damit rechtfertigen, dass diese wirtschaftlichen Nutzen bringen und gute Jobs schaffen würden. Stattdessen werden die rücksichtslosen Machenschaften der Flugindustrie entlarvt, die dem Klima, der Gesellschaft und den Arbeiter*innen schaden. Die Exzesse der Industrie können wir uns nicht leisten.

Die Wahrheit über die Flugindustrie ist, dass sie skrupellos ihre eigenen Profitinteressen durchsetzt und dabei Menschen und den Planeten abzockt – obwohl ihre Lobby hart daran gearbeitet hat, uns davon zu überzeugen, dass die Industrie uns wirtschaftliche Vorteile bringt. Die Erzählung der Lobbyist*innen lautet, dass sie ein unverzichtbarer Quell für die Schaffung von gesellschaftlichem Wohlstand sei. Sie schaffe dringend benötigte Arbeitsplätze und ermögliche tolle Reiseerlebnisse für alle. Die Realität sieht in jeder Hinsicht anders aus.

Einige wenige werden durch die Flugindustrie sehr reich, während andere über den Tisch gezogen werden. Dies stellen Lobbyist*innen sicher, indem sie für immer weitere Steuererleichterungen, Subventionen und sogenannte Rettungsgelder sorgen. Dass die Industrie keinerlei Verantwortung übernimmt, konnten wir während der Pandemie öffentlich beobachten. Die Fluggesellschaften erhielten aus öffentlichen Mitteln praktisch Geldgeschenke in Milliardenhöhe. Dennoch entließen sie Personal, übten Druck auf Gewerkschaften aus, schufen neue prekäre

Arbeitsplätze und investierten weiter in Lobbyarbeit gegen klimapolitische Maßnahmen. In den meisten Ländern wurden Milliarden an Airlines und Flughäfen ohne oder nur mit geringen Auflagen ausgeschüttet – allein die Lufthansa erhielt von der deutschen Regierung fast 7 Milliarden Euro.⁶ Schon während der Pandemie trafen die Regierungen auf der ganzen Welt diese Entscheidungen, kamen führende Wirtschaftswissenschaftler*innen zu dem Schluss, dass bedingungslose Geldgeschenke an Fluggesellschaften gesamtwirtschaftlich am wenigsten lohnend und von allen Krisenmaßnahmen am wenigsten erstrebenswert sind.⁷

Für den Aufbau einer klimagerechten Wirtschaft ist es entscheidend, dass die Flugindustrie von ihrer privilegierten wirtschaftlichen Behandlung auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt wird. Obwohl die meisten Fluggesellschaften privatwirtschaftlich geführt werden, werden sie mit öffentlichen Mitteln, steuerfreien Treibstoffen, bereitgestellter Infrastruktur und äußerst industriefreundlichen Regulierungssystemen subventioniert und

„WIE BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Die Verwendung des Narrativs kann für spezifische Interventionen sehr effektiv sein. Ein mögliches Beispiel sind Geldgeschenke an die Industrie im Kontext der Pandemie. Auch wenn Flughäfen ausgebaut werden und Unternehmen dafür hohe Subventionen erhalten, kann dieses Narrativ dazu beitragen, den lokalen Protest zu stärken. Es appelliert an emotionale Reaktionen auf die Gier der Industrie und knüpft an Werte wie Gerechtigkeit und Gemeinschaft an.

unterstützt. All dies führt dazu, dass jedes Jahr Milliardenbeträge an eine klimaschädliche Industrie verschenkt werden, welche dringend für eine soziale und ökologische Transformation benötigt würden. Heute zockt die Industrie uns ab und morgen treibt sie uns in den Ruin.

Entgegen ihres scheinheiligen Marketings gilt für die Industrie nur eins: Dividenden für Aktionär*innen sind wichtiger als saubere Luft und klarer Himmel für alle. Eine Vergesellschaftung könnte die Prioritäten der Branche über den reinen Profit hinaus, auf soziale und ökologische Verantwortung ausdehnen. Um dies **zu erreichen, wird es jedoch nicht ausreichen, freundlich an Politiker*innen und Manager*innen zu appellieren. Wir müssen uns gegen die Exzesse der Flugindustrie und ihrer Verbündeten und gegen das politische „Weiter wie bisher“ laut wehren und gemeinsam Druck aufbauen.**

DAS ALTE NARRATIV DIE „WIRTSCHAFTLICHE ÜBERTREIBUNG“

Die alte Geschichte, die die Branche erzählt, geht so: Der Flugverkehr ist eine der wichtigsten Triebkräfte für die Wirtschaft und stellt eine demokratische Errungenschaft dar, durch die alle die Möglichkeit haben, die Welt zu bereisen. Die Unternehmen würden uns gerne glauben machen, dass der Flugverkehr nur für einen vernachlässigbaren Teil der weltweiten Emissionen verantwortlich ist. Außerdem behauptet die Branche, schon viel getan zu haben, ihr Bestes zu geben, um klimafreundlicher zu werden. Die Flugverkehrslobbyist*innen argumentieren ungeniert, dass vermeintliche Belastungen wie eine Kerosinsteuer, höhere CO₂-Preise oder anderweitige Regulierungen vermieden werden müssen, da

mit die Branche noch umweltfreundlicher werden kann. Stattdessen müssten vermeintlich grüne Technologien von den Regierungen gefördert werden.

Mit dem Argument der „wirtschaftlichen Übertreibung“ wird also versucht, das Bild einer Branche zu zeichnen, die für die Weltwirtschaft unverzichtbar ist. Es wird argumentiert, dass Millionen von Arbeitsplätzen direkt und indirekt von ihr abhängen würden. Die Geldgeschenke während COVID-19 seien notwendig gewesen, um Arbeitsplätze zu schützen und negative Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft zu verringern. Doch wie wir in diesem Handbuch erklären, sind diese Argumente entweder falsch, irreführend oder stark übertrieben.

SKRUPELLOSE FLUGINDUSTRIE

Wir können uns eine skrupellose Flugindustrie nicht leisten. Denn eine gerechte Wirtschaft braucht Strukturen, die für Menschen und für den Planeten arbeiten und nicht gegen sie. Die Fluggesellschaften haben sich ihrer Verantwortung für die Verringerung der Emissionen komplett entzogen. Doch die Regierungen unterstützen und fördern sie dabei und burden Steuerzahler*innen die finanzielle Last auf.

Botschaften, die helfen können, das Narrativ „Skrupellose Flugindustrie“ zu vermitteln:

- **Die Flugindustrie ist skrupellos, selbstsüchtig und zockt uns ab. Sie ist auf einem Freiflug auf Kosten anderer.** Jahrzehntlang hat sie sich davor gedrückt, ihre Kosten zu tragen und Umweltvorschriften einzuhalten.
- **Die Flugindustrie verprasst öffentliche Gelder.** Die Unternehmen fliegen mit Steuergeldern davon und stehen immer in der ersten Reihe, wenn es um staatliche Geld-

geschenke geht. Gleichzeitig nehmen sie vor allem in Krisenzeiten keine Rücksicht auf Arbeitnehmer*innen. Die Flugindustrie sichert sich unfaire Vorteile im Wettstreit mit alternativen, klimafreundlicheren Formen der Mobilität. Dadurch sind diese deutlich unterfinanziert.

- **Die Flugindustrie ermöglicht es einer winzigen, wohlhabenden Elite, die Umwelt auf Kosten aller zu verschmutzen.** Sie fühlt sich dazu berechtigt, mehr Emissionen in die Atmosphäre zu pumpen, als das Klima verträgt.
- **Flughäfen und Fluggesellschaften sind schlechte Nachbarn. Sie verdienen ihr Geld damit, Menschen nachts wach zu halten und die Luft zu verpesten.** Die psychischen und physischen Gesundheitsauswirkungen des Flughafenbetriebs treffen Anwohner*innen und Beschäftigte schwer. Vor allem ohnehin gesellschaftlich benachteiligte Menschen sind von den Folgen des Flugverkehrs betroffen.

EIN DENKBAR SCHLECHTER NACHBAR

Am Flughafen Leipzig/Halle betreibt DHL ein stetig wachsendes Drehkreuz für den globalen Frachtverkehr. Während DHL hohe Profite einfährt, zahlen andere die bittere Rechnung.

Auf die Frage, wann er zuletzt überlegt habe, den Kampf gegen den Fluglärm aufzugeben, zögert Peter Richter nicht lange mit einer Antwort: „Erst heute Morgen habe ich daran gedacht, das Haus zu verkaufen und woanders hinzuziehen. Auch meine Ärztin hat mir das geraten. Aber es geht nicht, meine Schwiegereltern wohnen bei uns im Haus und ich kann diese Entscheidung nicht so einfach treffen.“ Dabei, so erzählt der Vorsitzende der Interessensgemeinschaft Nachtflugverbot, wurde sein Haus vor über einem Jahrhundert gebaut und damit einige Jahre vor dem in den 1920er Jahren eröffneten Flugplatz. Und wer hätte damals schon geahnt, dass sich der kleine Flugplatz zwischen Leipzig und Halle einmal zu einem der größten und lärmbelastetsten Drehkreuze für den globalen Warenverkehr entwickeln würde?

Als Peter Richter in einer großen Tour das Flughafengelände zeigt, ist ihm deutlich anzumerken, dass er hier oft unterwegs ist und über vieles Bescheid weiß, was hinter dem Zaun vor sich geht. Der Geschäftsführer einer Pferdesportagentur investiert einen gro-



Nur die Kirche, ein paar Gebäude und eine Infotafel sind noch von Kursdorf geblieben, welches nun zwischen den beiden Landebahnen eingeklemmt liegt. Die Schadstoff- und Lärmbelastungen zwangen vor wenigen Jahren die letzten Einwohner*innen zum Gehen.

ßen Teil seiner wenigen freien Zeit in seine ehrenamtliche Tätigkeit als Sprecher der „IG Nachtflugverbot“. Richter wurde aus eigener Betroffenheit aktiv nachdem sich 2008 ein für ihn denkbar unangenehmer Nachbar am Flughafen angesiedelt hat. Für DHL, eines der weltgrößten Logistik-Unternehmen und Tochterunternehmen der Deutschen

Post, rollte man damals den roten Teppich aus: eine zweite Landebahn wurde gebaut und eine neue umstrittene Flugroute genehmigt, die sogenannte Südabkurvung. Die Konsequenz: der Flugverkehr nahm drastisch zu und Peter Richter gehörte nun zu tausenden Menschen, die über eine dauerhafte Lärmbelastung klagten. Besonders nachts,

wenn an den meisten Flughäfen ein Flugverbot gilt, stören hier im Minutentakt Frachtmaschinen den Schlaf – mit gravierenden gesundheitlichen Folgen.

Einige Initiativen begleiten den kontinuierlichen Ausbau des Flughafens seit Jahren kritisch, doch auf Regierungsebene gab es bislang kaum Widerstand. Wie weit der Bund und das Land Sachsen damals gehen konnten, um DHL nach Leipzig/Halle zu locken, ist dennoch erstaunlich. Neben der Finanzierung der neuen Landebahn, den Genehmigungen für die neue Flugroute und für Nachtflüge, stellte man für DHL äußerst lukrative Wettbewerbsvorteile sicher – vor allem die Lärmentgelte und Landegebühren sind im europäischen Vergleich extrem gering. Diese Wettbewerbsbedingungen wollte der Freistaat Sachsen sogar mit einer Garantie von 500 Millionen Euro vergolden. Hier schritt die EU-Kommission 2008 jedoch ein und kippte diese Zusicherung. Trotz der massiven Subventionen, die in das Frachtdrehkreuz gepumpt wurden, ist der Betrieb allerdings nur für DHL profitabel: Der Betreiber des Flughafens, die Mitteldeutsche Flughafen AG, befindet sich komplett in öffentlicher Hand und erwirtschaftet jährlich Verluste – an denen sich DHL nicht beteiligt.

Jetzt soll der Flughafen für DHL sogar erweitert werden. Der Plan sieht

vor, bis 2030 36 neue Stellplätze für Frachtflugzeuge zu schaffen und damit die Start- und Lande-Kapazitäten des Flughafens um weitere 50% gegenüber 2019 zu steigern. Und wieder werden vor allem öffentliche Gelder verprasst: Investitionen von rund einer halben Milliarde Euro plant der Flughafenbetreiber. Aktuell läuft ein Planfeststellungsverfahren, doch die Machtverhältnisse in diesem Beteiligungsformat sind mehr als ungleich: Auf der einen Seite steht das globale Unternehmen mit teuren Anwalt*innen und Medienprofis eng zusammen mit Regierungsvertreter*innen. Auch die meisten Bürgermeister*innen der Kommunen haben sich nach anfänglichem Widerstand mittlerweile auf diese Seite geschlagen. Mitglieder der IG Nachtflugverbot deuten an, dass dort Einfluss genommen und Geldversprechen für die klammen Kassen der Gemeinden gemacht wurden. Auf der anderen Seite stehen die ehrenamtlichen Gegner*innen des Ausbaus: Sie wälzen tausende Seiten Gerichtsakten, schreiben Einwendungen, klagen vor Gericht, organisieren Treffen und investieren dabei nicht nur viel Zeit, sondern auch viel privates Geld.

Doch außerhalb des Beteiligungsverfahrens bekommt der Widerstand nun immer breitere Unterstützung. Unter dem Schlagwort „Klimagerechtig-

keit“ arbeiten vermehrt Initiativen gegen den klimaschädlichen Betrieb des Flughafens und fordern „Rückbau statt Ausbau“. Neben dem Lärmproblem und steigenden Treibhausgasemissionen am Flughafen wird die Zivilgesellschaft auch zu weiteren Ungerechtigkeiten aktiv: gegen die Arbeitsbedingungen bei DHL und beim neuen Amazon-Logistikzentrum, gegen die regelmäßigen Abschiebungen, die in einem abgetrennten Terminal am Flughafen durchgeführt werden und gegen die Waffen- und Militärtransporte, die weitestgehend im Verborgenen stattfinden. Im Sommer 2021 fand vor allem die Aktion der Gruppe „Cancel LEJ“ überregional Beachtung. Rund 50 Aktivist*innen blockierten das Einfahrtstor zum DHL-Gelände für ein paar Stunden. Nachdem DHL mit einer Schadensersatzforderung von 1,5 Millionen Euro reagierte, wurden fast alle Beteiligten für rund 30 Stunden von der Polizei festgenommen. Diese 1,5 Millionen Euro sind für die meisten jungen Protestierenden sehr viel Geld, doch im Vergleich zu den Millionen an Subventionen, oder den Top-Gehältern von DHL wohl eher unbedeutend. Den Zweck der Einschüchterung hat die Forderung von DHL aber wohl eher nicht erfüllt. Die nächsten Aktionen werden fleißig von verschiedenen Gruppen geplant.

Am frühen Morgen besetzten Aktivist*innen im Juli 2021 eine Zufahrtsstraße zum DHL-Werks Gelände.



KURS AUF KLIMA- GERECHTIGKEIT

„WANN BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Dieses Narrativ kann genutzt werden, um die Flugindustrie realistisch im globalen Kontext einzuordnen. Es betont die Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten der schädlichen Auswirkungen besonders für Gemeinschaften im Globalen Süden. Es kann Solidarität schaffen und zeigen, dass eine Zukunft mit weniger Fliegen im gemeinsamen Interesse aller Menschen ist.

Unser gemeinsames Ziel ist eine Welt, in der wir alle ein lebenswertes Leben führen können. Dies bedeutet, dass wir die Weichen neu stellen müssen: Für ein faires und nachhaltiges Wirtschaftssystem mit Mobilität, die für alle zugänglich ist. Es bedeutet, für die reiche Minderheit der Fliegenden auf ein weniger umweltschädliches Reiseverhalten umzuschwenken. Für bisher vom Tourismus abhängige Länder mit niedrigem Einkommen bedeutet es neue Chancen: auch sie können im Rahmen einer „Just Transition“ ihre Abhängigkeiten überwinden und gemeinwohlorientierte Wirtschaftsformen aufbauen. Mit dem Wandel der Mobilität ändert sich nicht nur die Art und Weise, wie und warum wir uns fortbewegen, auch unsere Vorstellungen von Reisen und Tourismus ändern sich entsprechend.

Das alte Narrativ der Flugindustrie als ökonomischen Motor für mehr Wohlstand, stammt von einem verengten, von Fehlern durchzogenen und einseitigen Verständnis davon, was Fortschritt bedeutet. Das Leben wird in dieser Vorstellung aufgrund techni-

scher Entwicklungen und wirtschaftlichen Wachstums besser für alle. Aber das ist, als ob man sagen würde, alle werden nass, weil es regnet. Es sagt nichts darüber aus, ob Menschen ein Dach über dem Kopf haben, um darunter Rückzug zu finden. Oder ob dem Regen eine Flut folgt, die die Ernte von manchen wegschwemmt. Für viele Menschen ist es Realität, dass sich die Zustände nicht verbessern, sondern sogar verschlimmern.

Alle Gemeinschaften haben das Recht und das Interesse, die eigene Zukunft zu bestimmen. Für viele Menschen ist mehr Flugverkehr kein erstrebenswertes Ziel. **Mobilitätsinfrastruktur sollte so gestaltet werden, dass sie lokalen Bedürfnissen entspricht und für alle zugänglich**, also zum Beispiel erschwinglich ist. Mobilität muss Menschen dabei unterstützen, ihren Lebensunterhalt vor Ort zu sichern, statt den Interessen einer wohlhabenden, globalen Elite zu dienen. Vielerorts wären ein anständiger Busverkehr oder ein sicheres, zuverlässiges Bahnsystem viel dringender erforderlich,

„WIE BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Dieses Narrativ ist vielseitig und kann in einer Vielzahl verschiedener Kontexte und Interventionen genutzt werden. Es ist wirksam, um Narrative der Flugindustrie auf den Prüfstand zu stellen: zum Beispiel die Idee davon, dass Fliegen für alle zugänglich ist oder, dass die Flugindustrie Vorteile für ärmere Regionen bringt. Indem es sich auf die Ungleichheiten in der Verteilung von Nutzung und Auswirkungen konzentriert, werden Themen der Gerechtigkeit und Gerechtigkeit an sich ins Zentrum gestellt.

als ein neuer Flughafen. Neue nachhaltige Mobilitätssysteme in ärmeren Regionen müssen auch durch reichere Länder mitfinanziert werden. Dies folgt aus der Anerkennung der massiven Ungerechtigkeit und der historischen Verantwortung des Globalen Nordens für Klimaschäden. **Nur im weltweiten Schulterschluss können wir globale Krisen lösen.**

Wichtig ist, dass es nicht nur eine Alternative zur einseitigen Idee des Fortschritts gibt. Es gibt viele Wege, um andere, neue Welten zu schaffen. Manche sprechen von einem „Pluriversum“.⁸ Diese Ansätze reichen vom lateinamerikanischen Buen Vivir, über die Wellbeing Economy, bis hin zum südafrikanischen Konzept des Ubuntu oder der Idee von Open Localisation als Gegendynamik zur Globalisierung. Obwohl sie sehr unterschiedlich sind, überschneiden sie sich in der Regel in einem gemeinsamen Ziel: Ihr zentrales Interesse liegt darin, die grundlegenden Bedürfnisse der Menschen zu befriedigen. Dabei gilt es, die Grenzen der natürlichen Welt zu respektieren und ein

DAS ALTE NARRATIV DER ENTWICKLUNGSBETRUG

Die Branche behauptet, der Flugverkehr sei ein Motor für nachhaltige Entwicklung. Insbesondere für Länder in sogenannten „Wachstumsmärkten“ in Afrika, Asien und Lateinamerika. Dieses Argument beruht auf der Vorstellung, dass der Flugverkehr das Wirtschaftswachstum ankurbeln und damit Wohlstand schaffen würde. Er dient angeblich dazu, das Potenzial von Regionen zu erschließen, in denen viele Menschen bisher noch nicht fliegen. Der Flugverkehr wird für Gemeinden, die über keine oder nur schlechte Straßeninfrastruktur verfügen, sowie für abgelegene Inselstaaten eine wichtige Rolle spielen, behauptet die Industrie. Ihr Standpunkt ist, dass, auch wenn noch nicht alle Menschen Zugang zum Fliegen haben, sich dies ändern wird. Der Flugverkehr sei nicht mehr nur ein Spielball reicher Eliten, sondern werde demokratisiert.

Industrievertreter*innen werden diese Geschichte nutzen,

um die Ausweitung der Industrie in immer weitere Regionen zu verteidigen. Gleichzeitig sagen sie, dass die Vorteile der globalen Vernetzung durch staatliche Subventionen geschützt werden müssen. Nur so könne der Flugverkehrssektor sein Potenzial als Verbindungsglied für Menschen, Handel und Tourismus ausschöpfen und Triebkraft einer nachhaltigen Entwicklung sein. Impliziert wird damit, dass sich die ganze Welt auf dem Weg zu einem Konsumniveau befindet, wie es in den reicheren Regionen Europas und Nordamerikas stark verbreitet ist. Zudem stünden alle Länder vor derselben Zukunft: der vollständigen Integration in eine globale Wirtschaft auf der Grundlage eines deregulierten Marktes und eines ungehinderten Flugverkehrs. Sie sagen, dass der Zugang zu Flugverkehr und eine gute Anbindung an den Rest der Welt ein Recht sei, das niemandem auf der Welt verwehrt werde.

KURS AUF KLIMAGERECHTIGKEIT

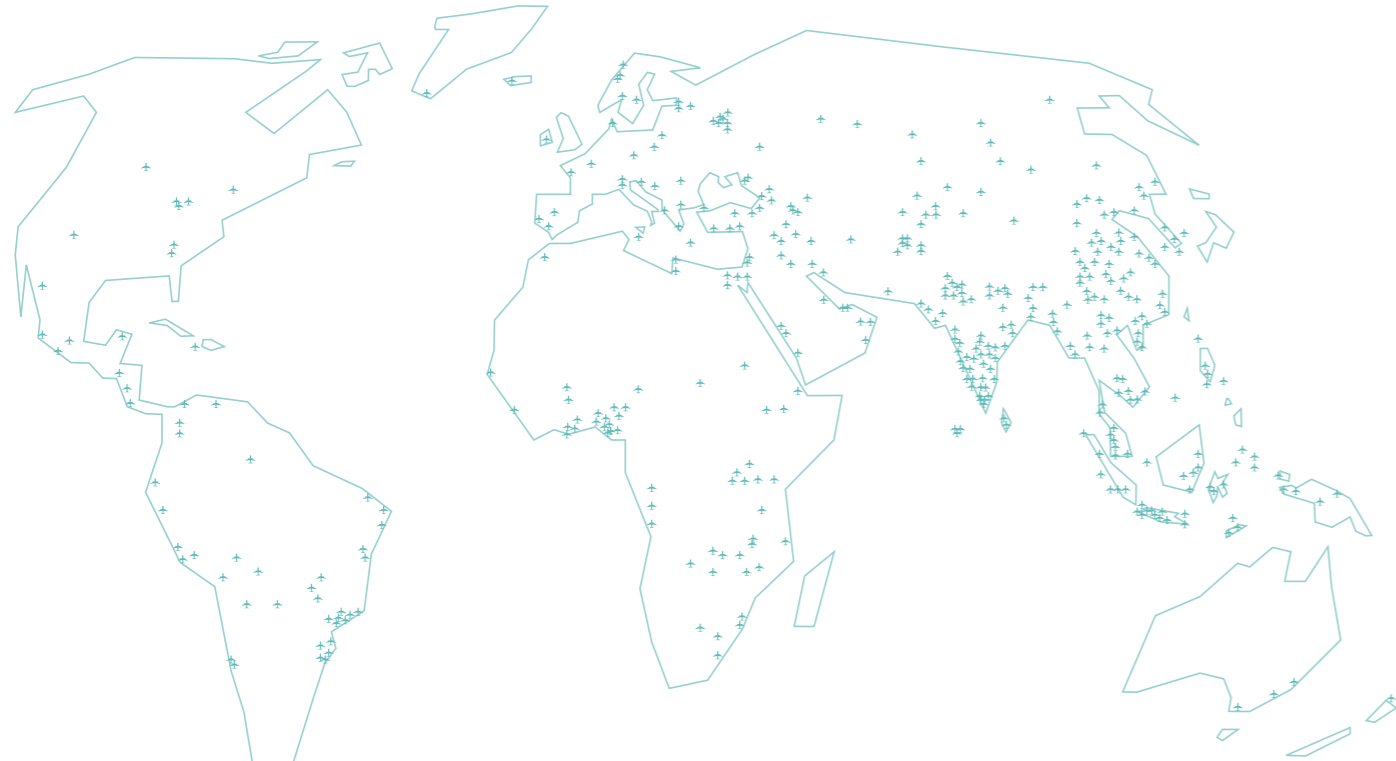
Klimagerechtigkeit bedeutet, eine faire Welt aufzubauen, die nicht auf einen Klimakollaps zusteuert. Die Perspektive stellt die Bedürfnisse, Wünsche und die Sicherung der Lebensgrundlagen aller Menschen in den Vordergrund. Sie erkennt an, dass die Flugindustrie und ihre zunehmende Expansion auf unser aller Kosten geht und marginalisierten Gemeinschaften auf der ganzen Welt am meisten schadet.

Botschaften, die helfen können, das Narrativ „Kurs auf Klimagerechtigkeit“ zu vermitteln:

- **Klimagerechtigkeit meint eine Welt, in der wir alle ein lebenswertes Leben führen können.** Die Expansion des Flugverkehrs benötigt teure Infrastruktur, während sie lokale Bedürfnisse nicht erfüllt. Schlimmer noch, sie beschädigt die Umwelt, die Gesundheit und die Existenzgrundlagen von Menschen.
- **Den Flugverkehr zu reduzieren schafft neue Möglichkeiten.** Weniger Flugverkehr eröffnet Chancen und setzt Ressourcen frei, um Mobilitätssysteme zu schaffen, die an lokale Bedürfnisse angepasst sind.

- **Entscheidungen über Mobilität sollten von den Gemeinschaften erarbeitet und getroffen werden, die sie brauchen und nutzen.** Anstatt sie, wie Flughäfen oder Autobahnen, aufgezwungen zu bekommen, sollten betroffene Gemeinschaften an der Entwicklung von Mobilitätssystemen beteiligt werden.
- **Die globale Mehrheit der Menschen leidet unter dem profitgetriebenen Wachstum der Flugindustrie und dem privilegierten Fliegen der Wenigen.** Fluginfrastruktur zu bauen, tritt die Interessen und Bedürfnisse lokaler Gemeinschaften mit Füßen und führt zu Gewalt und Konflikten.
- **Scheinlösungen wirken sich auf die Ärmsten** noch schädlicher aus. Das Greenwashing von Projekten durch Kompensationsmechanismen oder mit Agrartreibstoffen haben negative Konsequenzen für lokale Gemeinschaften in den ärmsten Ländern der Welt. Dort treffen sie insbesondere indigene Gruppen.

HUNDERTE NEUER FLUGHÄFEN UND LANDEBAHNEN SIND WELTWEIT GEPLANT



2017 waren weltweit 423 neue Flughäfen geplant oder im Bau. 223 davon allein im asiatisch-pazifischen Raum und 58 in Europa. Von 121 zusätzlichen Start- und Landebahnen (28 in Europa) ist ebenfalls bekannt, dass diese aktuell geplant oder gebaut werden. Was diese Karte nicht zeigt, sind weitere 205 geplante Verlängerungen von Start- und Landebahnen, 262 neue Terminals und 175 Terminalerweiterungen

– insgesamt mehr als 1200 Flughafeninfrastrukturprojekte, welche zu Lärm, Gesundheitsbelastungen, Vertreibung, Biodiversitätsverlust, Verlust fruchtbarer Böden und zu einem weiteren Anheizen der Klimakrise führen.

Quelle: Centre for Aviation: Airport Construction Database CAPA (numbers from 2017)

neues Gleichgewicht zu finden (Box: Alternativen zum neoliberalen Kapitalismus – siehe S. 39).

Aber die Flugindustrie respektiert keine Belastungsgrenzen. Der menschliche Wunsch verbunden zu sein, auch über Grenzen und längere Entfernungen hinweg, existiert und hat Berechtigung. Allerdings gibt es Möglichkeiten, diesen Wunsch etwa durch kulturellen Austausch vor Ort oder mit digitaler Kommunikation so zu befriedigen, dass Menschen nicht ständig in ein Flugzeug steigen müssen. Die Erfahrungen während der Pandemie haben gezeigt, dass es zahlreiche Möglichkeiten für Verbundenheit gibt.

Es ist leicht zu fragen, wie man ohne Flugzeug lange Strecken überwinden

soll und damit zu suggerieren, es gebe keine Alternativen zum Flugzeug. Aber diese Frage geht an der Realität vorbei. Ein deutlich reduzierter Flugverkehr ist die Lösung und wir müssen anerkennen, dass es keine Selbstverständlichkeit sein kann, regelmäßig zwischen Kontinenten zu reisen. Zumal exzessive Flugreisen bereits jetzt nur für eine kleine Elite Realität sind. Pro Person ist die Zahl der Flüge in Europa, Nordamerika oder in anderen Regionen des Globalen Nordens weitaus höher als in den meisten Ländern Asiens, Lateinamerikas und Afrikas. Selbst wenn die Branche es behauptet, diese ungleiche Verteilung wird sich auch in den kommenden Jahrzehnten nicht wesentlich verändern.⁹

Nach der Meinung der Industrie ist

die Anbindung an das globale Flugverkehrsnetz der einzige Weg, die lokale Wirtschaft zu fördern und Anbindung an die globalen Märkte zu erhalten. Der Bau und die Erweiterung von Flughafeninfrastruktur, dazu gehören zum Beispiel auch Raffinerien für Kerosin oder landwirtschaftliche Flächen für Agrartreibstoffe, bedeuten jedoch nicht, dass die Menschen vor Ort von mehr Mobilität profitieren. Oft leben ärmere Menschen in der Nähe von Flughäfen und leiden unter dem Lärm und den Schadstoffen, oder sie werden von dort vertrieben, wo Flughäfen gebaut werden. Von der Industrie werden diese Gemeinschaften oft als Hindernisse betrachtet, die Profitinteressen im Weg stehen.¹⁰ Diese Menschen denken oftmals gar



Stay Grounded Mitglieder auf der ganzen Welt protestieren gegen den zerstörerischen Neu- und Ausbau von Flughäfen, wie hier Gabriela Vega Tellez und ihre Mitstreiter*innen in Mexico City. © CPOOEM

nicht ans Fliegen. Sie sorgen sich eher um ihre lokalen Existenzgrundlagen, etwa Böden und Wasser, die von expandierenden Flughäfen bedroht werden.

Touristische Reisen sind ein Hauptgrund für viele Flüge. Die Tourismusbranche ist aus verschiedenen Gründen jedoch sehr problematisch. Viele Orte im Globalen Süden sind aktuell vom Tourismus als Einkommensquelle abhängig. Andere Möglichkeiten sind ihnen durch eine ungerechte und ungleiche Weltwirtschaft nicht zugänglich. Auf der einen Seite werden die neuen Arbeitsplätze von vielen willkommen geheißen. Allerdings kann ausufernder **Tourismus für die Menschen und die Wirtschaft vor Ort genauso schädlich sein**, wie etwa Bergbau oder industrialisierte Landwirtschaft. Hotels belasten oftmals die lokale Wasserversorgung und andere natürliche Ressourcen übermäßig. Angestellte sind oft auf Löhne angewiesen, die gerade so das Existenzminimum decken. Gleichzeitig fließen die Gewinne allzu oft in die Hände ausländischer

Hier denken wir nicht einmal ans Fliegen.

Gabriela Vega Tellez, Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de Mexico, Mexico

Manager*innen und Aktionär*innen. Die Abhängigkeit vom Tourismus ist damit ein großes Hindernis auf dem Weg zu globaler Nachhaltigkeit und sozialer Gerechtigkeit. Es ist Teil des Weges zu Klimagerechtigkeit, die Abhängigkeit vom Tourismus zu verringern und Wirtschaftssysteme aufzubauen, die lokalen Bedürfnissen entsprechen.

Diejenigen, die am meisten unter den Folgen des Greenwashings der Flugindustrie leiden, sind die gleichen, die bereits heute von den Folgen der Klimakrise am stärksten betroffen sind. Ungerechte Globalisierung, neokoloniale Abhängigkeiten und Ausbeu-

ungsverhältnisse begünstigen einen „grünen“ Kolonialismus. Kompensationsprogramme, die den Fluggästen fürs gute Gewissen verkauft werden, und von der Industrie mit falschen Versprechen beworben werden, führen mitunter zur Vertreibung lokaler Gemeinschaften von ihrem Land. In Wirklichkeit richten viele beworbene Maßnahmen mehr Schaden an, als sie nützen. Konzerne rauben armen Menschen das Land, damit ihre Gewinne weiter in die Höhe schnellen können. Anstatt ein ungerechtes System zu zementieren, brauchen wir einen Kurswechsel: für mehr Klimagerechtigkeit.

„WIR HABEN DAS RECHT HIER ZU SEIN.“

WIDERSTAND DER ANWOHNER*INNEN IN VILA NAZARÉ, BRASILIEN

Auf den ersten Blick scheint der Kampf der Bewohner*innen von Vila Nazaré verloren. Fast 2000 Familien wurden 2019 gezwungen, ihr Zuhause aufzugeben, um der Landebahnerweiterung des Flughafens Porto Alegre zu weichen. Nur rund 100 Familien verbleiben in den Überresten der rund 60 Jahre alten Siedlung. Doch die Geschichte des Widerstands der Vila Nazaré gegen das deutsche Unternehmen Fraport ist noch lange nicht zu Ende.

Wenn Alex, ein ungefähr Mitte 40-jähriger Bewohner von Vila Nazaré, über seine Gemeinde spricht, in der er geboren wurde und aufgewachsen ist, verändert sich seine Stimme. Sein Schmerz und seine Wut werden spürbar, wenn er erzählt, wie seine Nachbarschaft vor der Erweiterung des Flughafens zunächst eingeschüchtert und später auseinandergerissen wurde. Während rund 2.000 Familien dazu gezwungen wurden umzusiedeln, konnten nur wenige bleiben, darunter die Familie von Alex. Ihre Häuser liegen nur knapp außerhalb der neu entstandenen „Sicherheitszone“, welche nach der Räumung aus Ruinen besteht.

Seit 16 Jahren ist Alex Vorsitzender der Institution Criança Feliz Nazaré („Glückliche Kinder von Nazaré“). Er kümmert sich um die Kinder, aber auch um die gesamte Gemeinde. Als ausgebildeter Elektriker begeistert er sich dafür, dort zu helfen, wo er kann. Er ist innerhalb seiner Gemeinde gut vernetzt und war eine treibende Kraft gegen die Flughafenerweiterung, die von der deut-

schen Flughafengesellschaft Fraport durchgesetzt wurde. Für Alex geht es bei diesem Widerstand nicht nur um den Verlust von Eigentum. Vielmehr geht es um das soziale Netz, das in den letzten 60 Jahren gewachsen ist und plötzlich einer deutschen Firma zum Opfer fiel.

Es hat alles mit dem Vorhaben der brasilianischen Regierung begonnen, den Staat Rio Grande do Sul besser für touristische Zwecke zu erschließen und an die globale Wirtschaft anzubinden. Dafür wurde eine Ausschreibung zur sogenannten „Entwicklung“ des Flughafens veröffentlicht. Das Ziel war ein größeres Terminal und längere Landebahnen, um größeren Flugzeugen die Landung zu ermöglichen. Die Ausschreibung hat Fraport gewonnen. Das Geschäftsmodell des Unternehmens basiert darauf, profitable Flughäfen zu betreiben und Dividenden für ihre Aktionär*innen zu erwirtschaften. Die Interessen der Bewohner*innen von Vila Nazaré waren dabei nie mehr als ein lästiges Hindernis und die gewaltsame Räumung der Häuser stellte für das obere Management höchstens ein kleines Risiko für das öffentliche Ansehen dar.

Für die Einwohner*innen von Vila Nazaré war von Anfang an klar, ab dem Moment als sie aus dem Fernsehen von der Flughafenerweiterung erfuhren, dass sie nicht davon profitieren würden. Zu Beginn stand die gesamte Gemeinschaft geschlossen gegen die geplante Umsiedelung. Da die angebotenen Um-

siedlungsalternativen äußerst unattraktiv waren, wollte niemand wegziehen. Die zwei Wohngebiete, beide lagen am Rande von Porto Alegre, waren deutlich weiter von den Arbeitsplätzen entfernt, hatten eine schlechtere Verkehrsanbindung und stellten für viele ein Sicherheitsrisiko aufgrund von organisierter Drogenkriminalität dar. Die Gemeinschaft wollte auch nicht voneinander getrennt werden. „Ich will nicht von den anderen getrennt werden, ich kenne diese Menschen seit über 30 Jahren. Warum wollen sie uns aufteilen?“ so Vila Nazaré Bewohnerin Vânia Soares. Die Einwohner*innen wehrten sich, richteten Veranstaltungen aus, organisierten Demonstrationen und versuchten bei der kommunalen Verwaltung Gehör zu finden. Aber die Einigkeit begann aufgrund massiver Einschüchterung bald zu bröckeln: Fraport beauftragte eine Sicherheitsfirma, deren Personal die Räumung vorbereiten sollte. Die Folge waren bedrohliche Hausbesuche durch schwerbewaffnete militärische Polizei und physische Gewalt. Ab einem bestimmten Punkt wurden weitere Proteste zu gefährlich. Alex selbst musste um sein Leben fürchten und tauchte über einen Monat lang unter. Am Ende waren die meisten Familien dazu gezwungen umzusiedeln und ihre Häuser wurden zerstört.

Bei der Aktionär*innenversammlung von Fraport 2018, versuchte der Vorstand die Räumungen mit dem Argument zu verteidigen, dass die Siedlung illegal gewesen wäre und die

Die meisten Bewohner*innen von Vila Nazaré saßen nie in einem der Flugzeuge, die im angrenzenden Flughafen starten und landen.
© Christian Russau



Daniel Alex da Silva Dutra steht in den Trümmern eines Hauses in Vila Nazaré.
© Christian Russau

Menschen keine offizielle Berechtigung gehabt hätten dort zu leben. Dabei gesteht das brasilianische Gesetz denen Gewohnheitsrechte über ein Stück Land zu, die dieses über einen längeren Zeitraum bewohnen. Eine öffentliche Anhörung wurde vom zuständigen Ministerium nur einmal organisiert. Dort war es den betroffenen Anwohner*innen nicht möglich, mit den Vertreter*innen von Fraport ins Gespräch zu kommen. Diese nahmen nicht einmal am Tisch Platz, weigerten sich, auf Fragen zu antworten und verschwanden schnell wieder. Bei der nächsten Aktionär*innenversammlung 2019 lehnte Fraport jedwede Verantwortung im Zusammenhang mit den Räumungen ab und erklärte, die Räumung wäre eine Bedingung für die Konzession des Flughafenbetriebs gewesen. Deswegen würde die Verantwortung für diese bei der brasilianischen Regierung liegen.

Der Fall von Vila Nazaré lässt wichtige Fragen in den Vordergrund treten: Wer profitiert von der sogenannten „wirtschaftlichen Entwicklung“, die Flughafenerweiterungen versprechen? Was muss getan werden, wenn marginalisierte Gemeinschaften von Vertreibung betroffen sind? Und welche Spielregeln sind für Investitionen ausländischer Unternehmen notwendig?

Für Alex ist klar, dass Fraport die Hauptverantwortung für die Zerstörung seiner Gemeinde trägt. Das vorrangige Ziel des Unternehmens ist es, Gewinne zu erwirtschaften. Die Leben und Existenzgrundlagen der lokalen Bevölkerung waren einfach nur unbequeme Stolpersteine auf diesem Weg. Es gibt den begründeten Verdacht, dass Fraport Verbindungen zu korrupten Eliten aus Politik und Wirtschaft zum eigenen Vorteil nutzte und unrechtmäßige Absprachen getroffen hat. Die ehema-

ligen und auch die verbleibenden Bewohner*innen von Vila Nazaré fordern nun eine angemessene Entschädigung für den Verlust ihrer Häuser und auch für den Verlust ihres Einkommens. Geld kann den entstandenen Schaden nicht wiedergutmachen, aber es kann dabei helfen, Teile der durch Fraport zerstörten Infrastruktur und für die verbliebenen Familien wieder herzustellen und den umgesiedelten Familien helfen, eine neue Existenz aufzubauen.

Neue Flughäfen und die Erweiterung von Flughafeninfrastruktur sind selten bis nie zum Wohle lokaler Anwohner*innen. Bauprojekte benötigen eine freie, vorherige und informierte Zustimmung aller Betroffenen. Menschen müssen in Entscheidungen mit einbezogen werden, die ihre wirtschaftliche Zukunft bestimmen. Am Verhandlungstisch dürfen nicht länger nur Regierungen und internationale Konzerne sitzen.

GRÜNE WENDE STATT GREENWASHING

STOP THE GREENWASH

„WANN BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Dieses Narrativ kann genutzt werden, um die Behauptung zu widerlegen, dass der Flugverkehr bald ökologisch und sozial nachhaltig wird. Ihr könnt darauf zurückgreifen, um das Greenwashing der Branche zu entlarven. Es ist für die Öffentlichkeit grundsätzlich leicht zu verstehen, dass es sich bei Greenwashing um eine Form der Heuchelei handelt. Das Narrativ zeigt auch, wie besserer Verkehr am Boden die einzige Möglichkeit ist, Mobilität nachhaltig zu gestalten. Außerdem zeigt es Wege auf, wie wir die notwendige Transformation einleiten.

Fliegen ist der schnellste Weg, den Planeten aufzuheizen.¹¹ Ein einziger Langstreckenflug generiert mehr CO₂-Emissionen als manche Menschen im ganzen Jahr ausstoßen.¹² Vor der Corona-Pandemie wuchsen die klimaschädlichen Emissionen im Flugsektor schneller als in den meisten anderen Bereichen. Nach der Pandemie will die Industrie wieder so schnell wachsen wie zuvor.¹³ Steigende Emissionen halten die Industrie aber nicht davon ab, den Menschen zu erzählen, sie könnten mit reinem Gewissen fliegen (s. Box Das alte Narrativ: Die „grüne Lüge“). Technologische Innovationen, die die Vorsitzenden und ihre verbündeten Politiker*innen beschwören, reichen nicht aus, um den großen ökologischen Schäden durch die Flugindustrie entgegenzuwirken. CO₂-Kompensationen, mit denen immer

mehr klimabewusste Menschen dazu gelockt werden, wieder zu fliegen, sind weder so zuverlässig noch so effektiv, wie sie von der Industrie angepriesen werden. Nachhaltig zu werden bedeutet, den Flugverkehr von ihren emissionsintensiven Höhenflügen zum Landen zu bringen und die Weichen für klimagerechte Alternativen zu stellen.

Um die Klimakatastrophe zu verhindern, müssen Emissionen sofort reduziert werden. Die Flugzeugflotten der Industrie können nur langsam erneuert werden, da die Flugzeuge Jahrzehnte in Betrieb sind. Das bedeutet, dass wir auf die heute bestehende Infrastruktur schauen müssen – nicht auf eine zukünftig anvisierte. Die Industrie greift auf Greenwashing zurück, um den falschen Eindruck zu erwecken, die Industrie befände sich auf dem richtigen

„WIE BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Nutzt dieses Narrativ, wann immer ihr irreführender Propaganda der Industrie begegnet. Ihr könnt damit zeigen, wie wirklich nachhaltige Mobilität aussieht und was getan werden muss, um sie zu ermöglichen. Es kann auch verwendet werden, um zu zeigen, wie die Flugindustrie zu einem sicheren Landeanflug gebracht werden kann und wie die Menschheit und der Planet davon profitieren.

Weg. Alle ihre Argumente, die dieses Greenwashing füttern, sind falsch: Kleine Prototypen von Elektroflugzeugen für kurze Strecken können nicht die Größenordnung von konventionellen, umweltschädlichen Flügen erreichen. Alle alternativen Treibstoffe sind mit zahlreichen Problemen behaftet: mit Wasserstoff betriebene Flugzeuge wird es erst in Jahrzehnten geben. Synthetische Treibstoffe benötigen gigantische Mengen erneuerbarer Energie, die in anderen Bereichen mehr gebraucht werden als im Flugverkehr. Und Agartreibstoffe haben unerwünschte Nebenwirkungen und deutliche Einschränkungen. Außerdem machen sie nur etwa 0,01 % des derzeit verwendeten Flugtreibstoffs aus. Trotz aller Versprechungen und glänzender Werbung in Bezug auf „alternative“ Treibstoffe

DAS ALTE NARRATIV: DIE „GRÜNE LÜGE“

Die Flugindustrie möchte uns gern glauben machen, dass der Flugverkehr eine Vorreiterrolle bei den Bemühungen für mehr Umweltschutz einnimmt. Sie behauptet, sie sei eine der ersten Branchen gewesen, die sich ehrgeizige Ziele gesetzt und eine Strategie zur Verringerung ihrer Klimaschädlichkeit entwickelt hat. Sie behauptet auch, dass diese Strategien Früchte tragen. Dabei wird vorgegeben, dass der Flugverkehr seit Jahrzehnten immer effizienter wird und diese Entwicklung anhält. Dies geschieht, so die Branche, weil neue Technologien in rasantem Tempo entwickelt werden. So sei es bald möglich, dass wir alle klimaneutral und mit gutem Gewissen fliegen können. Folgende Beispiele werden dazu genannt: elektrisches Fliegen, Wasserstoff

und nachhaltige Flugtreibstoffe. Damit dies gelingt, braucht es nach Ansicht der Branche drei Dinge: ein stabiles Wachstum, um die Finanzierung grüner Technologien zu sichern, öffentliche Unterstützung, um die Entwicklung und Einführung zu beschleunigen, und „Technologieoffenheit“ anstelle von Vorschriften, die Innovation bremsen würden. Die Flugindustrie behauptet weiter, dass sie große Schritte zur Verbesserung der Luftqualität und zur Lärmreduzierung unternähme. Man sagt uns, dass „grünes“ Fliegen am Horizont sichtbar werde. Wie wir in diesem Handbuch zeigen, können diese Argumente beeindruckend wirken, bis sie anhand der Fakten analysiert werden. Denn dann fallen sie in der Regel auseinander.

GRÜNE WENDE STATT GREENWASHING!

Um die Weichen für Klimagerechtigkeit zu stellen, müssen wir offen und ehrlich über die Grenzen von Technologie sprechen und anerkennen, dass der Großteil der Mobilität am Boden stattfinden muss. Um dies zu erreichen, müssen wir das Greenwashing der Flugindustrie stoppen und Alternativen zum Fliegen mit umfassenden Maßnahmen fördern. Wir können uns dabei sicher sein: eine Transformation ist möglich. Was wir daraus gewinnen können, ist eine gerechtere und gesündere Welt.

Botschaften, die helfen können, das Narrativ „Grüne Wende statt Greenwashing“ zu vermitteln:

- **Das einzige grüne Flugzeug, ist das, das am Boden bleibt.** Kommerzielles Fliegen benötigt riesige Mengen von Energie und Ressourcen. Geerdete Alternativen sind effizienter und nachhaltiger.
- **Kompensationsprogramme sind eine Lizenz zur Verschmutzung.** Sie legitimieren ein „Weiter-so!“, funktionieren nicht und könnten sogar zur Erhöhung globaler Emissionen beitragen. Dadurch führen sie zu neuen Ungerechtigkeiten.
- **Alternative Treibstoffe sind nur ein Tropfen auf den hei-**

ßen Stein. Es ist unwahrscheinlich, dass andere Treibstoffe die Umweltverschmutzung durch den Flugverkehr nennenswert auf absehbare Zeit verringern werden. Der Hype der Industrie lenkt von der Notwendigkeit ab, den Flugverkehr sofort zu reduzieren.

- **Wasserstoffbetriebene Flugzeuge sind wie Einhorn.** Viel diskutiert, aber meist nur in den Märchen der Industrie zu finden. Um den Klimaschaden wesentlich zu verringern, kommen sie sehr wahrscheinlich zu spät und in zu geringem Umfang.
- **Erneuerbare Energien sind knapp und sollten nicht für exzessives Fliegen verschwendet werden.** Wir werden so viel erneuerbare Energie wie möglich für die Dekarbonisierung des Energienetzes und für ein nachhaltiges Mobilitätssystem am Boden benötigen. Wir sollten diese nicht für ineffiziente E-Fuels verschwenden, nur damit ein paar wenige weiter so viel fliegen können wie bisher.
- **Um den Flugverkehr zu reduzieren und Mobilität gerecht und grün zu gestalten,** brauchen wir mehr als Steuern und Marktmechanismen. Wir brauchen auch Begrenzungen und Verbote für den Flugverkehr und ein Ende des Wachstums von Flughäfen und Infrastruktur.

und vermeintlicher Dekarbonisierung: Die Industrie verfehlt ihre eigenen Ziele bei der technischen Entwicklung und Einführung bislang routinemäßig.¹⁴ Zwar sind neue Technologien notwendig und sollten entwickelt werden, aber sie dürfen keine Entschuldigung dafür sein, das bestehende Verkehrsaufkommen in der Luft beizubehalten. Selbst wenn die Entwicklung voranschreitet, werden die Alternativen immer klare Grenzen haben.

Ein gerechtes Mobilitätssystem, das in eine solidarische und nachhaltige Wirtschaft eingebettet ist, wird Ver-

kehrsmitteln am Boden, insbesondere den öffentlichen Nahverkehr, priorisieren. Davon würden alle profitieren. Selbst wenn weiterhin nur ein kleiner Teil der Bevölkerung fliegt und das Fliegen angeblich „grüner“ wird, werden dabei große Mengen erneuerbarer Energie verbraucht. Die Mehrheit der Menschen wird dadurch ihrer Ressourcen beraubt und der Übergang zu einer tatsächlich grüneren und gerechten Mobilität für alle wird verlangsamt. Um sich gegen die Auswüchse und Wachstumspläne der Flugindustrie durchzusetzen, bedarf

es einer klaren Orientierung hin zu weniger Flugverkehr, es bedarf viel öffentlichen Drucks und breiter Unterstützung für nachhaltige Alternativen.

Aber es gibt gute Neuigkeiten: Wir können die Weichen für ein klimagerechtes Mobilitätssystem jetzt stellen (s.: Die Reise genießen, S. 62). Im Durchschnitt stößt eine Zugfahrt nur einen Bruchteil der Emissionen eines Flugs aus. Nachtzüge sind klimafreundlicher und bringen uns im Schlaf von der einen in die andere Stadt. Genauso verursachen Busreisen wesentlich weniger Emissionen als Flüge. Für Übersee-Reisen sind Schiffe, besonders Segelschiffe, eine langsamere und nachhaltigere Option. Vor allem gilt: Viele Reisen können vermieden werden. Denn sie sind schlichtweg nicht notwendig. Damit wir in der Zukunft nachhaltig und am Boden reisen können, muss sich vieles ändern. Ein Wandel in der Arbeitskultur, der uns erlaubt länger zu reisen, wird notwendig sein und wir müssen ökologisch verantwortungsvolles Verhalten so weit normalisieren, dass wir gar nicht länger über andere Optionen nachdenken. Dies bedarf besserer Strukturen, wie zum Beispiel gerechten Preisen und

In Indien waren Zugreisen eine offensichtliche und einfache Alternative zu Flügen. Die meisten Orte sind durch das Schienennetz gut angebunden und die Zug-Kultur ist etwas, das man hier erlebt haben muss.

Vivek Gilani, cBalance



Flüge schaden nicht nur dem Klima, sondern haben auch lokale Folgen wie Lärm und Luftverschmutzung.
© dsleeter_2000 / Climate Visuals



Züge sind nicht die einzige Alternative zu Flügen. Aber in manchen Weltregionen können Flüge schon jetzt durch Zugreisen ersetzt werden.

einheitlichen Buchungssystemen. Es bedarf oft aber auch einer grundlegend neuen Infrastruktur. In einigen Teilen der Welt wird dringend mehr Mobilitätsinfrastruktur benötigt. Wo immer zum Beispiel neue Zugverbindungen gebaut werden, muss dies in Kombination mit starker Beteiligung der Bevölkerung und in außerordentlicher Rücksicht auf die Bedürfnisse der lokalen Anwohner*innen und der Umwelt geschehen.

Um den Wind zu drehen, wird eine Strategie allein nicht reichen. Stattdessen brauchen wir ein breit angelegtes Maßnahmenpaket, um den Flugverkehr zu reduzieren und uns auf Kurs für nachhaltige Mobilität zu bringen.¹⁵ Eine offensichtliche Maßnahme ist es, Prämien-Programme für Vielflieger*innen einzustellen. Diese Bonusprogramme regen zu besonders unnötigen Flügen an. Eine andere Maßnahme ist die Abschaffung aller finanziellen Privilegien und Steuerbefreiungen, die der Flugindustrie gewährt werden. Als Pendant zur CO₂-Steuer braucht es eine Schadstoffsteuer. Und weil wir im gegenwärtigen System alle Billigflüge und das frivole Fliegen der Reichen subventionieren, wären konsequente Steuern auf Treibstoffe und Flugtickets eine sozial gerechte Maßnahme. Nichtsdestotrotz

ist es notwendig, im Steuersystem zu berücksichtigen, dass Fliegen eine Luxusaktivität ist. Aktuell werden reiche Vielflieger*innen durch Steuergelder bezuschusst. Stattdessen könnten ihre Emissionen durch eine Vielflieger*innen- oder eine Flugmeilen-Abgabe angemessener berücksichtigt werden. Ohne die Anzahl an Flugreisen aber insgesamt zu limitieren, reicht es nicht aus, nur den Preis des Fliegens zu erhöhen. Reiche Menschen finden immer eine Möglichkeit sich freizukaufen.

Begrenzungen sind ein ganz normaler Teil des täglichen Lebens. Wir respektieren sie, wenn sie zur kollektiven Sicherheit beitragen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen, Alkoholgrenzen beim Fahren, maximale Verschmutzungsrichtwerte im Trinkwasser. Dieser Logik folgend, ist es der effektivste Weg den Flugverkehr zu reduzieren, indem wir die Zahl der Flüge begrenzen. Eine Maßnahme ist zum Beispiel die Abschaffung aller Kurzstreckenflüge. Für kurze Strecken stehen alternative Transportmöglichkeiten leicht zur Verfügung. Eine andere Möglichkeit ist es, die Zahl der täglichen Abflüge auf bestimmten Routen zu reduzieren. Das Setzen von absoluten Obergrenzen und Verboten ist gerecht, da niemand

Geld oder Privilegien nutzen kann, um sie zu umgehen. Ein direktes Verbot von Privatjets ist ebenfalls notwendig. Es gibt keine Rechtfertigung dafür, einigen wenigen reichen Individuen zu erlauben, unsere geteilte Atmosphäre auf Kosten unserer kollektiven Zukunft zu verschmutzen. Weiter braucht es ein Moratorium für den zerstörerischen Bau- und die Erweiterungen von Flughäfen weltweit. Neue Infrastruktur für eine Industrie zu bauen, die eigentlich schrumpfen müsste, ergibt keinen Sinn. Eigentlich müsste das Gegenteil passieren: In vielen Städten müssten die Flughäfen zurückgebaut oder geschlossen werden. Sie müssten zum Nutzen der Vielen umgestaltet werden. All dies muss Teil eines **größeren gesellschaftlichen Wandels sein, innerhalb dessen finanzierbare, grüne Mobilitätsstrukturen am Boden aufgebaut werden.**

Der Flugverkehr, wie er heute besteht, ist ein Symptom des allerschlimmsten Exzesses des bestehenden Wirtschaftssystems. Er beinhaltet alles: von massiven Ungerechtigkeiten, bis zur massiven Klimaschädlichkeit. Abhilfe liegt im Systemwandel und in kollektiver Verhaltensänderung. Wir brauchen beides. Und wir brauchen es jetzt.

„WIR BEGINNEN UNSERE WÄLDER ZU BETRETEN, ALS WÄREN WIR KRIMINELLE“

Greenwashing-Projekte zerstören die Umwelt und Lebensgrundlagen weltweit. Zwei besonders schädliche Beispiele aus der Demokratischen Republik Kongo und aus Paraguay betreffen CO₂-Kompensationen und Agrartreibstoffe.

Wir wissen, dass Fliegen dem Klima schadet. Aber die Flugindustrie tut alles, um das zu verschleiern. Während sich die Industrie in vielerlei Hinsicht des Greenwashings schuldig macht, gibt es Scheinlösungen, die besonders viel Ausbeutung und Leid im Globalen Süden verursachen. Dazu gehören CO₂-Kompensationen und Agrartreibstoffe. Fluggesellschaften verkaufen mit ihnen ein Märchen. Diese Scheinlösungen dienen nicht nur dazu, schädliche Praktiken zu rechtfertigen, sie verursachen auch Konflikte in vielen Regionen in Afrika, Asien und Lateinamerika und beeinträchtigen das Leben derjenigen, die noch nie einen Fuß in ein Flugzeug gesetzt haben.

CO₂-Kompensationsprojekte verschaffen der Flugverkehrsindustrie und ihren Kund*innen Emissionsgutschriften und ermöglichen es ihnen, die Umweltverschmutzung nahezu bedenkenlos fortzusetzen. Ein Beispiel für zweifelhafte Kompensationsprojekte findet sich in der Provinz Mai N'dombe im Westen der Demokratischen Republik Kongo. Die Projekte, die sich hier finden, gehören zu einem der weltweit bekanntesten Emissionsminderung-Programmen, das REDD+ Programm (Reducing Emissions from Deforestation and De-

gradation).¹⁶ REDD+ wurde im Rahmen der UN-Klimaverhandlungen eingeführt und soll klimaschädliche Emissionen durch verbessertes Waldmanagement in sogenannten „Entwicklungsländern“ ausgleichen, wofür dann Ausgleichszertifikate verkauft werden. Der Wald in Mai N'dombe wurde als REDD+-Projekt ausgewiesen, da er von Abholzung bedroht gewesen sei und durch den Kompensationsmechanismus angeblich erhalten bleiben konnte. Die Betreiber des Projekts, das US-Unternehmen Wildlife Works Carbon (WWC), behauptet, dass 2010 eine neue Abholzungslizenz genehmigt werden sollte. Tatsächlich widerspricht dies jedoch eines seit 2002 geltenden Moratoriums, das es im ganzen Land illegal macht neue Abholzungslizenzen zu vergeben.¹⁷

WWC hat keine Angst davor, die Wahrheit zu verdrehen. Das Unternehmen hat immer wieder behauptet, dass das Gebiet ohne REDD+ vollständig abgeholzt worden wäre. Es wären alle alten Bäume gefällt worden, um Platz für die kleinbäuerliche Landwirtschaft und die Nahrungsmittelproduktion zu schaffen. Das Referenzgebiet, das Wildlife Works für diese Behauptungen heranzieht, ist jedoch über 600 Kilometer entfernt und in keiner Weise mit Mai N'dombe ver-

gleichbar. Tatsächlich könnte während des WWC Projekts der Waldverlust sogar zugenommen haben. Basierend auf den Angaben von WWC wurden Emissionsgutschriften an Unternehmen, wie zum Beispiel Fluggesellschaften, vergeben – und das obwohl es wahrscheinlich keinerlei Emissionseinsparungen gab.

Kompensationsprojekte wie dieses haben auch negative Auswirkungen auf die Gemeinschaften, die auf den betreffenden Gebieten, oftmals in Wäldern, oder in der näheren Umgebung leben. Viele dieser Gemeinschaften spüren schon heute die Auswirkungen des Klimakollapses. Ihnen wurde die Erlaubnis entzogen, den Wald in größerer Entfernung als 2km vom eigenen Zuhause zu nutzen. Sie sind außerdem mit weiteren Bedrohungen konfrontiert, wie etwa gewalttätige Konflikte. Diese Konflikte reichen beispielsweise von einem tiefen inneren Misstrauen mit den Naturparkverwaltungen, bis hin zu physischer Gewalt. Ein Bericht aus 2016 über Schutzgebiete im Kongobecken, viele von ihnen im REDD+ Programm, zeigt viele Fälle von Gewalt. In 21 von 24 Schutzgebieten wurden gewaltsame Vorkommnisse, darunter auch schwere Menschenrechtsverletzungen, gemel-



Die Dorfbewohner*innen verlieren ihren Zugang zum Wald und werden nicht ausreichend über das Projekt informiert. © Rainforest Foundation UK

det. Wie ein Vorsteher eines Dorfes in den Wäldern des Mai N'dombe aus der Zeit berichtet, bevor ihr Zuhause zu einem Schutzgebiet erklärt wurde: „Das Leben war nicht kompliziert, da alle Lösungen im Wald vorhanden waren. Aber jetzt beginnen wir unsere Wälder zu betreten, als wären wir Kriminelle.“¹⁸

Solche Fälle gibt es weltweit. Sie sind oft auch mit anderen Formen des Greenwashings verbunden, etwa mit der Herstellung von Agrartreibstoffen, welche die Flugindustrie als Maßnahme zur Senkung ihrer Emissionen anpreist. Tatsächlich werfen auch Agrartreibstoffe eine ganze Reihe von Problemen auf (siehe S. 22). Ein Agrartreibstoff-Projekt, das die gesamte Ungerechtigkeit und Heuchelei der Flugindustrie in sich vereint und einen zweifelhaften Namen trägt, ist das Omega Green Projekt in Paraguay. Diese gigantische Agrartreibstoff-Raffinerie, eine der weltweit größten und die erste für Agrartreibstoffe in Südamerika, wird vor allem Flugtreibstoffe aus Sojaöl, Tierfetten aus der Rindfleisch-Industrie und aus Pongamia-Öl produzieren.¹⁹

Mögliche Verschmutzung durch die Raffinerie, sowie vermehrte Bebauung und mehr Verkehr entlang des Flusses, stellen ernsthafte Gefahren dar, auch für die Lebensgrundlagen der lokalen Fischerei. Soziale Konflikte sind entstanden, seitdem der Zugang zur Santa Rosa Gemeinschaft durch die Betreiberfirma beschränkt wurde. Ein Anwohner, Ezequiel Pereira, fasst die Situation unverbblümt zusammen: „Unser Dilemma

ist: Sterben wir durch Verhungern oder sterben wir durch Vergiftung?“. Um noch mehr Salz in die Wunden der lokalen Gemeinschaften zu streuen, hat der Inhaber des Omega Green-Projekts mit der paraguayischen Regierung eine Vereinbarung getroffen, die das Unternehmen von allen Steuern befreit. Das bedeutet, dass 100 % des Gewinns aus dem Land und von den Menschen in Paraguay abgezogen werden.

„Agrartreibstoffe, insbesondere jene, die für die Flugindustrie genutzt werden, dienen dazu, den Bedarf einer globalen Minderheit zu befriedigen, während die Nachfrage in Paraguay selbst extrem gering ist. Omega Green, wie alle extraktivistischen Projekte bringt mehr Zerstörung, Schmerz und Auslöschung zu unseren Leuten. Das Projekt ist von Profitinteressen großer ausländischer Investoren und Unternehmen dominiert, während lokale

Ökosysteme bedroht werden und Landwirt*innen und Indigene arm und krank gemacht werden“, so Inés Franceschelli vom lokalen Forschungszentrum Heñói, die eine Fallstudie²⁰ über das Projekt mitverfasst hat. Tatsächlich ist Paraguay das Land in Südamerika, das am wenigsten CO₂ durch den Flugverkehr ausstößt. Nach Venezuela ist das Land der zweitgeringste pro Kopf Treibhausgas-Emitter auf dem Kontinent.²¹

Kompensationsprojekte und Agrartreibstoffe bieten keine Lösungen für das Verschmutzungsproblem des Flugverkehrs und weisen dieselben Dynamiken auf: sie zerstören die Leben, Existenzgrundlagen und die Zukunft von Gemeinschaften weltweit. Und das nur, um behaupten zu können, vermeintlich „grünes“ Fliegen zu ermöglichen. Aber wenn man das Greenwashing durchschaut wird klar: die wahre Lösung liegt woanders und beinhaltet weniger Flüge.

Soziale Konflikte sind entstanden, seitdem der Zugang zur Santa Rosa Gemeinschaft durch die Firma privatisiert wurde, die das Land besitzt. Tor ohne Zugang für Gäste und Bewohner*innen. © HEÑÓI



SICHERE LANDUNG



„WANN BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Dieses Narrativ kann dazu genutzt werden, um über die Notwendigkeit zu sprechen, die Industrie zum Landeanflug zu bringen. Entgegnet damit auch der irreführenden Heuchelei der Flugbranche und den Regierungen, viele gute Jobs zu schaffen. Ihr könnt damit außerdem für eine umfassende, zügige und gerechte Transformation (Just Transition) plädieren. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Beschäftigten der Branche eine Zukunft in anderen zukunftssicheren Sektoren haben. Ihr könnt mit diesem Narrativ auch die Botschaft verbreiten, dass sich die Welt unausweichlich verändert und weniger Flugverkehr bald Realität sein wird.

Die Flugindustrie wird aus vielen unvermeidlichen Gründen schrumpfen. Daher braucht es einen Plan für eine sichere Landung. Viele Dinge mussten pandemiebedingt seit 2020 pausieren. Im Flugverkehr waren die Veränderungen besonders drastisch. Viele Menschen haben diese Zeit genutzt, sich über den Zustand der Welt Gedanken zu machen und sich zu fragen, wie wir nach der Pandemie als global vernetzte Gesellschaft vorankommen und die Dinge besser machen können. Dabei haben sich auch Vorstellungen von Arbeit, Reisen und Freizeit verändert. Es gibt einen kollektiven Willen, langsamer zu werden und Raum für neue Formen des Zusammenlebens und Arbeitens zu schaffen. Schon vor der Pandemie verbreitete sich von Schweden aus ein gesellschaftliches Phänomen, das oft als „Flugscham“ bezeichnet wird. Tatsächlich zeigt der Trend, dass es einen Bewusstseinswandel für mehr verantwortungsvolles Reisen und den Wunsch nach einem nachhaltigen Umgang mit

unserem Planeten gibt. Es gibt also viele Anlässe, warum die Flugindustrie dringend eine verantwortungsvolle Planung hin zu einer sicheren Landung benötigt und die Industrie schrumpfen muss. Damit wird es notwendig, **gerechte Übergänge für die Branchenbeschäftigten zu schaffen** – hierfür wird oft der englische Begriff „Just Transition“ herangezogen. Die selbstgefällige Erzählung der Industrie, dass sie hochwertige Arbeitsplätze in großem Umfang erhalten könne, ist nicht länger haltbar (s. Box Das alte Narrativ: Die „Job-Heuchelei“).

Obwohl sie für viele traumatisch waren, haben die Erfahrungen in der Pandemie vieles verändert und Potentiale frei werden lassen. Die Umstände haben dazu geführt, dass einige Menschen damit angefangen haben, ihre Lebenszeit anders zu nutzen, Prioritäten neu zu setzen, Arbeit anders zu organisieren und sich um den ökologischen und sozialen Zustand der Welt zu sorgen. Auch international vereinbarte Ziele und Maßnahmen zur Ver-

„WIE BENUTZE ICH DIESES NARRATIV?“

Nutzt dieses Narrativ einerseits als Entgegnung zum bedrohlichen Wachstumswahn der Industrie oder um die Debatte zur Zukunft des Flugverkehrs zu erweitern. Es geht dabei darum, den Bedarf für Flugverkehr zu senken und zu planen, wie es für Angestellte innerhalb und außerhalb der Branche weitergeht. Es unterstützt die Forderungen nach einem Plan, den Regierungen und Unternehmen zum Schutz der Arbeitnehmer*innen und des Planeten umsetzen müssen.

hinderung des Klimakollapses werden zu einem zunehmend wichtigen Antrieb für politischen Wandel. Angesichts der derzeitigen Größe der Industrie und ihres geplanten Wachstums, gibt es keine glaubhafte Perspektive, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen im erforderlichen Zeitraum beenden zu können. Es gibt auch gute Gründe, daran zu zweifeln, dass diese Dekarbonisierung angesichts der Unausgereiftheit der technologischen Alternativen überhaupt machbar ist.²² Die Notwendigkeiten der Klimakrise, gepaart mit einem veränderten Bewusstsein bei vielen Menschen, bekräftigt also die Notwendigkeit, sich auf den kommenden Wandel einzustellen.

Die Pandemie führte zu einigen unmittelbaren Schocks für den Flugverkehr. Über die Pandemie und die Klimakrise hinaus gibt es weitere gesellschaftliche Umbrüche, die sich beinahe auf jeden Aspekt unseres Lebens und unserer Wirtschaft auswirken. Dazu gehören zum Beispiel Automatisierungs-

DAS ALTE NARRATIV: DIE „JOB-HEUCHELEI“

Die Flugindustrie behauptet gerne, dass sie mehrere Millionen Jobs weltweit schafft, erkennt aber an, dass nur ein Bruchteil dieser Arbeitsplätze unmittelbar Teil der Flugindustrie ist. Die anderen Jobs werden nach Angaben der Unternehmen an anderen Stellen in den Lieferketten oder auch im Tourismus geschaffen. Oder sie resultieren in zweiter Konsequenz aus dem Konsum der Angestellten. Die Industrie argumentiert auch, sie könne Jobs von großer Qualität schaffen. Jobs, die sinnstiftend, erfüllend und langfristig sicher sind.

Sie berufen sich darauf, dass es für viele ein Traum ist, Pilot*in oder Flugbegleiter*in zu werden. Der Flugindustrie zu

schaden, hieße, die Träume von Kindern zu zerstören. Diejenigen, deren Träume angeblich bereits in Erfüllung gegangen sind, würden von der Branche mit guten Löhnen und Arbeitsbedingungen gut entlohnt. Deshalb sei es so wichtig, dass die Fluggesellschaften und andere Teile der Branche während der Pandemie von den Regierungen unterstützt werden. Wenn Arbeitsplätze gesichert würden, könnten wir alle wieder nach der Pandemie dem Traum von Fliegen nachgehen, so die Erzählung. Die Realität von massenhaften Entlassungen, die systembedingten langen, unsozialen Arbeitszeiten, und die Gründe für Arbeitskämpfe, kommen in dieser alten Erzählung der Industrie nicht vor.

SICHERE LANDUNG!

Veränderungen in der Industrie finden bereits statt. Sie sind nur der Anfang eines größeren sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Wandels. Für die Angestellten ist die wichtigste Frage, ob dieser Wandel durch gerechte Übergänge oder durch eine Bruchlandung eintritt – Change by disaster, or by design?

Botschaften, die helfen können, das Narrativ „Sichere Landung“ zu vermitteln:

- **Der Wandel kommt, entweder durch aktive Mitgestaltung oder durch eine Bruchlandung.** Lasst uns den Wandel gestalten! Eine sichere Landung zu gewährleisten bedeutet, sich für eine nachhaltige Reduktion der Industrie einzusetzen.
- **Wandel zu verzögern, ist leichtsinnig und setzt Arbeitnehmer*innen großen Risiken aus.** Je länger die Industrie daran scheitert, einen Plan zur Transformation zu erarbeiten und Arbeiter*innen zu beteiligen, desto wahrscheinlicher werden schwere und schmerzliche Folgen für alle Beteiligten.
- **Die Arbeiter*innen, die die Flugverkehrsindustrie aufgebaut haben, verdienen eine wohlhabende und geschützte**

Zukunft. Vor allem jene, auf deren Rücken jahrzehntelang Profite erwirtschaftet wurden, verdienen eine angemessene Behandlung durch Unternehmen. Es braucht (gewerkschaftliche) Organisationen der Arbeiter*innen, Druck auf Politiker*innen und öffentliche Aufmerksamkeit.

- **Wir haben die Geldgeschenke an die Flugindustrie aus unseren eigenen Taschen bezahlt.** Jetzt ist es Zeit, dass die Unternehmen die Rechnung begleichen. Um die Grundlagen einer gerechten Transformation zu schaffen, müssen Unternehmen und Regierungen Gelder für Umschulungsprogramme bereitstellen. Die Industrie muss von der Abhängigkeit fossiler Brennstoffe gelöst werden und den Flugverkehr reduzieren.
- **Die erste Stufe des Wandels besteht im Verlassen des Wachstumspfad.** Die Industrie muss verkleinert werden: Neue Arbeitsplätze dürfen nicht geschaffen werden; Angestellte, die gerade erst in die Branche eingestiegen sind, müssen dabei unterstützt werden, gute, alternative Beschäftigungen in anderen Sektoren zu finden. Eine langfristige Laufbahn in der Branche ist unmöglich.

und Digitalisierungsprozesse, die neue Herausforderungen für Arbeiter*innen und die Gesellschaften insgesamt mit sich bringen. Unternehmen und Gemeinden müssen darin unterstützt werden, sich neu auszurichten und anzupassen. Der anstehende Wandel muss auch dazu führen, dass Tourismus nicht mehr wie der einzig mögliche Ausweg für viele Gemeinschaften erscheint, wie sie sich aus wirtschaftlicher Benachteiligung lösen können.

Eine proaktive Gestaltung des Wandels ist essenziell. Das bedeutet langfristige Sicherheiten in Bezug auf Arbeitsplätze herzustellen und die Sicherheit, Gesundheit und Existenzgrundlagen der Arbeiter*innen, sowie ihrer Angehörigen und ihrer Gemeinschaften ins Zentrum des Wandels zu stellen. Es braucht einen gerechten Wandel für all diejenigen, die in der Flugindustrie, in der Tourismusbranche und in den verwandten Industrien arbeiten und von ihren Jobs abhängig sind. Um sichere und gut bezahlte Jobs in den „grünen“ Wirtschaftssektoren der Zukunft zu finden, ermöglicht eine gerechte Transformation, dass die Menschen mit den entsprechenden Fähigkeiten und Ausbildungsmöglichkeiten

ausgestattet werden und das Selbstvertrauen erlangen, sich neue, bessere Arbeitsplätze zu suchen. **Dieser Wandel kann sogar mehr Jobs schaffen:** Ein Bericht für die NGO Possible zeigt, dass durch eine Reduktion des Flugverkehrs in Großbritannien für jeden alten Job drei neue entstehen könnten.²³

Gerechte Übergänge für Arbeiter*innen weg von fossilen Jobs zu schaffen, ist keine Ausrede um notwendige Maßnahmen für den Wandel zu verzögern. Wenn es darum geht, die schlimmsten Auswirkungen des Klimakollapses abzuwenden, ist Schnelligkeit entscheidend. Aber wir müssen **sicherstellen, dass der gerechte Wandel auch zielgerichtet ist. Er muss von den Arbeiter*innen angeführt werden, demokratisch sein und in einen gesamtgesellschaftlichen Prozess eingebettet sein.** Auch die globale Ebene muss im Rahmen einer gerechten Transformation beachtet werden und die historische Verantwortung für die Klimakrise berücksichtigen. Die großen Emittent*innen müssen dabei die von der Klimakrise am stärksten betroffenen Länder in der Umsetzung der von ihnen gewählten Maßnahmen unterstützen.

Selbstverständlich darf kein weite-

rer Ausbau von Flughäfen stattfinden. Neue Ausbildungs- und Arbeitsplätze sollten stattdessen in anderen Branchen geschaffen werden. Daher muss auch dafür gesorgt werden, dass Arbeiter*innen, die in den Ruhestand gehen oder eine neue Beschäftigung in anderen Branchen finden, nicht ersetzt werden. Es ist die Aufgabe der Regierungen, diese gerechte Transformation unterstützen, statt die Flugindustrie immer weiter mit Steuergeldern zu überhäufen.

Je nach Qualifikation wird es für einige problemlos neue Perspektiven geben. Andere werden einem hohen Risiko ausgesetzt, in neue prekäre Arbeitsverhältnisse oder in Arbeitslosigkeit zu geraten. Je länger die Flugindustrie einen gerechten Übergang jedoch hinauszögert, desto stärker setzt sie ihre Arbeitskräfte, sowie ihre öffentlichen und privaten Investor*innen großen Risiken aus. Verpassen wir die Veränderungen, werden uns unter Umständen abrupte und unkontrollierbare Veränderungen aufgezwungen. Lasst uns die Flugindustrie zur sicheren Landung bringen und die Weichen für die vor uns liegende Reise stellen. **Wir brauchen einen geplanten Wandel, keine Bruchlandung.**

MIT VEREINTEN KRÄFTEN GEGEN DEN FLUGLÄRM

Es ist Donnerstagnachmittag und die Nacht senkt sich über die Küstenregion von Castelldefels, die nur 20 Minuten von Barcelona entfernt liegt. Die Terrassen der Bars sind gefüllt mit Nachbar*innen, die erpicht darauf sind, die frische Meeresbrise zu genießen. Während sie einen Drink mit Freund*innen schlürfen, erklingt ein belebtes Gemurmel. Die Szene ist idyllisch, bis das Gemurmel plötzlich verstummt. Laut wie ein rollender Donner zwingt das Geräusch von Flugzeugturbinen die Unterhaltungen zu einem Ende. Die Worte des Gegenübers sind unmöglich zu verstehen, wenn Flugzeuge in niedriger Höhe vorbeifliegen, um auf dem nahe gelegenen Flughafen El Prat zu landen.

Der exponentielle Anstieg des Flugverkehrs in Barcelona hat die Folgen eines ganz und gar nicht nachhaltigen Massentourismus verschlimmert. Neben den ökologischen und gesundheitlichen Schäden, bedeutet der Massentourismus allzu oft die Verdrängung der Einwohner*innen: ihre Häuser werden zu touristischen Unterkünften umfunktionierte, die Mietpreise steigen, Geschäfte des täglichen Bedarfs werden durch Geschäfte für Tourist*innen ersetzt. Das sind nur einige der zahlreichen Probleme, mit denen die Bewohner*innen von Barcelona und den umliegenden Gemeinden konfrontiert sind.

Diese Entwicklungen werden sich weiter verstärken, sollte die Expansion des Flughafens von Barcelona genehmigt werden. Gegen diesen Ausbau organisiert sich Daniel, ein Aktivist aus Barcelona. Er ist in einer nachbarschaftlichen Initiative organisiert, die sich für die Reduktion des Tourismus (Asamblea de Barrios per el Decrecimiento Turístico) einsetzt. Aus Daniels Sicht wäre die Kapazitätserweiterung von El Prat verheerend: „Die Behauptungen der Beamten, dass ein Anstieg um

30 Millionen Fluggäste pro Jahr die Zahl der Tourist*innen nicht erhöhen würde, sind absurd. Natürlich würde die Zahl der Tourist*innen steigen, und damit auch die Zahl der benötigten Touristenunterkünfte – und schließlich auch die Zahl der Zwangsräumungen und Abschiebungen.“

Viele Gruppen, die sich für ein anderes Modell der Stadtentwicklung einsetzen, gingen im September 2021 in einer historischen Demonstration in Barcelona auf die Straße. Ein wichtiger Fokus ihres Protests lag auf den möglichen Auswirkungen der Flughafenerweiterung. An den Protesten nahmen rund 90.000 Menschen teil. Der massive öffentliche Widerstand war ein wesentlicher Grund, warum die spanische Regierung das Projekt schließlich zurückzog. Der Kampf gegen die „Touristisierung“ der Stadt ist einer von vielen sozialen Kämpfen, die dazu beigetragen haben, den Ausbau zu stoppen. Der gemeinsame Erfolg wurde durch eine gute Vernetzung und langjährige Arbeit der Bewegungen für Umwelt- und Klimagerechtigkeit, für Mieter*innenrechte, Arbeitsrechte und für soziale Gerechtigkeit erreicht.

Dieser Sieg der Bürger*innen motiviert zahlreiche Menschen sich zu engagieren. Immer mehr Gewerkschaften fangen nun ebenfalls damit an, soziale Themen mit ökologischen Themen noch mehr zusammen zu denken und das „Weiter-so!“ in nicht-nachhaltigen Sektoren zu hinterfragen. „Wie die COVID-Pandemie gezeigt hat, ist der massenhafte Sonnen- und Strandtourismus ein Sektor, der stark vom Flugverkehr abhängig und sehr anfällig für Krisen ist. Wir müssen mehr auf Tourismus in der eigenen Region oder im Inland setzen“ so Carlos Martínez, Mitglied des Sekretariats für Umweltfragen der Comisiones Obreras, der größten spanischen Gewerkschaft.

„Ein neuer Tourismus muss nachhaltig

sein, respektvoll gegenüber der Natur, sowie lokalen Gemeinschaften sein, und auf nachhaltiger Mobilität basieren“, so Martínez weiter. Im Januar 2021 plädierten die Comisiones Obreras zusammen mit den größten spanischen Umwelt-NGOs in einem gemeinsamen Papier für die Verringerung der Abhängigkeit vom Massentourismus und Flugverkehr. In dem Papier positionieren sie sich auch explizit gegen neue, oftmals durch öffentliche Gelder subventionierte Infrastruktur, vor allem Flughäfen oder Autobahnen.

Auch wenn es einigen aufgrund der eigenen Abhängigkeit schwerfällt, erkennen immer mehr Gewerkschafter*innen und Arbeitnehmer*innen der Branche: Es kann mit dem Flugverkehr nicht so weitergehen wie bisher. Das zeigen auch Initiativen außerhalb Barcelonas auf. Die Gruppe Safe Landing vertritt vor allem in Großbritannien „klimabewusste Flugverkehrsfachleute“. Sie die schnelle Maßnahmen zur Verringerung klimaschädlicher Emissionen, sowie einen Just-Transition-Plan für die Arbeiter*innen der Industrie. In Frankreich schlug eine Gruppe von Flug- und Raumfahrtingenieur*innen namens Supaero Decarbo eine „Branchenallianz für das Klima“ vor. Ihre Forderung: Die beteiligten Unternehmen sollen Verantwortung für den Wandel übernehmen, da es andernfalls zu kurzfristigen Arbeitsplatzverlusten kommt, welche Arbeiter*innen unvorbereitet treffen.

Es wird immer deutlicher, dass soziale Bewegungen eine Schlüsselrolle für die Zukunft gerechter Mobilität spielen. Sie kämpfen für eine gerechtere Zukunft, in der Gespräche zwischen Nachbar*innen nicht von ohrenbetäubendem Fluglärm unterbrochen werden; und Menschen nicht länger auf Jobs angewiesen sind, die die Erde zerstören.



Demonstration gegen die Erweiterung des Flughafens in Barcelona im September 2021.
© Ni un pam de terra

DIE REISE GENIESSSEN!



„WANN BENUTZE ICH DAS NARRATIV?“

Dieses Narrativ dient dazu, Menschen zu inspirieren und zum Träumen anzuregen. Es kann ein Bedürfnis nach anderen Formen des Reisens wecken und proaktiv dazu einladen, anders über Reisen, Urlaube und Abenteuer nachzudenken. Damit entgegnet das Narrativ der Werbung der Industrie, welche die Vorzüge des Fliegens anpreist und Flugverkehr als Teil eines erstrebenswerten Lebensstils verkauft.

Reisen regen meist positive Gefühle in Menschen an. Abenteuer, Entkommen, Romantik, Neugier, Pilgern, Verjüngung, Zuflucht, Verbundenheit mit Menschen, die woanders leben – all das kann Reisen motivieren. Geschäftsreisen weisen ebenfalls manche dieser Dynamiken auf, haben aber oft vor allem mit Statusgefühlen oder Anerkennung zu tun.

Die unbequemen Realitäten des Fliegens regen viele Leute dazu an, über bessere Optionen der Fortbewegung nachzudenken. Flüge zu genießen und zu rechtfertigen wird für viele immer schwieriger – dank des wachsenden Bewusstseins für die Probleme, die in den Zielregionen aufgrund des Tourismus entstehen, oder auch aus Sorge vor der eskalierenden Klimakrise.²⁴ **Immer mehr Menschen wollen verantwortungsvoll reisen, auch wenn dies, wie immer, wenn etwas Neues entsteht, mit Herausforderungen behaftet ist.** Eine unzureichende öffentliche Finanzierung führt dazu, dass die Alternativen, etwa Bus und Bahn, im

Vergleich zum künstlich billig gehaltenen Flugverkehr systematisch vernachlässigt werden. In ärmeren, ländlichen Regionen und besonders im Globalen Süden mangelt es oft an grundlegender Mobilitätsinfrastruktur. Große Investitionen und Innovationen werden gebraucht, um Mobilität für alle komfortabel und zugänglich zu machen. Aber anders zu reisen bietet auch viele Vorteile. Es richtet weniger Schäden an und kann oft mehr Reiseerlebnis und Komfort bieten.

Es ist von zentraler Bedeutung, die Menschen dazu zu inspirieren, die positiven Seiten anderer Formen des Reisens zu sehen. Unabhängig vom Reisegrund, also ob für die Arbeit, für den Urlaub oder für Besuche: Es ist nicht nur verantwortungsvoller, beim Reisen auf das Flugzeug zu verzichten, man kann dabei oft sogar bequemer reisen und besser mit anderen Menschen in Kontakt kommen. Und wir können Reisen auch ganz neu verstehen! Reisen als ein Mittel, um Entde-

„WIE BENUTZE ICH DAS NARRATIV?“

Dieses Narrativ ist bei Interventionen effektiv, die vor allem nach der Pandemie versuchen, die Unterbrechung alter Mobilitätsmuster für langfristige Verhaltensänderungen zu nutzen. Es nimmt die positiven neuen Gewohnheiten und Handlungsweisen in den Blick, die durch die Pandemie ausgelöst wurden. Das Narrativ kann auch in Kombination mit den anderen neuen Narrativen genutzt werden: zum Beispiel kann es aufzeigen, dass „grünes“ Handeln nicht zwangsläufig Verzicht bedeutet. Die Lösung lautet nicht: niemand darf mehr reisen, sondern: lasst uns neue, bessere Formen der Mobilität und des Reisens schaffen!

ckungen zu machen, mit Menschen in Kontakt zu treten, aber ohne uns dabei zwangsläufig physisch fortbewegen zu müssen. Dies gelingt zum Beispiel mit Hilfe digitaler Kommunikation. Diese Perspektive ist eine ganz andere, als die alte Erzählung der Flugindustrie, nach der Flüge unverzichtbar für internationale Verbundenheit und Austausch seien (s. Box Das alte Narrativ: Der „Freiheitsirrtum“).

Wenige Dinge sind mit dem Genuss vergleichbar, in einem Zug zu sitzen und den Wandel der Landschaften mit den eigenen Augen zu beobachten. Während einer langen Reise, in der man Zeitzonen, Breiten- und Längengrade überquert, kann man so die sich verändernde Welt betrachten. In geräumigen Zügen könnt ihr eure Beine ausstrecken oder den Speisewagen aufsuchen, um eure Reise mit einem guten Essen und mit inspirierenden Gesprächen mit Mitreisenden zu bereichern. Nachtzüge ermöglichen es euch, in einer Stadt einzusteigen und in einer anderen ausgeruht

DAS ALTE NARRATIV: DER „FREIHEITSIRRTUM“

Die Industrie argumentiert, dass Fliegen Freiheit bedeutet, und dass Flughäfen unsere Tore zur Welt sind. Die Unternehmen behaupten, dass der Flugverkehr Menschen zusammenbringt und es kein anderes Verkehrsmittel außer das Flugzeug gibt, das Menschen dazu in die Lage versetzt, Beziehungen zu Freund*innen und Verwandten über große Entfernungen hinweg zu pflegen oder verschiedene Kulturen der Welt zu erleben. Folgt man den Verfechter*innen des Fliegens, haben in den letzten Jahren immer mehr Menschen mit dem Fliegen begonnen, weil es zugänglicher und damit „demokratisiert“ wurde. Dies trage zu einer stärkeren globalen Toleranz und dem Austausch verschiedener Kulturen bei. Es bedeute laut der Industrie zudem, dass mit der wachsenden Zahl an Passagier*innen, positive wirtschaftliche Effekte für alle entstehen.

Das dadurch gezeichnete Bild ist, dass Flüge schnell, bequem und erschwinglich sind. Fliegen ermöglichen es, neue, entfernte und vermeintlich „exotische“ Länder zu bereisen. Es sei aufregend und abenteuerlich. Allen, die sich die Flüge leisten können, wird angeblich die Möglichkeit angeboten, ihren Horizont zu erweitern. Dies geht einher mit der Erzählung der Industrie, dass das Fliegen auch dem wirtschaftlichen Fortschritt in armen Regionen der Welt diene, da reiche Menschen aus Europa und Nordamerika dort ihr Geld ausgeben. Sie behaupten, dass diese „Freiheit“ nur geringe Kosten hat, weil das Fliegen angeblich nur wenig zum globalen Treibhauseffekt beiträgt. Was diese alte Leier jedoch verschweigt, ist der Genuss mit anderen, manchmal auch langsameren Verkehrsmitteln zu reisen. Die häufigen Unannehmlichkeiten, die mit dem Fliegen einhergehen, sowie die großen gesellschaftlichen Schäden, werden zugunsten des Freiheitsmythos außen vorgelassen.

ERINNERE DICH DARAN, DIE REISE ZU GENIESSSEN!

Unsere neue Wirtschaft wird das Wohlergehen aller Menschen im Blick haben und auf die natürlichen Grenzen des Planeten achten. Dies macht Formen der Mobilität erforderlich, die Menschen erlauben, Reisen mehr zu genießen. Neues, besseres Reisen berücksichtigt die zahlreichen Vorteile dezentraler Arbeit und regt dazu an, die vielfältigen Möglichkeiten für Entspannung und Abenteuer vor der eigenen Haustür wieder zu entdecken.

Botschaften, die dabei helfen können, das Narrativ „Die Reise genießen“ zu erzählen:

- **Reist, als ob es ein Morgen gäbe.** Unternehmt Reisen, die wenig Emissionen ausstoßen – damit alle zukünftigen Generationen ebenfalls die Möglichkeiten haben, ihre Reisen zu genießen
- **Macht Entdeckungen vor eurer Haustür.** Lokaler zu reisen kann neue Abenteuer und Entdeckungen vor eurer

Haustür ermöglichen. Es kann euch ermöglichen, Orte, Geschichte und Kulturen um euch herum kennenzulernen.

- **Reisen mit Sinn.** Durch die Entscheidung, besser zu reisen, könnt ihr euch sicher sein, dass eure Reise nicht den Planeten erhitzt. Außerdem unterstützt ihr dadurch keine Industrie, die aktiv die Wohnbarkeit unseres Planeten zerstört.
- **Reist nicht, wenn ihr keine Lust dazu habt.** Zum Glück ist es mittlerweile leicht möglich, sich virtuell mit anderen zu verbinden. Dadurch spart ihr Zeit, Energie, Kosten und ein schlechtes Gewissen.
- **Am Boden zu bleiben fühlt sich besser an.** Ohne Flugzeug zu reisen, verschafft euch eine stärkere Verbundenheit zu eurer Umgebung. Züge sind geselliger und man hat Zeit, sich an die Umgebung anzupassen und sich auf neue Orte einzustimmen. Außerdem gibt es keinen Jetlag.

aufzuwachen, als wäre es Magie. Zugreisen können einmalige Erlebnisse im Leben sein. Angenommen ihr hättet die Zeit: Würdet ihr nicht auch gerne eine Reise mit der Transsibirischen Eisenbahn unternehmen? Aber es gibt auch andere Möglichkeiten zu reisen ohne in die Luft abzuheben: Eine Reise mit dem Schiff zum Beispiel, vielleicht einem Segelboot. Nicht viele Menschen können von sich behaupten, sie hätten schonmal dieses Abenteuer erlebt. Und wenn ihr sportlich unterwegs sein wollt: Eine Radtour oder eine mehrtägige oder sogar mehrwöchige Wanderung kann das Unterwegs-Sein in den Mittelpunkt des Reisens stellen.

Auch wenn es bereits für viele Menschen zur Gewohnheit geworden ist, oder sie sich gar nichts Anderes leisten können, ist das so genannte „Stay-cationing“ fester Bestandteil einer neuen Vision von Urlaubsgestaltung. Den Urlaub in der Nähe des eigenen Wohnortes zu

verbringen, gehört sicherlich zu einer nachhaltigen und genussvollen Form des Reisens, die es Menschen ermöglicht, benachbarte Regionen zu entdecken, Verbundenheit zu schaffen und die lokale Wirtschaft zu unterstützen. Die Wiederbelebung von Nachtzugverbindungen eröffnet darüber hinaus neue Möglichkeiten, längere Strecken ohne Flug zurückzulegen. Auch verschiedene Arten des Aktivurlaubs mit Bewegung und Wellness statt Konsum, werden wieder beliebter. Diese Formen des Reisens und der Urlaubsgestaltung ermöglichen es, eine engere Verbindung mit den Orten herzustellen und stellen damit die oftmals beschworene Alternativlosigkeit des Fliegens in Frage.

Besonders in ihrer Arbeit, haben viele Menschen durch die Pandemie-Maßnahmen entdeckt, dass sie Zeit, Geld und CO₂ sparen können, wenn sie digitale Kommunikation nutzen und Aufgaben von zu Hause aus erledigen,

statt mit dem Auto zu pendeln oder zu Arbeitsterminen zu fliegen.²⁵ Geschäftsreisen mit dem Flugzeug, wie sie vor der Pandemie für viele Berufe selbstverständlich waren, gehen deutlich zurück. Die coronabedingte Unterbrechung im Flugverkehr führte dazu, dass weder Arbeitnehmer*innen weiterhin so viel Energie und Zeit in geschäftliche Flugreisen investieren, noch dass Unternehmen genauso bereitwillig diese Geschäftsreisen finanzieren wollen.

Um das neue Narrativ „Die Reise genießen“ zu stärken, ist es wichtig, über bessere Möglichkeiten des Reisens zu sprechen und Menschen von ökologischeren, gerechteren und bequemeren Alternativen zu überzeugen. **Nachhaltiges Reisen zu genießen bedeutet, anders zu reisen. In vielen Fällen bedeutet es auch weniger zu reisen,** dafür aber mit mehr Sinn und dem beruhigenden Wissen, damit nicht anderen Menschen oder der Umwelt zu schaden.

An Orte in der eigenen Umgebung zu reisen, bedeutet oft langsamer und gemütlicher unterwegs zu sein.



DIE NEUEN NARRATIVE DURCH KULTURELLE REFERENZEN ZUM LEBEN ERWECKEN

Erweckt eure Narrative zum Leben! Das funktioniert entweder mit Beispielen aus dem echten Leben oder mit bekannten Geschichten und tief verwurzelten kulturellen Vorstellungen. Diese Elemente können dazu beitragen, dass Menschen ein besseres Verständnis für eure Botschaften aufbringen können.

Was funktioniert, hängt vom Kontext und der Zielgruppe ab. Suche nach etwas, das Menschen bekannt ist. Kulturen sind voll von Geschichten und Referenzen, die zu verschiedenen Anlässen herangezogen werden können. Brainstorme mit anderen, was passen könnte. Hier sind nur ein paar Beispiele als Vorgeschmack:

Ikarus: Ikarus ist eine Figur aus der alten griechischen Mythologie. Um dem Gefängnis zu entkommen bastelte er sich Flügel aus Wachs. Als er jedoch zu nahe an der Sonne vorbeifliegt, schmelzen sie. Es ist eine Geschichte die illustriert, was bei einem Höhenflug passieren kann, wenn die natürlichen Grenzen nicht respektiert werden.

Die Schildkröte und der Hase: Die Geschichte malt aus, was passieren kann, wenn man davon besessen und zu selbstsicher ist, wie schnell man sein kann. Darüber wie hohe Geschwindigkeiten zu einem schnellen Fall führen können. Und, wie die Schildkröte das Rennen gegen den Hasen durch langsame und stetige Fortbewegung gewinnt.

Up in the air: Der Kinofilm zeigt George Clooney wie er als Kündigungsspezialist umherreist, Angestellte feuert und leidenschaftlich Flugmeilen sammelt. Verschiedene Ereignisse machen ihm jedoch deutlich, wie einsam, kalt und entfremdet die Geschäftswelt und das nomadische Jetset-Leben sind.

Folklore: Überlieferte Geschichten sind voll von fliegenden Monstern, die das Leben auf dem Boden bedrohen. Es gibt Monster wie die Kanontsistóntie's aus der Mythologie der Native American Gruppen der Iroquois und Wyandot - dabei handelt es sich um menschenfressende, fliegende Köpfe ohne Körper, mit Feuer in den Augen und langem ungepflegtem Haar. Ähnliche Gestalten gibt es mit verschiedenen Namen in vielen südostasiatischen Kulturen: penanggalan in Geister-Mythen aus Malaysia, leyak in Bali oder kasu in Laos.

WEICHEN STELLEN FÜR INDIENS ZUKUNFT

*In Zeiten des Klimanotstandes, sind
Zugreisen ein kraftvoller Weg der Verlangsamung*
Vivek Gilani, cBalance

Als die Pläne zur Erweiterung des Karad Airport in Maharashtra, Indien, angekündigt wurden, führte das im Juli 2011 zu Massenprotesten. Fast 1.000 Landwirt*innen protestierten gegen die Aneignung ihrer Ländereien und marschierten vom Flughafen zum Regierungssitz der Bezirksverwaltung. Dort übergaben sie ein Memorandum und forderten ein Treffen mit dem Hauptminister von Maharashtra, Prithviraj Chavan. Mit ihm wollten sie persönlich über ihre Beschwerden sprechen. Einer der Anführer der Demonstration, Ashok Thorat beschreibt die Situation so: „Niemand aus Karad wollte jemals die Erweiterung des Flughafens. Es gibt keine Industrie in Karad und seit der Eröffnung des Flughafens auch keinen kommerziellen Linienverkehr. Die Landwirt*innen meinen es ernst, dass sie ihr Land nicht aufgeben werden“.

Solche Proteste gibt es nicht nur in Karad. Indien ist ein Land, in dem es viel Widerstand gegen sozial und ökologisch schädliche Großprojekte gibt. Diese richten sich auch gegen viele Flughäfen.²⁶ Aber das Land wurde in den letzten Jahren auch durch eine

sich rasch verändernde Wirtschaft und Mobilität geprägt. Auch in Indien haben in den letzten Jahren zunehmend mehr Menschen angefangen zu fliegen. Trotzdem ist das Reisen mit Zügen eine offensichtliche und verbreitete Alternative zum Fliegen. Vivek Gilani, der Geschäftsführer des sozialen Unternehmens cBalance, war ein Flugenthusiast. Bis er entdeckte, welche Auswirkungen das Fliegen auf seinen CO₂-Fußabdruck hat. Jetzt befürwortet er das Reisen am Boden, besonders in Zügen: „Die meisten Orte sind durch das Schienennetz gut miteinander verbunden und die Zugkultur hier ist etwas, das man erlebt haben muss. Ich genieße meine Zugreisen vom besonderen „Tiffin“, oder Reise-Essen, das man von zu Hause mitnimmt und oft mit den Mitreisenden teilt, über Unterhaltungen in unzähligen Sprachen und Klängen bis hin zu den sich stetig verändernden Landschaften. Es gibt so viel zu erleben!“

Gilani hat seine Prinzipien in seine Arbeit bei cBalance einfließen lassen. Das Unternehmen konzentriert sich auf Themen der Nachhaltigkeit und hat eine generelle „no-fly Policy“ für seine Mit-

arbeitenden. „Wenn es mal vorkommt, dass eine Person von uns fliegen muss, ist das eine Ausnahme, weil Umplanungen unmöglich waren, oder aus krankheitsbedingten Gründen. Wir setzen uns in unserer Arbeit für die Umwelt ein und für viele ist es inspirierend, dass unser kleines, junges Team vermeidet, mit dem Flugzeug zu reisen.“ Da cBalance dafür bekannt ist, Worten Taten folgen zu lassen, haben Gilani und seine Kolleg*innen die Erfahrung gemacht, dass ihre Arbeit als glaubhafter wahrgenommen wird. Manchmal sind Kund*innen und Partner*innen davon überrascht, dass sogar der Geschäftsführer der Organisation den Zug nimmt. „Einmal ist der Vorsitzende einer Firma, bei der wir einen Workshop hielten, durch das ganze Büro gelaufen und hat jedem erzählt, dass ich den ganzen Weg aus Mumbai mit dem Zug gekommen bin, nur um den Workshop zu halten“, erzählt Gilani.

Wenn das Team von cBalance als Gruppe reist, nutzen sie die Zeit und den Raum, um Pläne zu schmieden oder sich auszuruhen. „Wir spielen Brettspiele oder lernen einander besser kennen, oder wir holen Schlaf nach oder lesen.

Manchmal unterhalten wir uns auch mit anderen Reisenden über unsere Politik oder unsere Arbeit. Die längste Zugreise, die ich gemacht habe, war von Bangalore nach Delhi. Das dauert ungefähr 35 Stunden. Ich musste unmittelbar von dem einem Workshop in Bangalore zu einem anderen Workshop nach Delhi. Die 35 Stunden waren ‚Ich-Zeit‘, um mich zu sammeln und Energie zu tanken bevor es mit meiner Klimaschutz-Arbeit weiterging. Meistens erinnern mich Züge daran, wieder zu mir zu finden, menschlicher zu werden. Das gilt besonders dann, wenn ich in meinem Kopf einen Höhenflug hatte. Es erdet mich wirklich.“

Natürlich sind auch Zugreisen, wie alle Formen der Mobilität, nicht ohne Kehrseiten, weder in Indien, noch sonst wo. Die Problematiken unterscheiden sich jedoch zwischen Ländern. Im Falle Indiens spricht Gilani über Klassenunterschiede: „Ein Problem, das ich beobachte ist Diskriminierung zwischen sozialen Schichten. In Indien sind Züge das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Aber die sogenannte High Society braucht etwas anderes – etwas, das sie vom ‚allgemeinen Volk‘ abhebt. Zugreisen werden als das Reisemittel der gewöhnlichen Leute gesehen. Reiche betrachten es daher oft eher als Wider-

spruch zum Streben nach Status und Erfolg. Aus einer Klima-Perspektive, aber auch aus einer Perspektive der sozialen Gerechtigkeit, denke ich, dass wir genug schädliche Folgen gesehen haben, um zu begreifen, dass wir alle bessere Mobilitätsentscheidungen treffen müssen. Unabhängig davon, wer wir glauben zu sein.“

In den nächsten Jahren möchte Gilani keine internationalen Flüge nehmen und stattdessen Seewege nach Europa und in die USA finden: „Ich hoffe, dass wir durch unsere Arbeit weitere Kolleg*innen, Partner*innen und Klient*innen in Indien finden, die ihr Flugreisen runterschrauben. Wir sind alle von Menschen umgeben, die uns dazu drängen, zu sein und zu tun, was die Welt als ‚normal‘ bezeichnet! Aber wir müssen lernen zu verstehen, dass Slow Travel der Weg in die Zukunft ist. Slow, nicht nur als zeitliche Langsamkeit, sondern viel mehr als eine Art eine Reise zu machen, durch die wir die Menschheit durch einen anderen Blickwinkel zu sehen. Wir bekommen neue Perspektiven auf die Welt, eine Perspektive wie sie ein Wurm aus der Erde heraus auf die Menschen einnimmt, nicht so wie eine Rakete von oben herabschaut. Langsamkeit, als eine Möglichkeit, den Planeten durch unser Leben darauf zu bereichern.“

Zurück nach Karad: Im Juli 2019 haben Landwirt*innen mit ihrem Protest angefangen. Über Tage und Nächte hinweg saßen sie vor der für die Planung der Flughafenerweiterung zuständigen Bezirksverwaltung. Die Landwirt*innen, die das Sit-in (Thiyya Aandola) initiierten, gaben bekannt, sie würden ihren Protest so lange weiterführen, bis die Regierung ihre Forderungen erfüllen und das Projekt begraben würde.

Die Demonstrant*innen machten klar, dass die Erweiterung des Flughafens der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Bezirks nicht dient. Im Gegenteil: Sie trage zu seiner Verarmung bei. Für den Ausbau einer bestehenden Landebahn zu einem vollumfänglichen Flughafen wird der Region fruchtbares und bewässertes Land entzogen. Vinayak Shinde ist Pressesprecher der betroffenen Anwohner*innen und Aktivist bei Shramik Mukti Dal. Er sagt, dass 1.335 Hektar bewirtschaftetes und bewässertes Ackerland bedroht sind. Kritische Infrastruktur des Bewässerungssystems befindet sich auf dem Land, das angeeignet werden soll. Shinde sagt: „Einwohner*innen der Dörfer Warunji, Kese, Munde, Padali, Gote und Supane haben mehr als 50 Jahre daran gearbeitet, dieses Bewässerungssystem zu entwickeln. Wenn der Grundstückserwerb durch den Flughafen nun umgesetzt wird, wird das ein riesiger Verlust für ca. 25.000 Menschen sein, die durch diese Landwirtschaft versorgt werden und von ihr abhängig sind.“

Am 19. September 2019, nach 53 Tagen und Nächten, beendeten die Demonstrant*innen ihren Straßen-Protest. Sie beharren weiter darauf, dass das Flughafenerweiterungsprojekt illegal ist. Bis heute versuchen sie, den Ausbau aufzuhalten, aber die Regierung Maharashtras kommt ihrer Forderung nicht nach.

Der Bahnhof Dharampur auf der Kalka-Shimla Zugstrecke in Nordindien.
© Deepangkar Goswami/Flickr,
CC BY-NC-ND 2.0



EINE REISE INS JAHR 2042

Wie sieht eine lange Reise wohl in 20 Jahren aus, wenn wir ein Mobilitätssystem innerhalb einer solidarischen und nachhaltigen Wirtschaft aufbauen würden? Wie wird sich die Welt verändert haben und was bedeutet das für uns? Dafür gibt es viele Möglichkeiten. Ob wir an diesem Reiseziel ankommen, hängt von unserer kollektiven Fähigkeit ab, die Zukunft von der wir träumen im Hier und Jetzt zu gestalten. Unten wird die Vision einer jungen Person aus Europa erzählt, die ihre erste längere Auszeit seit zwei Jahren genommen hat. Auf dem Weg ein neues System entstehen zu lassen, sind unzählige weitere Visionen vorstellbar, möglich und willkommen.

Vogelgesang begrüßt dich, als du nach einer langen Nacht voll Schlaf aufwachst. Endlich reist du wieder. Dein Koffer ist gepackt und wartet auf dich. Du verlässt dein Zimmer und gehst die Treppen in die gemeinschaftliche Wohnküche hinunter. Mika, deine Mitbewohnerin, frühstückt noch. Du setzt dich mit einer Schüssel Porridge neben sie. „Es gibt noch ein paar algerische Datteln“, sagt sie, „die schmecken großartig im Porridge“. Algerische Datteln, denkst du, sind etwas sehr Besonderes. Aber ich freue mich schon auf die frischen Erdbeeren vom Gemeinschaftsgarten nebenan. Und all die anderen Früchte diesen Sommer. Ich werde die Datteln vor der Rückkehr des Winters nicht vermissen. Und wer weiß: Vielleicht kriegt die Kooperative ja welche. Sicherlich wird es nächsten Winter eine große Lieferung tropischer Früchte und Güter über die solidarische Nord-Süd-Kooperative geben.

Der Himmel ist kristallblau und ruhig als du die Tür schließt und den Blick hebst. Ungewöhnlicherweise sieht man am Himmel die Kondensstreifen eines Flugzeugs. Vielleicht war das ein humanitärer Hilfsflug, denkst du. In der letzten Zeit gab es davon einige. Sie starten vom 50km entfernten Hauptstadtflughafen. Die Hauptstadt ist eine der wenigen Städte, die noch einen Flughafen betreibt.

Heute nimmst du ausnahmsweise nicht das Lastenrad, mit dem du sonst immer Besorgungen für deine Familie und deine Mitbewohner*innen machst. Du hängst deinen kleinen Fahrradanhänger an dein Fahrrad, sodass du deinen Koffer bequem transportieren kannst, steigst auf und fährst in Richtung Bahnhof.

Du blickst auf deine Uhr und bemerkst, dass du viel zu früh am Bahnhof sein wirst. Macht ja nichts, denkst du dir, es ist ein toller Ort um Zeit zu verbringen. Wenn du am Bahnhof ankommst, gehst du zur Bäckerei und kaufst zwei Brötchen. Brot schmeckt heute so viel besser, als vor 30 Jahren, sagt dein Vater immer und erinnert dabei an seine Jugend. Tatsache ist, dass seitdem wir damit angefangen haben der Herstellung unserer Nahrung mehr Zeit zu widmen, es kaum noch schlechtes Brot gibt. Das Gleiche gilt für Gemüse. Die alten, wiederbelebten Sorten sind nicht nur widerstandsfähiger gegen Wetterkapriolen, sondern auch schmackhafter.

Abdullah arbeitet heute in der Bäckerei. Dank ihm gibt es zweimal pro Woche frisches Fladenbrot. Nach einer kurzen



Plauderei, gehst du in den großen Wartesaal des Bahnhofs, und setzt dich um ein Buch zu lesen. Du bemerkst jedoch, dass du stattdessen die Kinder beobachtest die im Bereich für die Kinderbetreuung auf der anderen Seite der Warthalle spielen. Ihre Eltern warten wohl in dem kleinen Café nebenan.

Es ist großartig, dass ich die Möglichkeit habe, diese Reise zu machen, denkst du. Das letzte Mal als du so eine Reise gemacht hast, ist zwei Jahre her. Drei Monate durch Spanien, Marokko und Mauretanien bis in den Senegal. Zuerst mit dem Zug: Es war unglaublich schön, aufzuwachen, die Jalousien des gemütlichen Schlafabteils zu öffnen und dabei zu sehen, wie sich das Mittelmeer in strahlendem Blau vor dir ausdehnte. Von Malaga aus ging es zunächst mit dem Zug, und das letzte Stück mit einem elektrischen Bus weiter. Der Senegal war aufregend. Hier erzählten dir Menschen von einem neuen E-Luftschiff, der von Dakar nach Yamoussoukro in der Elfenbeinküste fährt. Du hattest es nicht geplant, aber dich dann kurzerhand entschlossen, weiter zu reisen. Als du eine Frau außerhalb des Bahnhofs nach dem nächsten Hotel gefragt hast, hat sie dich spontan eingeladen bei ihrer Familie zu Hause zu übernachten. In Abidjan übernachtetest du bei Bekannten deines Freundes Claude. Er ist in der Nähe der Stadt aufgewachsen. In einer Bar unterhielt sich eine Gruppe von Freunden den ganzen Abend über Fußball mit dir. Sie waren begeistert von deinem Lieblingsverein zu erfahren, der lange von Didier Drogba trainiert wurde. In seinem Heimatland ist er immer noch ein Idol – auch wenn er ein viel besserer Spieler als Trainer war.

Gleich kommt dein Zug. Du greifst nach deinem Fahrrad und rollst es in einen der beiden Fahrradwaggons. Drinnen hängst du es an einen Haken und packst den Anhänger in das geräumige Gepäckabteil. Du nimmst deinen Koffer und suchst dir einen Platz im nächsten Wagen.

Als der Zug losfährt und das Bahnhofsgebäude mit seinen begrünten Fassaden langsam verschwindet, beobachtest du wie deine Stadt schrumpft und weiter und weiter in die Ferne rückt. Sie ist durchzogen von saftigen Parks und glänzt durch die glitzernde Reflexion der Solar-Paneele, die auf fast allen Dächern angebracht sind.

Nur wenige Fahrzeuge befinden sich auf der Straße neben der Bahnlinie, die meisten sind Lastwagen oder Lieferfahrzeuge. Manche Güter sind auf der Straße einfach flexibler zu transportieren. Aber ich bin froh, dass heute kaum noch jemand ein eigenes Auto hat. Ältere Menschen erzählen gelegentlich von früher: Die Geschichten stundenlanger Staus und schlimmer Unfälle klingen schrecklich, aber fremd. Zum Glück können wir die Straßen heute fast ganz für uns allein haben, denkst du und erinnerst dich an das letzte Straßenkonzert in der Nachbarschaft. Du hast mit deinen Freund*in-

nen und Nachbar*innen die ganze Nacht getanzt.

„Wo fährst du hin?“, fragt die Frau im Sitz gegenüber.

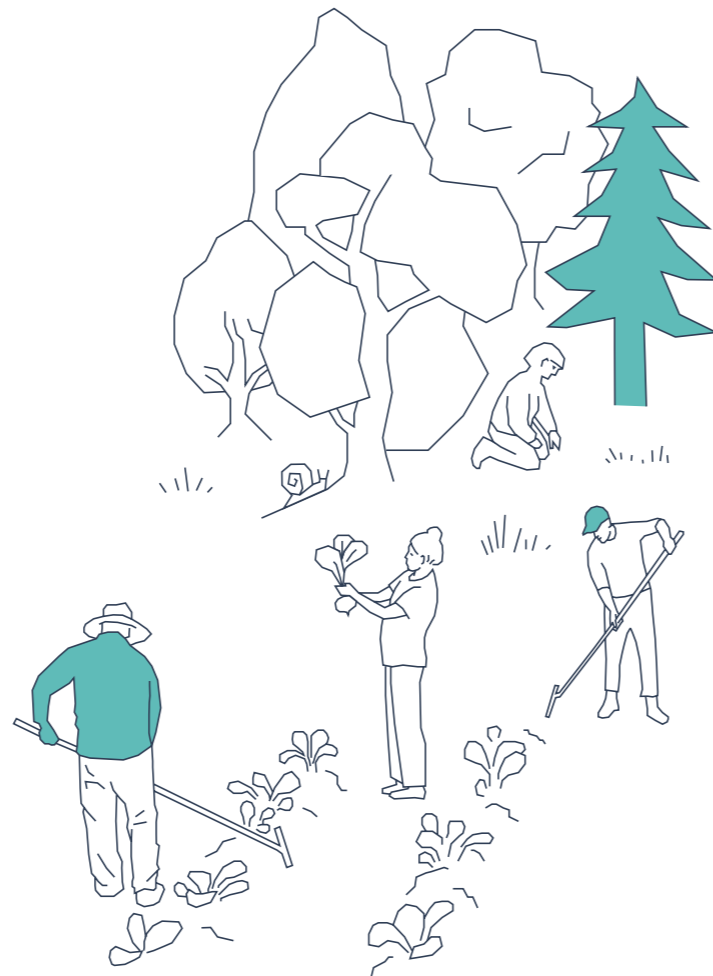
„Das ist ein großer Koffer!“

„Nach Kathmandu“, sagst du.

„Oh machst du ein Sabbatical?“, fragt sie, und stellt sich als Mia vor.

„Genau, ich werde ein halbes Jahr reisen. Ich war noch nie so lange weg. Und ich war auch noch nie weit weg. Ich freue mich wirklich darauf.“

„Du bist noch jung. Nach dieser Reise wirst du deinen Freund*innen viel zu erzählen haben. Weißt Du, als ich in deinem Alter war, war das Reisen noch anders. Wir nannten es „Tourismus“. Wir stiegen in ein Flugzeug und flogen auf die andere Seite der Welt, manchmal nur für wenige Tage. Und dann verbrachten wir oftmals auch noch den Großteil unserer Zeit dort in einem Hotel – wie sinnlos. Aber das Schlimmste war die Arbeit. Ich hatte einen Job, bei dem ich alle paar Wochen in eine andere Stadt fliegen musste. Das war so stressig und ich war die ganze Zeit erschöpft. Aber als die große Pandemie kam, haben die Dinge angefangen sich zu verändern ...“



QUELLEN

¹ Institute for Global Prosperity (2019): Universal Basic Services: Theory And Practice.

² New Economics Foundation (2009): A Bit Rich: Calculating the real value to society of different professions.

³ Hickel (2021): Less is More. How Degrowth will Save the World.

⁴ Schor (2010): Plentitude: The New Economics of True Wealth.

⁵ Hopkins (2019): From What Is to What If: Unleashing the Power of Imagination to Create the Future We Want.

⁶ Transport & Environment: Bailout-Tracker

⁷ O'Callaghan & Hepburn (2020): Why airline bailouts are so unpopular with economists.

⁸ Kothari et al. (2019): Pluriverse: A Post-Development Dictionary; Simms, Johnson & Edwards (2009) Other worlds are possible: human progress in an age of climate change.

⁹ Gössling & Humpe (2020): The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change.

¹⁰ Environmental Justice Atlas: Map of Airport-Related Injustice and Resistance. bit.ly/AirportConflictMapping

¹¹ Siehe Grafik S.19

¹² The Guardian (2019): How your flight emits as much CO2 as many people do in a year.

¹³ Sher et. al. (2021): Unprecedented Impacts of Aviation Emissions on Global Environmental and Climate Change Scenario.

¹⁴ ICCT (2019): Alternative Fuels Goals vs. Actual Use, 2008–2030

¹⁵ Stay Grounded (2019): Degrowth of Aviation.

¹⁶ APEM, Rainforest UK Foundation (2020): REDD-MINUS: The Rhetoric and Reality of the Mai Ndombe REDD+ Programme. bit.ly/ReddMaiNdombe

¹⁷ Stay Grounded (2017): The Illusion of Green Flying.

¹⁸ Rainforest Foundation UK (2016): Protected Areas in the Congo Basin: Failing both people and biodiversity?

¹⁹ Siehe Environmental Impact Assessment verfügbar unter: bit.ly/3GTpkk0 und Blog Biocombustible avanzado

(2021): bit.ly/3wBtXLz;

²⁰ Franceschelli et al. (2022): Producing fuel for other people's planes. A case study on the Omega Green biofuel refinery in Paraguay: stay-grounded.org/agrofuel-case-study

²¹ Griffith University: Global Sustainable Tourism Dashboard. bit.ly/GriffithAviationEmissions

²² Calel et al. (2021): Do Carbon Offsets Offset Carbon? CESIFO Working Paper.

²³ Possible (2022): The Right Track for Green Jobs: Cutting aviation emissions while boosting employment and climate-friendly travel.

²⁴ Söderberg & Wormbs (2019) Grounded. Beyond Flygskam.

²⁵ Rapid Transition Alliance (2020): Lessons from Lockdown.

²⁶ Environmental Justice Atlas: Map of Airport-Related Injustice and Resistance. bit.ly/AirportConflictMapping

A great message doesn't say what's already popular; a great message makes popular what needs to be said.

Anat Shenker-Osorio



ZUR ANWENDUNG DER NEUEN NARRATIVE

Viele Leser*innen dieses Handbuchs werden erfahrene Aktivist*innen sein. Vielleicht kämpft ihr für Wandel, indem ihr Menschen für euer Anliegen mobilisiert und organisiert, Bewegungen aufbaut, Lobbyarbeit betreibt, Druck auf Politiker*innen ausübt, euch denjenigen mit mehr politischer und wirtschaftlicher Macht entgegenstellt, oder ihr habt andere Strategien für euch gewählt. Die Instrumente und Werkzeuge, die wir auf den nächsten Seiten vorstellen, sollen Vorschläge sein, um euch zu unterstützen.

Die nachfolgenden Zeilen sollen nicht als Anweisungen verstanden werden, die ihr strikt beachten müsst. Wir haben versucht, sie so praktisch und einfach nutzbar wie möglich

zu gestalten. Trotzdem werden manche nicht eurem Kontext entsprechen. Die Idee ist es, dass ihr mit euren Verbündeten, das aus dieser Werkzeugbox auswählen und nutzen könnt, was für euren eigenen Kontext vielversprechend erscheint. Es werden auch ein paar Theorien vorgestellt, die euch dabei helfen können zu verstehen, warum Menschen bestimmten Dingen zustimmen oder sie ablehnen. Wir werden sie dann mit den neuen Narrativen in Bezug setzen, um zu zeigen, wie sie in der Praxis funktionieren könnten. Aber auch dazu gibt es keine strikten Regeln. Nutzt die Werkzeuge auf Basis eurer eigenen Erfahrung und eures lokalen Wissens.

WIE IHR ÜBER EURE ZIELGRUPPE NACHDENKT

Ihr habt mit diesem Handbuch nun ein starkes Set neuer Narrative und detaillierte Fallstudien, um eure Kommunikation zu unterstützen. Nun werdet ihr einige Zeit darauf verwenden wollen, über eure Zielgruppe(n) nachzudenken. Entsprechend eurer Kommunikationsstrategie und eures Kommunikationsplans, solltet ihr eine klare Vorstellung davon haben, wen ihr erreichen möchtet und was ihr von ihnen erwartet. Um Menschen effektiv zu erreichen, müsst ihr verstehen, wie sie ticken. Woher bekommen sie ihre Informationen? Wem hören sie zu? Wem vertrauen sie? Was sind die zentralen Werte, die ihre Entscheidungsprozesse beeinflussen? Das Herz und den Verstand zu beeinflussen, ist oftmals komplex. Der Nobelpreisträger Daniel Kahneman hat herausgefunden, dass wir dazu neigen, etwas zu glauben, wenn wir bereits kompatible Annahmen dazu haben. Es ist also schwierig, Menschen dazu zu bringen, neue Informationen dazu zu nutzen, die eigene Meinung zu verändern.¹ Es ist schon herausfordernd, das eigene Denken und Handeln zu ändern. Noch schwieriger ist es, tief verankerte Meinungen anderer zu ändern. Dazu kommt, dass Meinungen gefühlt werden. Sie sind oftmals mehr von emotionalen Reaktionen geprägt, weil diese für uns zugänglicher sind, als die Verarbeitung von Informationen durch unseren Verstand. Für Kampagnenstrategien ist es also besonders wichtig, auf Emotionen einzugehen und die Macht des Geschichten-Erzählens zu nutzen.²

Der Grund, warum Menschen von manchen Kampagnen inspiriert werden und von anderen nicht, liegt in den Geschichten, die sie erzählen. Die Frage ist dabei, wie das Publikum auf die erzählte Geschichte emotional reagiert. Es ist wie, wenn wir Freundschaften schließen: Wir reagieren zuerst darauf, wie wir uns in Bezug auf die Person „fühlen“, welchen emotionalen Eindruck

sie bei uns hinterlässt. Erst danach nehmen wir uns die Zeit, mehr über sie herauszufinden. Viele zwischenmenschliche Beziehungen scheitern an dieser ersten Hürde. So geht es auch vielen Kampagnen. Das Ziel ist es also, dass Menschen im Hinblick auf die Geschichten, die wir erzählen, Emotionen entwickeln. Dadurch können sie eine Verbindung zu den Bewegungen aufbauen, die auf gemeinsamen Werten beruht. Märchen und Mythen sind ein gutes Beispiel dafür, wie gemeinsame Werte Kommunikation fördern. Böse Charaktere sind einfach zu identifizieren und häufig sind wir den Held*innen zugeneigt. Für Kampagnen ist es ebenfalls hilfreich, gemeinsame „Held*innen“ sowie „Schurk*innen“ zu identifizieren. Ähnlich ist es bei Metaphern und Vergleichen. Sie machen es dem Publikum möglich, einen Bezug aufzubauen, indem eine abstrakte Idee vertraut gemacht wird. Dazu wird zu bekannten Geschichten und gesellschaftlich verankerten Bildern Bezug hergestellt. Den Zuhörer*innen kann so verdeutlicht werden, wie sie in Bezug auf das Thema fühlen sollten. Über unbekannte Themen nachzudenken, benötigt Energie und Anstrengung, die viele Menschen nicht bereit sind zu investieren. Deshalb ist es Teil der aktivistischen Aufgabe, es ihnen so einfach wie möglich zu machen.

Es ist wichtig anzumerken, dass diese Arbeit herausfordernd ist. Schließlich tretet ihr gegen eine Armada erfahrener Unternehmensmarketing- und Kommunikationsexpert*innen an. Ihr Job ist es, den Status quo aufrechtzuerhalten. Eure Kampagnenarbeit muss also dynamisch, experimentell und extrem hartnäckig sein. Ihr solltet dabei die Augen nach geeigneten Zeitpunkten offenhalten. An den geeigneten Zeitpunkten könnt ihr eure Botschaften anbringen und mit euren Botschaften Aufmerksamkeit erlangen. Es ist für die Industrie sehr viel leichter ein „Weiter-so“ zu kommunizieren, als es für euch ist, für notwendige Maßnahmen und Wandel zu überzeugen. Alte Narrative werden beständig wiederholt, um die Dinge zu bewahren, wie sie sind. Wie mit jedem gründlich gebauten und lange aufrecht-

erhaltenen Konstrukt, sind diese Narrative schwierig zu stürzen. Die Industrie will eine Zukunft ohne tiefgreifenden Wandel. Ihre Narrative verändern sich kaum, nur dass sie nun oftmals grün angestrichen werden.

Um alternative Zukunftsvisionen oder Handlungsweisen in der Welt zu etablieren, bedarf es also großer Anstrengungen. Es ist immer eine Herausforderung, die Dauerbeschallung mit Nachrichten und Ereignissen zu unterbrechen und Aufmerksamkeit für das eigene Anliegen zu schaffen. Vielleicht ist es eher eine Kunst als eine Wissenschaft, aber mit einer starken Botschaft und einer guten Geschichte die ihr erzählen könnt, habt ihr größere Aussicht auf Erfolg. **Alternative Wege in die Zukunft müssen klar, verständlich und wünschenswert sein, wenn sie den unaufhörlichen Lärm des heutigen globalen Kapitalismus ersetzen sollen.**

Die Gesellschaft besteht aus einer Vielfalt an Identitäten, Lebenszielen und persönlichen Geschichten. Der Schlüssel, um über eure Zielgruppe(n) nachzudenken, liegt in der Frage, wo, wann und wie Überschneidungen zu finden sind. Welche gemeinsamen Werte können genutzt werden, um Menschen zu ermutigen, sowohl ihr eigenes Verhalten zu ändern als auch systemischen Wandel zu unterstützen? Es gibt einige nützliche akademische Arbeiten auf diesem Gebiet. Sie sind es wert, hier kurz behandelt zu werden. Für diejenigen, die sich weiter damit auseinandersetzen wollen, finden sich überall Verweise. Der amerikanische Sozialpsychologe Jonathan Haidt geht in seiner Theorie, der sogenannten **Moral Foundations Theory**³, von einer Reihe geteilter menschlicher Grundwerte aus:

1 Fürsorge: Unsere lange Evolution als Säugetiere mit Bindungen zu und Empathie für andere bildet die Grundlage für Werte wie Wohlwollen, Güte und Hilfsbereitschaft. Die Narrative „Kurs auf Klimagerechtigkeit“ und „Sichere Landung“ sprechen diese Werte besonders an. Sie erinnern uns an unsere gemeinsame Menschlichkeit

und den Schaden, den unser zerstörerisches Wirtschaftssystem dieser Menschlichkeit sowie dem Planeten zufügt. Außerdem geht es um die Notwendigkeit, für die Beschäftigten in den fossilen und zerstörerischen Industrien zu sorgen.

2 Fairness: Der evolutionäre Prozess des reziproken Altruismus führt zu den Ideen von Gerechtigkeit, Rechten und Autonomie. Die Narrative „Skrupellose Flugindustrie“ und „Kurs auf Klimagerechtigkeit“ stellen dazu eine starke Verbindung und legen offen wie eine kleine Minderheit wohlhabender Unternehmen und Individuen der globalen Mehrheit schadet.

3 Loyalität: Menschen wollen sich mit Gruppen identifizieren und Verbundenheit spüren. In unserer langen Historie als soziale Wesen haben wir gelernt, uns in Gruppen zu organisieren – oftmals bis hin zu Selbstaufopferung nach dem Prinzip: „einer für alle und alle für einen“. Die Narrative „Skrupellose Flugindustrie“ und „Grüne Wende statt Greenwashing“ nutzen dies und zeigen wie die Flugindustrie Gemeinschaften weltweit schadet. Das Narrativ „Sichere Landung“ legt das Augenmerk darauf, dass wir uns als Gesellschaft um die Beschäftigten der Flugindustrie kümmern müssen, deren Zukunft sich notwendigerweise verändern wird.

4 Autorität: Im Prozess der Evolution wurde Hierarchie ein strukturierendes Element unseres Zusammenlebens. Soziale Interaktionen sind von Macht geprägt und resultieren oft in Führung und Gefolgschaft und bewirken Achtung vor als legitim empfundener Autorität und Respekt vor Traditionen. Diese Werte können in Verbindung mit dem Narrativ „Sichere Landung“ genutzt werden. Es kann dadurch hervorgehoben werden, was wir erreichen können, wenn Flugverkehr effektiv reguliert wird. Das Narrativ „Skrupellose Flugindustrie“ kann aufzei-

gen, dass die Flugindustrie unfaire Sonderrechte wahrnimmt und beinahe über dem Gesetz steht. „Grüne Wende statt Greenwashing“ kann darauf aufmerksam machen, dass Fluggesellschaften und Regierungen die Klimaziele nicht einhalten und Vorschriften missachten. „Die Reise genießen“ wiederum dient dazu, eine Rückbesinnung auf lokales Reisen, lokale Natur und Traditionen zu betonen.

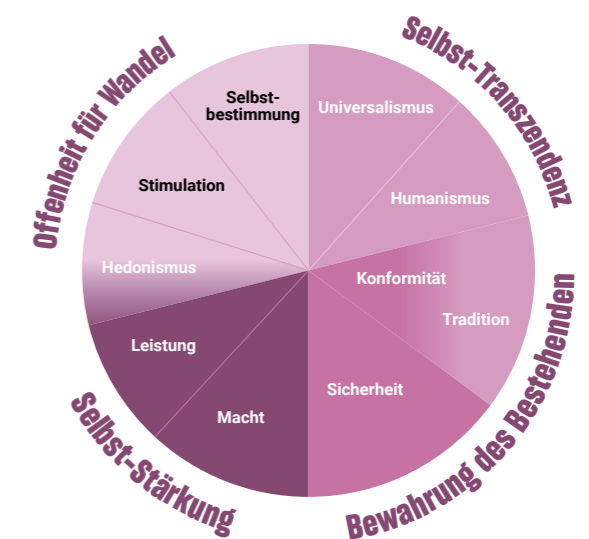
5 Reinheit: Geprägt von wirksamen Vorstellungen von Ekel und Verunreinigung, hängt dieser Wertekomplex mit dem quasi-religiösen Streben nach einem erhabenen, sinnlichen und edleren Leben zusammen. Die Narrative „Die Reise genießen“ und „Sichere Landung“ passen zu „Reinheit“. Sie ermutigen uns zu einem harmonischeren Leben miteinander und mit der Natur.

Wie stark welche Werte in einem Menschen verankert sind, unterscheidet sich. Befragungen zehntausender

Menschen weltweit haben gezeigt, dass Werte wie Fürsorge und Fairness für links oder liberal eingestellte Menschen tendenziell wichtiger sind. Konservative neigen stärker zu Werten wie Autorität, Loyalität und Reinheit. Ein Beispiel wie erfolgsversprechend der Appell an unterschiedliche Wertefundamente sein kann, sind die jüngsten Kampagnen zur Verringerung von Einwegplastik. Diese haben verschiedene Generationen und Milieus erfolgreich zusammengebracht, weil sie glaubwürdige Sprecher*innen einsetzten, die an die Zielgruppen angepasste Botschaften kommunizierten. Die verbindende Vorstellung war das Ideal einer unberührten Natur ohne Plastikmüll. Damit sprach die Kampagne sowohl die Werte Fürsorge (für den Planeten), als auch Reinheit an.

Das Konzept gemeinsamer Werte wird auch in der Arbeit von Shalom Schwartz erforscht.⁴ Er untersuchte über 82 Länder hinweg, was Menschen motiviert. Dabei identifizierte er zehn Werte, die sich über alle Kulturen hinweg

MENSCHLICHE GRUNDWERTE



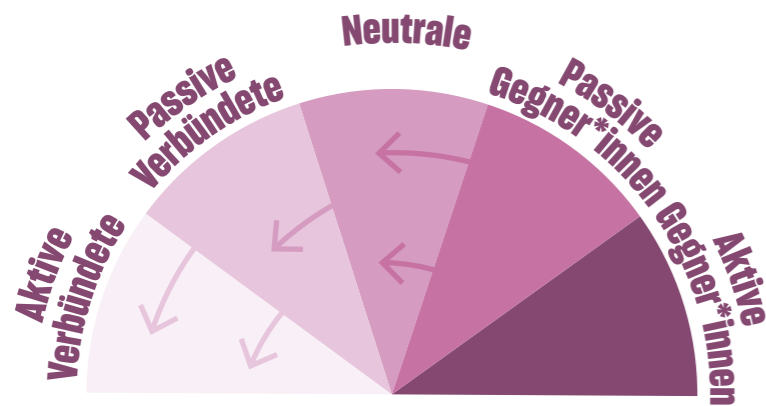
Die von Schwartz entwickelte Theorie der menschlichen Grundwerte identifiziert zehn Werte, die sich jeweils durch zugrunde liegende Motivationen oder Ziele auszeichnen, die von Menschen in allen Kulturen anerkannt werden. Beispielsweise werden die selbsttranszendenten Werte Humanismus und Universalismus mit umweltbewusstem Verhalten in Verbindung gebracht. Ein bestimmter Wert kann mit anderen Werten in Konflikt stehen oder mit diesen übereinstimmen.

Quelle: Schwartz (1992): Universals in the Content and Structure of Values.

erstaunlich ähnlich sind (siehe Grafik S. 75). Der in Großbritannien ansässige Thinktank Common Cause Foundation untersuchte diese eingehend. Bei der Untersuchung kam heraus, dass Menschen nicht immer im Einklang mit den Werten handeln, die sie für wichtig halten. Das liegt daran, dass sie zwischen verschiedenen, manchmal widersprüchlichen, Werten abwägen müssen. So kann es beispielsweise passieren, dass Menschen aus Loyalität für eine politische Partei stimmen, die nicht wirklich ihre Werte widerspiegelt.⁵

Um unsere geteilten Werte ein wenig besser zu verstehen, kann es hilfreich sein, sich mit der Idee auseinanderzusetzen, was gesellschaftlich als selbstverständlich, beziehungsweise als „Gemeinsinn“ oder „Alltagsverstand“ gilt. Eine wichtige Arbeit geht auf Antonio Gramsci zurück. Er führt aus, wie sich auch über kulturelle Praktiken ein dominantes gemeinsames Verständnis bildet, was gut, schlecht und normal ist.⁶

SPEKTRUM DER VERBÜNDETEN



Bewegungen gewinnen normalerweise nicht, indem sie ihre Opposition überwinden. Stattdessen müssen sie ihre eigene Unterstützungsbasis vergrößern und Menschen mobilisieren, die ihrer Sache bisher neutral gegenüberstanden. Das Konzept des Spektrums der Verbündeten hilft Aktivist*innen darüber nachzudenken, wer ihre aktiven Verbündeten sind, wie passive Verbündete mobilisiert werden können und wie sich die Unterstützung von Gegner*innen zusammensetzt und möglicherweise geschwächt werden kann.

Quelle: Beautiful Trouble: Spectrum of Allies. bit.ly/BT_SpectrumOfAllies

Dies nennt sich kulturelle Hegemonie. Die Flugindustrie arbeitete Jahrzehnte daran, dass das Fliegen als gut und normal gesehen wird. Diese Sichtweise ist mittlerweile tief verankert und kann als kulturelle Hegemonie verstanden werden. Unsere neuen Narrative sind ein Versuch, diese Hegemonie zu ändern. Unsere weltweiten Erfahrungen mit der Pandemie zeigen, wie sich das Selbstverständliche unter Umständen sehr schnell ändern kann. Während zum Beispiel von Homeoffice in vielen Branchen selten die Rede war, wurde es durch die Pandemie zum Mainstream. Dasselbe können wir mit dem Fliegen erreichen: Wir machen es zu einer Ausnahme. Etwas, was nur dann ausgeübt wird, wenn es keine andere praktikable Option gibt.

Der britische Kampagnenstrategie Chris Rose hat einen Leitfaden zur Kampagnenplanung veröffentlicht, der insbesondere bei begrenzten Mitteln und Kapazitäten hilfreich ist.⁷ In seinem Leitfaden gibt er zwei Tipps, um relativ

einfach Erfolge zu erzielen: Erstens, dorthin zu gehen, wo die Zielgruppe ist und zweitens, mit den Augen der Zielgruppe auf das Kampagnenthema zu schauen. Wenn ihr eine soziale Bewegung zum Erfolg führen wollt, müsst eure Anliegen genügend Menschen ansprechen, um erfolgreich zu sein und „selbstverständlich“ zu werden. Rose schlägt vor, keine Zeit und Mühe darauf zu verschwenden, hartgesottene Gegner*innen von eurem Thema zu überzeugen. Für euch wird es fast unmöglich sein, sie aus eigener Kraft auf eure Seite zu ziehen.

Im Themenbereich Flugverkehr ist es wichtig zu identifizieren, welche Problematik die größte gemeinsame Wertebasis für verschiedene Zielgruppen aufweist. Insbesondere das Narrativ „Sichere Landung“ hat dabei viel Potential. Es stützt sich auf das wachsende Bewusstsein für die Klimakrise und den Erhalt einer intakten Umwelt. Gleichzeitig hat es die Zukunft der bestehenden Industrien und ihrer Mitarbeiter*innen im Auge. Dies appelliert an Werte aus dem gesamten Spektrum.

„Die Reise genießen“, „Sichere Landung“ und „Kurs auf Klimagerechtigkeit“ sind neue Narrative, die sich auf eine positive Zukunft konzentrieren. In ihr stehen das Wohlbefinden und die Entfaltung der Menschen an erster Stelle. Eine weitere Quelle, um sich mit Werten auseinanderzusetzen, ist die Arbeit der Common Cause Foundation.⁸ Diese führt Beispiele wie Gemeinschaft, Liebe zu Freund*innen und Familie und Kreativität als „intrinsische“ Werte auf. Die Aufrechterhaltung eines Images und Status, sowie das Streben nach Macht klassifizieren sie als „extrinsische“ Werte. Unsere neuen Narrative sind so angelegt, dass sie an intrinsische Werte appellieren und auf Ideen wie Gerechtigkeit, Zusammenarbeit und Handeln für das Allgemeinwohl bauen. Dabei folgen sie dem Ansatz der transformativen Kommunikation. Entsprechend arbeiten sie mit Botschaften und Ideen, die darauf abzielen, positive und mitfühlende Werte in den Menschen und der Gesellschaft zu fördern, während sie gleichzeitig konkrete politische Ziele verfolgen.

VERHALTENSÄNDERUNG ODER SYSTEMISCHER WANDEL? BEIDES!

Oft werden Verhaltensänderungen durch Individuen und umfassende systemische und politische Veränderungen als unterschiedliche Pfade zu Nachhaltigkeit dargestellt. Viele Kampagnen beruhen stark auf dem einen oder dem anderen Pfad, aber die Forschung zeigt, dass sich die beiden Ansätze gegenseitig unterstützen.⁹ Menschen tendieren dazu, ihr Verhalten zu ändern, wenn es andere um sie herum tun. Dies gilt vor allem für nahe Beziehungen, wie zu Verwandten und Freund*innen, aber auch für einflussreiche Personen, wie etwa Prominente.

Die Forschung zeigt, dass die Glaubwürdigkeit von Klimabotschafter*innen höher eingestuft wird, je kleiner ihr CO₂-Fußabdruck ist. Denkt zum Beispiel an einen Politiker, der einen Kurzstreckenflug zu einer Klimakonferenz nimmt, um dort darüber zu sprechen, dass Emissionen eingespart werden müssen und alle ihren Teil dazu beitragen sollen. Menschen mögen wenig Dinge weniger als Scheinheiligkeit.¹⁰

Verhaltensänderungen durch individuelle Pionier*innen können als positive Beispiele dienen und Nachwirkungen über verschiedene Gruppen hinweg erzeugen. Sobald eine kritische Masse erreicht ist, verändert sich, was als normal und erstrebenswert wahrgenommen wird. Dies schafft die Basis für Akzeptanz und institutionellen und politischen Wandel – man könnte dabei auch von „kulturellem Wandel“ sprechen. Die Unterstützung für Klimapolitik kann zunehmen, wenn die Reflektion über eigene Verhaltensweisen in Zusammenhang mit den eigenen Werten oder der eigenen Identität richtig angestoßen wird.¹¹

Auf der anderen Seite kann die Veränderung von institutionellen Strukturen und politischen Leitlinien den notwendigen Wandel im individuellen Verhalten gestalten oder möglich machen. All das macht klar: Verhaltensänderung und Systemwandel ist kein entweder/oder – sie können nicht voneinander getrennt werden und wir brauchen beides.¹²

Die oft beschworene Wahl zwischen individueller Verhaltensänderung und systemischem Wandel ist ein falscher Widerspruch.



NEUE FRAMES ANWENDEN

In diesem Abschnitt geht es darum, die neuen Narrative zum Flugverkehr sinnvoll zu nutzen. Setzt man sie im Rahmen von Kampagnen ein, lässt sich damit das Engagement für sozialen Wandel unterstützen. Dazu müsst ihr herausfinden, welche der neuen Narrative für euch gut funktionieren. Ihr braucht gute Geschichten, die in euren Kontext passen und eure Zielgruppe ansprechen. Es geht darum, das Beste aus den Möglichkeiten zu machen, die uns Medien bieten und zu überlegen, wann und wo die neuen Narrative erfolgreich eingesetzt werden können. Außerdem geht es darum, die Möglichkeiten eures Netzwerks so auszubauen, dass darin Fähigkeiten und Wissen gut geteilt werden können. Die Common Cause Foundation bietet einige ausgezeichnete und de-

SCHRITT FÜR SCHRITT: EFFEKTIVE INTERVENTION

Identifiziert eure Ziele und findet eine passende Strategie. Seid euch klar darüber, was ihr als Gruppe erreichen wollt. So könnt ihr einen Fahrplan für eure Taktiken und Kommunikationsmaßnahmen entwerfen. Ihr solltet euch auf eure Zielgruppen, einen Zeitrahmen und auf entsprechend passende Unterziele einigen. Dabei können die neuen Narrative hilfreich sein, um den Flugverkehr neu zu framen. Welches der Narrative am sinnvollsten ist, hängt oftmals von der Zielgruppe und den

SCHAUT AUF VERGANGENE ERFOLGE UND ENTTÄUSCHUNGEN UND LERNT DARAUS

Es ist auch hilfreich, vergangene Kommunikation zu sortieren und zu analysieren. Schaut euch die Kommunikation des letzten Jahres oder der letzten Kampagnen an und fragt euch: Was hat funktioniert und warum? Was hat nicht funktioniert und warum nicht?

taillierte Tipps, wie ihr eure Kommunikation analysieren und auf intrinsische Werte ausrichten könnt.¹³

Dieser Abschnitt mag erfahrenen Aktivist*innen, Engagierten und Campaigner*innen als zu grundlegend erscheinen. Aber es ist immer sinnvoll, zu den Grundsätzen zurückzukommen um zu prüfen, ob eure Arbeit festgefahren ist. Es ist eine Gelegenheit, neue kreative Ideen zu erkunden und sie mit anderen in eurem Netzwerk auszutauschen. Neue Leute bringen oft interessante Einsichten ein. Versucht also offen zu bleiben und einen Schritt zurückzutreten, um eure Kampagnen- und Kommunikationsansätze zu überprüfen: So, als würdet ihr euch alles zum ersten Mal anschauen.

Zielen ab. Aber es ist wichtig, sich zu überlegen, welche Botschaften am wahrscheinlichsten funktionieren. Diese Schritte können eurer Initiative die Möglichkeit geben, sich an etwas zu vergleichen, euch zu motivieren und messbare Erfolge zu feiern. Dort wo es möglich ist, hilft es bei der Zielformulierung mit konkreten Zahlen zu arbeiten, auch wenn diese zunächst nur grob geschätzt sind.

- Welche Ziele habt ihr gesetzt? Habt ihr sie erreicht?
- Habt ihr eure Zielgruppe(n) erreicht? Wie konsistent und effektiv waren eure Botschaften?
- Waren eure Kampagnenbotschaften und -bilder divers und inklusiv genug?
- Wie stark waren die Bilder, die ihr benutzt habt? Wie könntet ihr sie verbessern?
- Wie detailliert und ehrlich war euer Monitoring? Entsprechen die Ergebnisse euren Erwartungen oder waren sie enttäuschend? Falls letzteres: Wisst ihr warum?

Vision
Was ist die langfristige Vision was wir mit der Kampagne erreichen wollen?

Was muss sich verändern?
Basierend auf den identifizierten Problem die zur aktuellen Situation beitragen, was muss sich verändern?

Was ist die Geschichte?
Was sind die Kernelemente des neuen Narrativs, das wir schaffen wollen?

Ziele
Was ist das spezifische Ziel für dieses Projekt? Was brauchen wir zur Erreichung der Ziele?

Zwischenziele
Welche Zwischenschritte brauchen wir auf dem Weg zum Ziel?

Kampagnen-Leinwände wie diese von MobLab helfen euch sicherzustellen, dass ihr alle essentiellen Teile einer Kampagne abgedeckt habt, von Vision und Strategie bis hin zu Storytelling und Erfolgsmessung.

Quelle: Mobilisation Lab: bit.ly/ML_CampaignCanvas

BEREITET EINE KAMPAGNENSTRATEGIE MIT DEN NEUEN NARRATIVEN VOR

Entscheidet, welche Zielgruppen ihr ansprechen wollt, um eure Ziele zu erreichen. Legt dabei einen Zeitrahmen fest. Überlegt, welche neuen Narrative für euch angesichts eurer Ziele und Zielgruppen am nützlichsten sind. Die Auswahl eurer neuen Narrative wird euch dabei helfen, starke und ansprechende Botschaften und Inhalte zu entwickeln. Legt das Ziel eurer Kampagne klar fest: Gegen wen oder was geht ihr vor? So könnt ihr eure Kommunikation und Maßnahmen an der richtigen Stelle ansetzen und potenzielle Partner*innen und Verbündete ausfindig machen. Im Rahmen eurer Hauptziele könnt ihr auch kleinere Ziele und

spezifische „Ergebnisse“ einbeziehen. Diese sind oft leichter zu quantifizieren. Sie sind nützlich, um eure Wirksamkeit zu beobachten und zu messen. Versucht, wenn möglich, konkrete Zahlen anzugeben, auch wenn ihr anfangs nur schätzt. Euer Ziel könnte es zum Beispiel sein, den Ausbau eines lokalen Flughafens zu stoppen. Dabei könnte euer Lobbying-Ziel darin bestehen, dass ihr fünf Gemeinderäte für eure Sache gewinnt. Euer Organisationsziel könnte darin bestehen, eure lokale Gruppe auf 100 Mitglieder zu verdoppeln und monatliche Demonstrationen bei jeder Gemeinderatssitzung abzuhalten.

BEREITET EUREN KOMMUNIKATIONSPLAN VOR:

Wie werdet ihr den Menschen von eurer Arbeit erzählen und sie davon überzeugen, euch zu unterstützen?

Wirksame Kommunikationsstrategien zu entwickeln hängt in hohem Maße von der Zielgruppe und dem Kontext ab. Trotz der Notwendigkeit, Kommunikationsstrategien spezifisch zu gestalten, gibt es einige allgemeine Grundsätze und „Best Practices“. Sie gelten über Kontexte, Zielgruppen und Ziele hinweg. Im Folgenden findet ihr einige Hinweise, die bei der Erstellung eures Kommunikationsplans helfen können:

- **Versucht einfache und verständliche Sprache zu verwenden**, um direkt mit eurer Zielgruppe zu sprechen. Vermeidet technischen Wortschatz über den Klimanotstand, die Flugindustrie oder größere Themen wie Wirtschaft und Finanzen. Nutzt alltägliche Sprache und Metaphern, die Verbindungen zu den alltäglichen Erfahrungen der Menschen herstellen und die die Dringlichkeit des Problems spiegeln. Zum Beispiel: „Die Behauptung, dass die Flugindustrie gut für die Wirtschaft ist, ist so, als ob man sagen würde Sprengstoff ist gut zum Grillen!“
- **Benutzt Sprache, die mit der Weltsicht, den Werten und Zielen, die ihr übermitteln und bestärken wollt, im Einklang steht**. Sprecht über gute Dinge in positiver Sprache und über schlechte Dinge in negativer Sprache (zum Beispiel „Starke Klimaziele“ statt „Harte Klimaziele“).
- **Versucht mit eurem Framing die richtigen Bilder in den Köpfen der Menschen zu erwecken**. Sprecht zum Beispiel anstatt von „Flugreisen“ von „Flugverkehr“. Während das Wort „Reisen“ Bilder von Stränden, Meer und Piña Colada weckt, bringt uns das Wort „Verkehr“ dazu, an Staus und Fluglärm zu denken.
- **Seid akkurat. Versucht Übertreibungen zugunsten des Effekts zu vermeiden – die Wahrheit ist schlimm genug**. Wir leben in einer Zeit des Massenaussterbens. Viele Menschen tun sich schwer mit numerischen Informationen. Beschränkt daher Statistiken auf ein Minimum und haltet sie so einfach wie möglich. Wenn ihr Daten verwenden, haltet sie kurz, stellt sicher, dass die Quellen seriös und referenziert sind und verwendet Grafiken wann immer es möglich ist.
- **Bleibt nahe bei aktuellen Erfahrungen, indem ihr Beispiele dafür verwendet**, was jetzt und in der Umgebung der Zielgruppe geschieht. Damit kann das, was ihr sagt, in der Gegenwart verankert werden. Vermeidet es nach Möglichkeit, über weit entfernte Jahrzehnte zu sprechen, die für die meisten Menschen abstrakt bleiben (z. B. bei Klimazielen).
- **Bleibt positiv, indem ihr darüber sprecht, was für Vorteile das Erreichen eurer Ziele bewirkt**. Ob es sich nun um bessere Luft zum Atmen, weniger Staus auf den Straßen, weniger schlaflose Nächte oder um die Freude, langsamer zu reisen handelt – macht die Vorteile greifbar! Versucht Katastrophen-Bilder zu vermeiden. Sie machen Angst und lähmen das Handeln.
- **Betont den Spaß und das positive Gemeinschaftsgefühl, die aus konstruktiven, kollektiven Aktionen resultieren**. Beschreibt, was durch den Einsatz gegen den Exzess der Flugindustrie gewonnen werden kann. Erklärt Menschen, wie sie ins Handeln kommen können.
- **Spielt mit Humor und Kreativität**. Auch wenn es nicht immer passend ist: Nutzt lustige Metaphern, Comics, Memes und Videos oder spielt mit kreativem Adbusting von Flugwerbung. Probiert neue Aktionsformen aus und bringt Menschen zum Lachen.
- **Appelliert an geteilte Werte** und erklärt, warum Menschen euer Anliegen nicht egal sein sollte, wie es ihr Leben beeinflusst und was sie selbst unternehmen können. Dies ist ein wichtiger Teil des Storytellings: Appelliert an die Gefühle und Werte der Menschen und bringt sie auf eure Seite.
- **Erzählt Geschichten**. Findet Geschichten, die zu einem breiten Publikum sprechen und passt sie in die neuen Narrative ein. Nutzt Metaphern und Vergleiche, um die Themen zum Leben zu erwecken.
- **Nutzt Bilder – sie sind mächtig (s. Box auf S. 87) und sprechen Emotionen an**. Egal ob ihr euer Publikum über ungerade Entwicklungen aufregen, die Zerstörung durch den Flugverkehr aufzeigen oder mit einem Ausblick auf Alternativen und bessere Mobilität Hoffnung wecken wollt: Bilder sind unerlässlich.
- **Vermeidet das Framing der Gegner*innen, wo immer möglich**. Die Verwendung der Sprache der Gegner*innen, z. B. Framings wie „klimaneutrales Fliegen“ oder „Dekarbonisierung“ des Flugverkehrs, könnten implizit Scheinlösungen legitimieren, obwohl sie problematisch sind. Stellt eure Sichtweise und eure Frames in den Vordergrund und vertretet euren Standpunkt mit eurer eigenen Sprache und Terminologie – nicht mit der der anderen. Natürlich ist es nicht immer möglich, bestimmte suboptimale Begriffe zu vermeiden. Es kann zum Beispiel notwendig sein, Begriffe zu verwenden, wenn ihr sie kritisiert. Achtet in diesem Fall darauf, dass ihr die Begriffe in einen angemessenen Kontext stellt.
- **Achtet darauf, euch nicht auf Detail-Diskussionen einzulassen, die Ideen des zerstörerischen Wirtschaftssystems reproduzieren**. Das bedeutet, dass ihr zum Beispiel nicht über die „wahren Kosten des Fliegens“ sprechen

solltet. Denn diese sind unkalkulierbar und lassen sich nicht in Geld ausdrücken. Tatsächlich kann es passieren, dass die Monetarisierung der Kosten und der Versuch, das in Zahlen auszudrücken, von den menschlicheren und erfahrungsbezogenen Elementen eurer Kommunikationsstrategie ablenkt. Darüber hinaus können kleine Unstimmigkeiten oder Fehler bei der Kostenberechnung dazu führen, dass ihr euch angreifbar macht.

- **Behaltet einen offenen Ton, der die Zustimmung zu gemeinsamen Werten ermuntert**. Menschen zu belehren und einzuschüchtern wird dazu führen, dass sie sich abwenden.
- **Betrachtet Menschen nicht als passive Verbraucher*innen, sondern als Bürger*innen mit Handlungsmacht und umfassender Verantwortung**. Denkt daran, dass sie alle auch Arbeitnehmer*innen, Eltern, Freund*innen oder Nachbar*innen, also Menschen, sind.

Wenn ihr alle Beteiligten eurer Initiative einzeln bitten würdet, es aufzuschreiben, würden dann alle das Gleiche sagen? Ihr könnt das mit der Methode des Fahrstuhlsatzes ausprobieren: Wenn ihr mit einer einflussreichen Person in einem Aufzug wart und nur wenig Zeit hättet, eure Botschaften zu übermitteln: Wie würdet ihr beschreiben, was ihr erreichen wollt? Was ist also eure Botschaft? Und wer kann sie am besten übermitteln? Menschen, die der Öffentlichkeit und den Medien gegenüberstehen, sollten in der Lage sein, klar, selbstbewusst und überzeugend zu sprechen. Damit habt ihr die besten Chancen erfolgreich zu kommunizieren.

Das Stay Grounded Multiplikator*innen-Netzwerk ist als ein Ort gedacht, an dem Aktivist*innen Wissen, Ressourcen, Erfahrungen und Fachkenntnisse austauschen können. Es ist auch ein großartiger Ort, um das Beste aus starken Stimmen zu machen. Obwohl sie vielleicht nicht in der Nähe sind, können Verbündete aus anderen Orten manche Projekte unterstützen. Die Geschichten anderer Menschen und Gruppen zu teilen, kann eure eigene Kampagnenarbeit stärken. Die Stimmen aus anderen betroffenen Regionen und Ländern mit einzubeziehen ist wichtig, um den globalen Charakter der Arbeit zu vermitteln. Starke Stimmen zu finden, die authentisch über ein Problem oder eine positive Veränderung berichten können und diese Stimmen auch anderen verfügbar machen, ist eine der mächtigsten Möglichkeiten zusammenzuarbeiten und Botschaften zu stärken. Ein Beispiel ist der Kampf gegen die Erweiterung des Flughafens Bristol in Großbritannien. Er war nicht nur aufgrund der Zusammenarbeit zwischen lokalen Umweltgruppen er-

FINDET SPRECHER*INNEN UND VERBÜNDETE

Erfolgreiche Kommunikation braucht authentische Stimmen die Geschichten erzählen, die verständlich und glaubwürdig sind. Wisst ihr, wofür ihr steht und was ihr erreichen wollt?

Eine Aktivistin aus dem Stay Grounded Netzwerk gibt als Pinguin verkleidet ein Interview. © Stefan Müller



folgreich. In diesem Fall ist es auch gelungen, Mitstreiter*innen in Kanada zu gewinnen. Diese konnten aus der Ferne unterstützen und Druck aufbauen, da das Gelände, das zur Erweiterung genutzt werden sollte, einem kanadischen Leihpensionsfonds gehörte. Wenn man mit Menschen aus anderen Teilen der Welt zusammenarbeitet, ist es wichtig, ihre Kultur zu respektieren und ihre Realitäten anzuerkennen. Vermeidet es, über den Globalen Süden zu sprechen, als ob er ein einziger homogener Ort wäre. Gebt stattdessen genau an, auf welches Land und welche Klimaauswirkungen ihr euch bezieht.

Es ist sehr wichtig, dass sich Sprecher*innen vor einer Kamera und einem Mikrofon oder vor einer Menschenmenge wohl fühlen. Diese Fähigkeiten können erlernt werden, aber es gibt auch Menschen, die von Natur aus gut für diese Rolle geeignet sind. Sie sind in allen Bereichen einer Organisation zu finden. Bleibt also offen und probiert verschiedene Sprecher*innen in unterschiedlichen Situationen aus. Überlegt, wer eure Zielgruppen sind und wem sie wahrscheinlich zuhören würden. Es lohnt sich, verschiedene Personen bei verschiedenen Zielgruppen auszuprobieren. Dann könnt ihr direkt sehen, wer die Botschaften am besten vermittelt.

Wer ist am besten geeignet, die neuen Narrative anzusprechen? Prominente Personen können ein großes Publikum anziehen. Sie können aber auch von verschiedenen Gruppen gemocht oder abgelehnt werden. Versucht Geschichten in eurer Region zu finden, die die verschiedenen neuen Narrative veranschaulichen. Findet Sprecher*innen, die bereit sind, über die Themen aus ihrer persönlichen Perspektive zu sprechen. Wenn ihr zum Beispiel eine Kampagne gegen einen neuen Flughafen plant, kann es sinnvoll sein, eine Person aus der Umgebung zu finden. Ihr Leben und ihr Haus könnten bald von der Umweltverschmutzung betroffen sein. So könnt ihr durch das Narrativ „Skrupellose Flugindustrie“ das ungerechte Verhalten der Flugindustrie ins Visier nehmen und gemeinsam mit der betroffenen Person eine authentische Geschichte erzählen. Dazu könnt ihr Wirtschaftswissenschaftler*innen einladen, die die Argumente finanzieller Auswirkungen mit dem Narrativ „Grüne Wende statt Greenwashing“ kontern und die Notwendigkeit der Finanzierung echter Alternativen betonen. Ihr könnt diese Argumente mit Daten, Infografiken und dem Angebot für weitere Interviews durch Vertreter*innen eurer Gruppe oder Organisation untermauern. Aber Menschen, die nicht als Teil eurer Kampagne wahrgenommen werden, kommen in der Öffentlichkeit besser an und erhöhen die Glaubwürdigkeit. Durch das Multiplikator*innen-Netzwerk von Stay Grounded könnt ihr verschiedene Regionen miteinander verbinden. Ihr könnt dadurch zeigen, wie sich Aktionen an einem Ort auf Menschen anderswo auswirken können. Findet positive Beispiele für Veränderungen! Beispielsweise lokale Unternehmen oder Organisationen, die nicht mehr fliegen. Nutzt ihre Geschichten, um andere zu ermutigen, ihrem Beispiel zu folgen und sich zu organisieren. Zeigt neue Verhaltensmuster und mögliche neue Strategien für eine nachhaltige Zukunft auf!

BAUT KAPAZITÄTEN AUF: INTERN UND MIT VERBÜNDETEN

Beim Aufbau von Kapazitäten geht es sowohl um die Zahl der Aktiven und der Unterstützer*innen, als auch um die Fähigkeiten, die ihr vereint. Ein regelmäßiges Mapping der Fähigkeiten im Team kann dabei helfen zu erkennen, wo eure Stärken liegen und welche Lücken ihr habt. Auch für erfahrene Fachleute lohnt es sich, ihre Kenntnisse ständig zu verbessern und zu aktualisieren. Vielleicht stellt ihr fest, dass ihr neue Menschen an Bord holen, bestehende Mitglieder in neuen Methoden schulen oder euch nach speziellen Tools umsehen müsst. Lernt die Menschen in eurem Netzwerk kennen und findet heraus, wer was am besten kann. Nur wenige Kampagnengruppen haben den Luxus, Leute mit der perfekten Erfahrung anzuziehen. Daher ist es sinnvoll, ehrlich darüber zu sprechen, was Menschen gut können und wo sie Unterstützung brauchen.

Vor und während des COP26-Klimagipfels in Glasgow hat die zivilgesellschaftliche COP26 Koalition gezeigt, wie effektiv gemeinschaftliches Schaffen und Zusammenarbeit sein können. Erfolgreich haben sie hunderte Organisationen zusammengebracht, die sich mit Klimafragen befassen. Darunter Umwelt- und Entwicklungs-NGOs, Gewerkschaften, lokale Nachbarschaftsinitiativen, religiöse Gruppen, Jugendgruppen, Netzwerke für Migrant*innen oder antirassistische Gruppen. Die Zusammenarbeit machte es möglich, Ressourcen zu bündeln und größere Veranstaltungen zu organisieren. Die Gruppen konnten ihre Medienwirkung stärken und Delegierte aus dem formellen Teil des Klimagipfels anziehen. Andernfalls wären Besucher*innen gezwungen gewesen, sich zwischen den Veranstaltungen verschiedener Gruppen zu entscheiden und hätten sich aufteilen müssen. Oftmals kann es effektiv und gut für den Zusammenhalt sein, sich mit Akteur*innen außerhalb des eigenen Netzwerks zu vernetzen. Auf lokaler Ebene kann es Sinn ergeben, thematisch auch mit Gruppen zusammenzuarbeiten, die sich nicht unmittelbar überschneiden. Beispiele können zum Beispiel Gewerkschaften und andere Arbeitnehmer*innengruppen sein. Sie können sich unter Umständen nicht formell an euren Kampagnen beteiligen, trotzdem können sie wertvolle Beiträge liefern und sind oft gerne dazu bereit, gezielt Aktivitäten zu unterstützen, zu kommentieren oder daran teilzunehmen. Der Aufbau und die Pflege dieser Beziehungen ist ein wichtiger Bestandteil von Kampagnen, die zu einem gerechten gesellschaftlichen Wandel beitragen wollen. Die Pflege von Netzwerken zwischen verschiedenen Gruppen ist insbesondere auch Teil der Umsetzung des „Sichere Landung“-Narrativs.

Es ist lohnenswert, sich die Art der Organisation von anderen Gruppen zum Beispiel innerhalb der europäischen Klimabewegung anzuschauen. Viele Bewegungsgruppen



Die Koordinator*innen der indigenen mexikanischen Organisation CPOOEM bei einem Solidaritätsprotest in Mexico City. © CPOOEM

in Europa greifen auf direkte Aktionen und zivilen Ungehorsam als Mittel zurück, um Aufmerksamkeit zu erlangen und Druck aufzubauen. Für wen diese Aktionsformen zugänglich sind und wer wie mit der oftmals folgenden Polizeigewalt konfrontiert ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zum Beispiel sind die Risiken für Schwarze Menschen oder People of Color viel größer. Es ist von großer Wichtigkeit, die Diversität der Gruppe zu reflektieren und sich zu fragen, welche Herrschaftsverhältnisse und Diskriminierungen auch im eigenen Kontext wirken. Es kann zum Beispiel sehr sinnvoll sein, für weiße Aktivist*innen Anti-Rassismus-Trainings zu organisieren und Empowerment-Workshops für alle, die von Rassismus betroffen sind. Diese Trainings ändern nicht das Verhalten von heute auf morgen. Sie können jedoch dazu beitragen, inklusiver zu werden und andere Perspektiven in die Praxis einzubringen. Die Gruppen, die sich für eine gerechtere Gesellschaft einsetzen, sollten auch in ihren eigenen Zusammenhängen versuchen, keine Ungerechtigkeiten zu reproduzieren.

In vielen Ländern, insbesondere in Europa, hat die Klimabewegung vor allem mit Fridays For Future eine neue Mobilisierungsstufe erreicht. Bestehende Vernetzungsplattformen mit nationalen oder lokalen Gruppen können euch dabei helfen, engagierte Klimaaktivist*innen zu erreichen. Das kann euch zum Beispiel darin unterstützen, dezentrale Aktionstage zu koordinieren. Es kann auch sinnvoll sein, Bürger*innenversammlungen oder Bürger*innenräte zu organisieren, um Menschen aus unterschiedlichen Kontexten zusammenzubringen und mit ihnen über die Auswirkungen des Flugverkehrs zu diskutieren und alternative Vorschläge



Die Degrowth of Aviation Konferenz in Barcelona 2019 brachte Campaigner*innen und Aktivist*innen aus ganz Europa zusammen. © Christine Tyler

zu entwickeln. Diese Veranstaltungen können kostspielig sein, wenn sie von geschulten Fachleuten organisiert werden und eine breite repräsentative Gruppe von Menschen daran teilnehmen soll. Sie werden jedoch im Allgemeinen als fair angesehen und können eine gute Möglichkeit sein, einen größeren Teil der Bevölkerung einzubeziehen.

Sucht nach guten Trainings oder Workshops im Rahmen eures Budgets. Es lassen sich kostenlose oder kostengünstige Optionen finden. Bittet (andere) NGOs um Empfehlungen und Personen mit Fachexpertise um Unterstützung und Kontakte. Eure eigenen sozialen Medien oder Newsletter könnten ein guter Ort sein, um nach Ressourcen und/oder qualifizierten ehrenamtlichen Personen zu suchen. Sie sind bereits auf eurer Seite. Viele NGOs, zum Beispiel EarthDefenders¹⁴ haben Toolkits für Kampagnen und öffentliche Kommunikation entwickelt. Diese ermuntern Kampagnenmacher*innen dazu, über eine interaktive Plattform Tools, Ideen und Erfahrungen auszutauschen. Andere, wie Project Inside Out¹⁵ bieten DIY-Workshops an. Mit ihnen könnt ihr eure Fähigkeiten auf der Grundlage von Erkenntnissen darüber, was funktioniert, verbessern. Das Netzwerk NEON¹⁶ beschäftigt sich mit dem Aufbau von sozialen Bewegungen. Sie bieten ebenfalls ein kostenloses Toolkit und andere Bildungsmaterialien an.

BRINGT ES IN DIE MEDIEN

Medien sind dank Smartphones und Social Media heute weniger reine Informations- und Unterhaltungskanäle, sondern erstrecken sich auf fast alle Aspekte unseres täglichen Lebens. Dadurch gibt es heute eine Vielzahl von Möglichkeiten, Botschaften an Menschen zu übermitteln:

- Webseiten von Organisationen
- Traditionelle lokale, regionale, nationale und internationale Medienorganisationen
- Social Media (Instagram, Twitter, Facebook, Blogs, usw.)
- Bezahlte Werbung (Google AdWords, gedruckte oder digitale Bannerwerbung)
- Direkte Kommunikation (Newsletter, direkte E-Mails, E-Mail-Verteiler)
- Öffentliche Veranstaltungen (in Präsenz oder online)
- Pressemitteilungen an Presseagenturen
- Onlinegrafiken oder Plakatkampagnen (Werbefelern/Litfaßsäulen)
- Radio- oder Fernsehinterviews
- Videos oder vLogs auf Youtube, Vimeo oder Tiktok
- Publikationen physisch oder als PDF (Berichte, Briefings, Broschüren, Karten)

Wollt ihr, dass Dritte über eure Kampagne in den Medien berichten? Dann müsst ihr euch überlegen, wie ihr den Inhalt berichtenswert machen könnt, also welchen Nachrichtenwert er entwickeln kann. Es kann sein, dass ihr über neue Forschungsergebnisse mit berichtenswerten Zahlen, eine Umfrage oder ein Meinungsbild verfügt, das noch niemand kennt. Oder eine Person ist an eurer Kampagne beteiligt, die bekannt genug ist, um für Schlagzeilen zu sorgen. Es ist auch möglich, dass ihr eine Aktion plant, die provokativ oder interessant genug ist, um berichtenswert zu sein. Selten reicht es aus, nur einen Standpunkt oder eine Meinung zu haben.



Die richtige Zielgruppe zu erreichen kann auch bedeuten in neue Räume zu gehen.
© System Change, not Climate Change

HIER SIND EINIGE WICHTIGE TIPPS FÜR DIE ERFOLGREICHE ARBEIT MIT EXTERNEN MEDIEN:

- Denkt wie Journalist*innen: Versetzt euch in deren Lage und fragt euch, ob sie einen Beitrag rausschmeißen würden, damit euer Platz finden kann. Habt ihr neue Fakten? Zeigt ihr etwas Neues? Oder tut ihr etwas an einem bedeutungsvollen Datum, das Interesse erregt?
- Macht es ihnen leicht, über euch zu berichten indem ihr den Kontakt pflegt und eine Beziehung mit ihnen aufbaut. Sie müssen euch vertrauen können und ihr solltet versuchen, ihnen zu geben, was sie brauchen. Es ist wahrscheinlicher, dass sie euer Material nutzen, wenn ihr Informationen, Zitate, Videoausschnitte und Bilder in passenden Formaten und Längen zur Verfügung stellt, sodass sie in ihr Ressort und ihren Zeitplan passen.
- Benutzt Spickzettel für Sprecher*innen, um sicherzustellen, dass eure Botschaften konsistent sind. Achtet darauf, dass alle einige stichfeste Zitate zur Hand haben und eure Kernbotschaften enthalten sind.
- Findet eine bekannte Person oder eine*n Social Media Influencer*in, die eure Sache unterstützt und bittet um ihre Hilfe für bestimmte Veranstaltungen oder Kampagnenaktionen.
- Konzentriert euch auf hochwertige Inhalte statt Masse (Qualität statt Quantität).
- Wenn ihr Journalist*innen nicht online kontaktieren könnt, ruft sie an. Dies ist der einzige Weg, wie ihr deren ungeteilte Aufmerksamkeit bekommen könnt. Dies gilt besonders dann, wenn die Zeit drängt.
- Zusätzlich zu den großen Medien gibt es jede Menge leicht zugängliche und progressive Medienplattformen. Außerdem hat jedes Thema spezialisierte Medienkanäle.
- Ihr könnt jederzeit ein Interview ablehnen oder jemanden zurückrufen, um ein passendes Zitat nachzuliefern. So könnt ihr noch einmal über die passende Botschaft nachdenken. Lasst Euch nicht unter Druck setzen über etwas zu sprechen, das ihr nicht versteht, oder das nicht Teil der Kampagne ist.

Die Verwendung der neuen Narrative für die Kommunikation bedeutet, dass wir uns eine neue Sprache aneignen müssen. Wir sollten sorgfältig überdenken, welche alten Begriffe und

Ausdrücke wir weiterhin verwenden. Der folgende Abschnitt enthält einige Vorschläge für Ausdrucksweisen, Sätze und Schlüsselwörter, die für unsere neuen Narrative nützlich sind und zeigt auf, welche besser vermieden werden sollten. Es handelt sich um Vorschläge, die nicht als Vorschriften verstanden werden sollten. In manchen Kontexten, zum Beispiel in kurzen Nachrichtenclips, ist es oft am besten, die bekannteste Formulierung zu verwenden. Wir haben versucht, unsere Auswahl zu begründen, aber ihr müsst selbst entscheiden, was zu euch passt. Was ist für euren Standort, in eurer Situation und in eurem Medienumfeld sinnvoll?

INS HANDELN KOMMEN

Bei Kampagnenaktionen geht es nicht nur darum, ein gutes Foto für die Öffentlichkeitsarbeit zu schießen. Es geht auch nicht nur darum, Informationen zu veröffentlichen, die sich an bestehende Unterstützer*innen richten. Sie sollten als Teil einer größeren, geplanten Kampagnenstrategie konzipiert werden. Sie sollten dazu beitragen, die Reichweite zu erhöhen, Netzwerke zu erweitern, Botschaften zu verstärken, neue Zielgruppen zu erreichen und Gespräche über die Reduktion des Flugverkehrs (oder gegebenenfalls andere Themen) an unerwarteten Orten zu beginnen.

Haltet euch an die neuen Narrative, aber folgt eurem eigenen Kampagnenplan. Findet eure eigenen Geschichten und erweckt sie mit glaubwürdigen Sprecher*innen und bunten Metaphern zum Leben. Wenn ihr zum Beispiel gegen einen Flughafenausbau kämpft, arbeitet mit den Menschen vor Ort zusammen. So könnt ihr deren Geschichten über Umweltverschmutzung und/oder über die negativen Folgen des Flugverkehrs für ihre Familien erzählen. Nutzt dafür das Narrativ „Kurs auf Klimagerechtigkeit“. Ihr könnt mit Grafiken zeigen, was das Geld vor Ort bewirken könnte, wenn es zum Nutzen aller ausgegeben würde, statt an die Flugindustrie verschenkt zu werden. Verwendet das Narrativ „Grüne Wende statt Greenwashing“, um über die Reduktion des Flugverkehrs und den Aufbau gerechterer Mobilitätssysteme zu sprechen. Zeigt reale Beispiele für ein besseres Leben ohne einen außer Kontrolle geratenen Flugverkehr. Holt euch dazu frühzeitig bekannte Unterstützer*innen an Bord, um Menschen zu inspirieren.

Das Timing kann entscheidend sein: Es ist viel schwieriger, das Interesse an dem von euch bearbeiteten Thema zu wecken, wenn die Aufmerksamkeit der Medien auf ein anderes großes Thema konzentriert ist. Manchmal ist es möglich, eure Arbeit mit dem aktuellen Thema zu verknüpfen. Dazu könnt ihr lokalen Medien einen Kommentar anbieten, aktuelle Hashtags verwenden und online in Blogs und sozialen Medien Stellung beziehen. Ansonsten bereitet Kampagnen vor, die nicht von bestimmten Zeitpunkten abhängen – die also an einem ruhigen Tag mit aussagekräftigen Schlagzeilen

und starken Fotos gestartet werden können. Findet heraus, welche Anlässe in eurem Zeitplan wichtig sind. Es kann sich dabei um lokale politische Entscheidungen, neue Veröffentlichungen, Aktionen oder wichtige Jahrestage handeln. Sie alle können Gelegenheiten für die Nutzung der neuen Narrative darstellen.

TESTEN, TESTEN, TESTEN

Ruht euch nicht darauf aus, dass Mitglieder eurer Gruppe/Organisation euch sagen, dass eure Botschaften gut sind. Sie sind vermutlich Teil derselben sozialen Blase (bubble) und werden euch wahrscheinlich zustimmen. Geht zu wohlgesonnenen Außenstehenden und bittet sie, eure Arbeit zu beurteilen. Fragt Menschen nach Feedback, die aus der Zielgruppe kommen, die ihr erreichen wollt. Ihr könnt das in eurer Umgebung tun, indem ihr gezielt Menschen auf der Straße anspricht. Offene Fragen (Fragen, auf die man nicht einfach mit Ja oder Nein antworten kann) sind dabei nützlich, um Informationen zu sammeln. Setzt dafür Personen in eurer Gruppe oder aus eurem Netzwerk ein, die sich im entspannten Umgang mit der Öffentlichkeit wohlfühlen und nicht auf Konfrontation aus sind.

Soziale Medien können nützlich sein, um Botschaften zu testen. Ihr könntet verschiedene Beiträge mit der Verwendung der neuen Narrative ausprobieren. So könnt ihr sehen, welcher Beitrag für welche Zielgruppe am besten funktioniert. Verstehen sie, was ihr sagt? Haben sie bis zum Ende gelesen, beziehungsweise geschaut? Haben sie eure Arbeit geteilt oder anderen davon erzählt? Erinnern sie sich hinterher an irgendetwas davon? Fühlt euch dabei nicht beleidigt oder enttäuscht, wenn etwas nicht klappt. Natürlich kann es trotzdem sein, dass ihr das eine oder andere empfindet. Nehmt einfach das, was funktioniert, und macht weiter.

Nutzt verfügbare Analysesoftware (zum Beispiel Google Analytics für Webseiten, Facebook/Instagram Analytics für Posts auf den Plattformen), um Besuche, Eindrücke und Interaktion mit euren Posts zu verfolgen. Online-Umfragen sind ebenfalls eine gute Möglichkeit, um Feedback zu erhalten. Darüber könnt ihr herausfinden, wer zuhört und was wahrgenommen wird. Ihr könnt die Umfragen an eure Mailingliste schicken, sie in einen Newsletter einbauen oder während Online-Veranstaltungen durchführen. Hier bekommt ihr sofortige Antworten auf einfache Fragen.

Nutzt die gesammelten Daten als Feedback, um eure Botschaften zu schärfen, Sprache, Bilder, Ton und Stil anzupassen. Theorie ist nützlich, um eure Arbeit zu strukturieren, aber ihr werdet nur durch Ausprobieren wissen, was bei einer bestimmten Zielgruppe wirklich funktioniert.

SÄTZE UND WÖRTER DIE DABEI HELFEN, BOTSCHAFTEN ZU STÄRKEN:

| VERBREITETE AUSDRUCKSWEISE | STÄRKERE BOTSCHAFT | WARUM? |
|--|--|---|
| Flugreisen | Flugverkehr | Erinnert an Probleme des Verkehrssystems; weckt Bilder der Überlastung, des Staus und von lauten Motoren |
| Treibstoff/Flugzeugtreibstoff Kraftstoffe | Schmutzige/dreckige Treibstoffe | Erinnert Menschen an die negativen Auswirkungen fossiler Treibstoffe und an die Notwendigkeit sie zu ersetzen |
| Emissionen des Flugverkehrs | (Klima)verschmutzende Gase, giftige Dämpfe; schmutzige Abgase | Stellt eine Verbindung zu den Auswirkungen auf Mensch und Natur her; zeigt, dass Emissionen nicht nur den Planeten erhitzen, sondern auch andere Effekte haben |
| Wachstum/Expansion des Flugverkehrs | Mehr Landebahnen; mehr Flugverkehr; mehr Verschmutzung | Zeigt die Auswirkungen auf Menschen, Existenzgrundlagen und die Natur auf und illustriert die Veränderungen unmissverständlich |
| CO ₂ -neutrales Fliegen | Greenwashing des Flugverkehrs | Zeigt, dass es klimafreundliches Fliegen nicht gibt; betont die falschen Versprechungen der Industrie |
| Die zukünftigen Folgen des Klimawandels | Die Realität der heute stattfindenden Klimakrise; Schäden und Folgen, die jetzt gerade passieren; der sich abzeichnende Klimakollaps | Kürzere Zeithorizonte verdeutlichen die dramatischen Auswirkungen und machen die Klimakrise greifbar |
| Flugmeilen sammeln/Bonusprogramme | Klimaschädliche Belohnungssysteme | Erinnert Menschen daran, dass das System zu Zerstörung führt |
| Günstige Reisen/Billigfluggesellschaften | Schädliches Reisen, dessen Kosten andere tragen; billig für dich, teuer für den Planeten | Erinnert an die wahren Kosten und Schäden, die durch Flugverkehr und Klimazerstörung verursacht werden |
| Alle, die fliegen | Die Minderheit der Menschen, die fliegt | Erinnert daran, dass es global nur eine kleine Minderheit fliegt |
| Alternative Treibstoffe, nachhaltige Treibstoffe; Biotreibstoffe | Knappe synthetische Kraftstoffe; Agrartreibstoffe, die statt Nahrungsmitteln produziert werden | Entfernt das positive Framing von „Alternativen“; zeigt, dass Agrartreibstoffe im Wettstreit mit der Nahrungsmittelproduktion stehen |
| Dekarbonisierung des Flugverkehrs | Reduktion des Flugverkehrs | Weist darauf hin, was möglich ist: Dekarbonisierung durch Technologie ist in den kommenden Jahrzehnten nicht machbar |
| Tourismus | Massentourismus, zerstörerischer Tourismus | Stellt die Abhängigkeit von Tourismus als problematisches Modell der wirtschaftlichen „Entwicklung“ dar |
| Steuerbefreiung | Von Steuern ausgenommen; Steuerprivilegien; durch Steuerzahler*innen finanziert | „Frei“ ist ein positives Framing für etwas, das in Wirklichkeit ein Problem ist |
| Klimawandel/Globale Erwärmung | Klimakrise; globale Erhitzung; (drohender) Klimakollaps; Zerstörung unserer Lebensgrundlagen | „Wandel“ und „warm“ sind harmlose Frames für ein massives Problem |
| Reisen mit Privatjets/ Wochenend-Trips; Flüge ins All etc. | Bullshitflüge; sinnlose Flüge | ungerechte und sinnlose Flüge als „Bullshitflüge“ zu framen macht auf deren Illegitimität aufmerksam, in Abgrenzung zu legitimen Flügen (zum Beispiel Migrant*innen die ihre Familien ab und zu besuchen) |
| Verzicht auf Flugreisen | Slow Travel; besseres Reisen; geerdetes Reisen; verantwortungsvolles Reisen; klimabewusstes Reisen, terranes Reisen | Zeigt positive Aspekte, statt negative Emotionen zu wecken oder an schlechtes Gewissen zu appellieren |

DAS MEISTE AUS BILDERN HERAUSHOLEN

Visualisierung ist so wichtig, dass es gar nicht überbetont werden kann. Am besten verwendet ihr eigene Fotos, Filme und Infografiken. Aber das ist nicht immer möglich – vor allem nicht kurzfristig. Schaut in diesem Fall auf Open-Source- und Creative-Commons-Webseiten¹⁷, um geeignetes Bildmaterial zu finden. Das bedeutet, dass die Künstler*innen oder Fotograf*innen bei diesem Material die ausdrückliche Erlaubnis erteilt haben, dass ihre Inhalte von anderen kostenlos verwendet werden dürfen. Nehmt keine Bilder ohne Erlaubnis und stellt sicher, dass Zitate und Credits korrekt sind.¹⁸ Manchmal kann es sich lohnen, für ein benötigtes Bild zu bezahlen. Auch Fotograf*innen müssen ihren Lebensunterhalt verdienen.

Denkt daran, dass das Bild beeindruckend und nicht nur akkurat sein muss. Mit anderen Worten: Ein schwer lesbares oder schlecht beleuchtetes Bild am richtigen Standort ist weniger wirkungsvoll, als ein beeindruckendes Bild von einem ähnlichen Standort. Bilder lassen sich leichter einprägen als Texte und sind noch wichtiger, da viele Menschen Nachrichten auf kleineren Geräten wie Handys und Tablets sehen. Daher erkennen sie die Details in einem Bild nicht, werden aber von seiner grafischen Wirkung angezogen.

Beispiele für Bilder die funktionieren: ein Foto einer Demonstration mit vielen Menschen im Hintergrund und ein oder zwei gut erkennbare Menschen, um sowohl Emotionen als auch breite Unterstützung zu verdeutlichen. Aber seid vorsichtig, nicht zu viele Protestbilder und „typische Aktivist*innen“ zu zeigen, da dies Menschen abschrecken kann. Zeigt stattdessen (geographisch nahe) Folgen der Klimakrise und positive Lösungen.¹⁹ Wenn du eine Kampagne gegen ein Projekt führst, kann etwa ein Foto von bereits stattfindender Zerstörung vor Ort oder ein Foto von unberührter Natur oder

von Menschen, die von dem Projekt bedroht sind, gut passen.

Versucht Bilder von Flugzeugen am Himmel zu vermeiden. Diese Bilder verwendet die Industrie, um häufiges und sinnloses Fliegen zu bewerben. Wenn es in eurem Beitrag um die Zukunft der Mobilität und des Verkehrs geht, versucht Bilder aus dieser Zukunft zu verwenden: Züge, Straßenbahnen, Busse oder Bilder die anderes Reisen illustrieren. Wenn sich die Verwendung von Flugzeugbildern nicht vermeiden lässt, achtet am besten darauf, dass die Flugzeuge entweder am Boden sind oder ihre Spitze nach links und/oder nach unten gerichtet ist. Bilder von aufsteigenden Flugzeugen sind weit verbreitet und werden verwendet, um Fortschritt und Hoffnung zu symbolisieren.²⁰ Das müssen wir in Frage stellen und versuchen, eine visuelle Verstärkung zu vermeiden.

Achtet bei Grafiken besonders darauf, dass die Schrift lesbar ist. Wollt ihr, dass Menschen die Kopfzeile ohne Vergrößerung sehen können, dann prüft, ob sie auf eurem eigenen Handy groß genug ist. Achtet auch darauf, dass auf Grafiken Farben und Schriftarten verwendet werden, die Menschen mit Legasthenie und anderen häufigen Leseschwächen das Lesen erleichtern. Infografiken sind ein wichtiger Bestandteil von Kampagnenmaterialien. Dafür lohnt es sich, Leute in der Gruppe zu finden, die Expertise darin haben sie zu erstellen. Wenn ihr Geld zur Verfügung habt, bezahlt Menschen dafür, sie professionell zu erstellen. Eine gute Infografik wird immer wieder verwendet und lässt sich leicht weitergeben. Achtet darauf, dass die Quellen vertrauenswürdig und klar gekennzeichnet sind. So vermittelt ihr Glaubwürdigkeit.

Aktivist*innen bilden eine rote Linie gegen das Wachstum des Flugverkehrs am Wiener Flughafen.





ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Wir haben unser Ziel erreicht. Dieser Zug, ähm, dieses Handbuch endet hier. Aber auch wenn es das Ende dieser Publikation ist, ist es doch erst der Beginn der Reise, um neue Frames für den Flugverkehr zu etablieren. Wir haben dargelegt, warum die Flugindustrie neugestaltet werden muss und warum es jetzt an der Zeit ist, das zu tun. Wir haben skizziert, wohin uns gerechte Weichenstellungen führen könnten. Außerdem haben wir erklärt, wie ihr mithilfe eurer Netzwerke die neuen Frames praktisch anwenden könnt. Ihr habt nun das Rüstzeug, um die Reise anzutreten. Eine Reise, bei der ihr gemeinsam mit vielen weiteren Engagierten auf der ganzen Welt daran arbeiten könnt, die dominanten Narrative der Flugindustrie in Frage zu stellen. Gemeinsam können wir im Hier und Jetzt für ein besseres Mobilitätssystem und eine gerechte und solidarische Wirtschaft den Grundstein legen.

Hier sind wir also, beim Umstieg. Der Framing-Zug steht am Bahnsteig und die Plätze füllen sich. Menschen unterhalten sich und lachen, die Atmosphäre ist voller Möglichkeiten. Während wir den Bahnhof verlassen und an Fahrt gewinnen, bietet die sich verändernde Landschaft vor eurem Fenster flüchtige Eindrücke verschiedener Zukünfte und alternativer Welten, die erst noch erschaffen werden müssen. Alle eure Mitreisenden sehen diese alternativen Zukünfte. Auch wenn die Reise für alle woanders endet, fahren wir doch in die gleiche Richtung. Die eigentliche Arbeit beginnt erst noch, aber die Werkzeuge, um diese neuen Welten ins Leben zu holen, liegen vor uns.

QUELLEN UND WEITERE INFORMATIONEN

Dieses Handbuch deckt nur einen spezifischen und kleinen Teil der Kommunikation für sozialen Wandel und Klimagerechtigkeit ab. Auf den folgenden Webseiten findet ihr mehr Ressourcen über wirkungsvolle Kommunikation, effektive Kampagnen, visuelles Framing und vieles mehr.

AusgeCO2ht – Wurzeln im Treibsand:

ausgeco2ht.de/material

Beautiful Trouble: beautifultrouble.org

Center for Story-based Strategy: storybasedstrategy.org

Climate Visuals: climatevisuals.org

Digital Charity Lab: digitalcharitylab.org

Earth Defenders Toolkit: earthdefenderstoolkit.com

Framing Climate Justice: framingclimatejustice.org

Handbuch Klimakommunikation von klimafakten.de:

klimakommunikation.klimafakten.de

KoKo – Das Kommunikationskollektiv:

kommunikationskollektiv.org

MobLab: mobilisationlab.org

NEON – New Economy Organisers Network:

neweconomyorganisers.org

New Economics Foundation: neweconomics.org

Phase 5 – Kollektive Strategieentwicklung:

phase5-kollektiv.org/material

PIRC. Public Interest Research Centre: publicinterest.org.uk

Project Inside Out: projectinsideout.net

Rapid Transition Alliance: rapidtransition.org

Seeds for Change: seedsforchange.org.uk

The Commons. Social Change Library: commonslibrary.org

Training for Change: trainingforchange.org

350.org – Resources: 350.org/resources

QUELLEN

Zitat Seite 72: Center for Community Change (2017): Messaging This Moment: A Handbook for Progressive Communicators.

¹ Daniel Kahneman (2013): Thinking, Fast and Slow

² Center for Story-Based Strategy: storybasedstrategy.org

³ Haidt (2012): The Righteous Mind: Why Good People are Divided by Politics and Religion. See also: moralfoundations.org

⁴ Schwartz (2012): An Overview of the Schwartz Theory of Basic Values. Online Readings in Psychology and Culture.

⁵ Common Cause Foundation (2010): Common Cause: The Case for Working with our Cultural Value.

⁶ Boyd & Mitchell (2012): Beautiful Trouble: A Toolbox For Revolution.

⁷ Common Cause Foundation: commoncausefoundation.org

⁸ Westlake (2019): Climate change: yes, your individual action does make a difference. bit.ly/WestlBeSy

⁹ Attari et al. (2019): Climate change communicators' carbon footprints affect their audience's policy support

¹⁰ Jordan et al. (2017): Why Do We Hate Hypocrites? Evidence for a Theory of False Signaling.

¹¹ Sparkman (2021): Moderating spillover: Focusing on personal sustainable behavior rarely hinders and can boost climate policy support.

¹² Steinberger (2018): Actions Against Climate Breakdown (Part 3: 1 is for Individual). bit.ly/SteinIndiv

¹³ Common Cause Foundation (2015): Common Cause Communication: A Toolkit for Charities, p. 68.

¹⁴ earthdefenderstoolkit.com/toolkit/

¹⁵ projectinsideout.net/tools/

¹⁶ neweconomyorganisers.org/resources/

¹⁷ wordpress.org/openverse/

¹⁸ Creative Commons: How to give attribution.

¹⁹ Climate Visuals: climatevisuals.org/evidence

²⁰ Chae & Hoegg (2013): The Future Looks „Right“: Effects of the Horizontal Location of Advertising Images on Product Attitude. bit.ly/FutureRight

DANKSAGUNG

Wir sind dankbar für die Arbeit aller Aktivist*innen, Bewegungsarbeiter*innen, Autor*innen, Forscher*innen und der Vielzahl von Leuten, deren Arbeit direkt oder indirekt zu dieser Publikation beigetragen hat. Unsere tiefste Dankbarkeit geht an die Stay-Grounded-Mitglieder und Partner*innen, sowie an unsere Kolleg*innen des Stay Grounded Campaigner-Teams und des Stay Grounded „Turtles“-Beirats, welche sich die Zeit genommen haben, wertvolles Feedback zu den ersten Versionen dieses Handbuchs zu geben. Ein großes Dankeschön auch an alle, die die Geschichten geschrieben haben, welche

die Narrative in Kapitel 4 begleiten, namentlich Jonas Asal von ROBIN WOOD, Inés Franceschelli & Ángel Tuninetti von Heñói, Pablo Muñoz Nieto von Ecologistas en Acción und Sandeep Shinde von der Karad Airport Expansion Opposing Task Force.

Dieses Handbuch wäre ohne den unglaublichen Input, das wertvolle Feedback und die Unterstützung von diesen und vielen weiteren Personen unserer globalen Gemeinschaft nicht möglich gewesen.

Vielen Dank.



Dieses Handbuch wurde von Stay Grounded und dem New Weather Institute gemeinsam verfasst.

Koordination: **Samie Blasingame**
Redaktion: **Manuel Grebenjak**
Autor*innen: **Manuel Grebenjak, Samie Blasingame, Andrew Simms, Freddie Daley, Nicky Saunter**
Übersetzung, Adaption und Lektorat: **Jonas Asal** (Adaption und Koordination), **Ayla Mayer** (Übersetzung), **Linda Davis** (Lektorat)
Illustrationen: **Monika Pufflerová**
Layout: **Katharina Lutzky, Monika Pufflerová**

Druck: **Druckerei Robitschek, Vienna, Austria**
Auf 100% FSC-zertifiziertem Recycling-Papier gedruckt.

Veröffentlichung: **Mai 2022**

Wir freuen uns über Spenden für diese Publikation.
Gedruckte Kopien können unter office@kollektiv-periskop.org bestellt werden (Versandkosten können nicht übernommen werden)

Online-Version: reframeaviation.stay-grounded.org
PDF-Download: stay-grounded.org/guide-common-destination

Diese Publikation wurde auf Englisch verfasst und neben Deutsch auch in andere Sprachen übersetzt:
Französisch (Résistance Climatique)
Spanisch (Ecologistas en Acción)



Das Material (außer Fotos die mit © gekennzeichnet sind) steht unter der Creative Commons Lizenz: "Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International" (CC BY-NC-SA 4.0). Für die Lizenzvereinbarung siehe <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode>, für eine Zusammenfassung (kein Ersatz) siehe <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

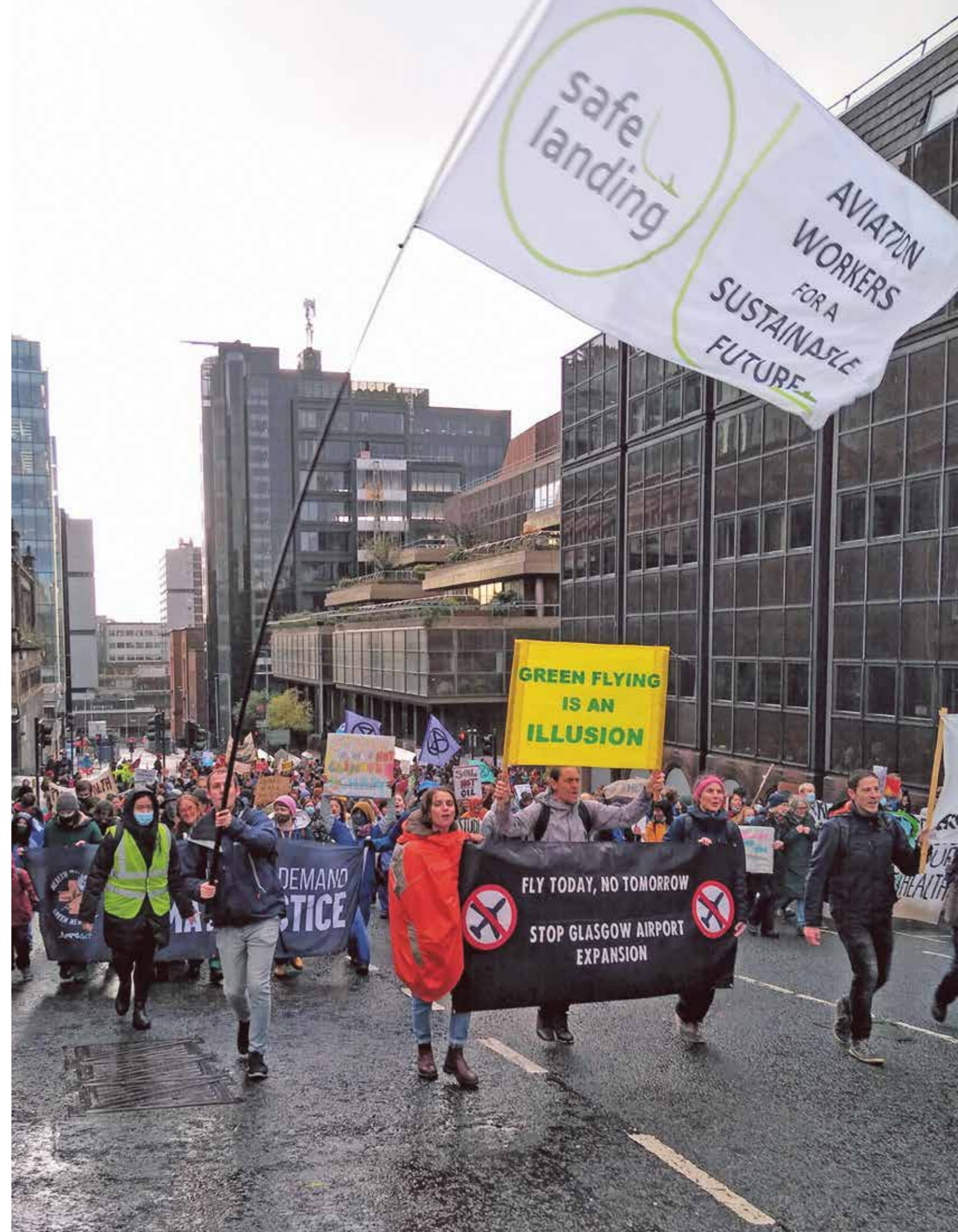


Veröffentlicht durch
Stay Grounded / Kollektiv Periskop
c/o GLOBAL 2000
Neustiftgasse 36
1070 Wien, Austria

Kontakt:
info@stay-grounded.org

Bankkonto für Spenden
Periskop – Kollektiv
IBAN: AT49 1420 0200 1098 0039
BIC: EASYATW1
Bank: **EasyBank**
Verwendungszweck: **Stay Grounded Spenden**
Für Spenden von außerhalb Europas siehe: stay-grounded.org/donate

Die Arbeit von Stay Grounded und die Veröffentlichung dieses Handbuchs war möglich durch die großzügige finanzielle Unterstützung von:





Kurswechsel Klimagerechtigkeit: Ein Klimakommunikations-Handbuch für eine sichere Landung des Flugverkehrs und einen gerechten Planeten.

Die Flugindustrie hat über Jahrzehnte hinweg unzählige Milliarden dafür ausgegeben, sich selbst in ein positives Licht zu rücken. Es ist also einfach, in die Falle zu tappen und die Zukunft der Branche zu ihren eigenen falschen Bedingungen zu diskutieren.

Dieses Handbuch bietet Unterstützung dabei an, dieser Falle zu entgehen. Es stellt den Leser*innen Werkzeuge zur Verfügung, um den Flugverkehr ins richtige Licht zu rücken und die ganze Realität zu zeigen. Dabei geht es um die Ungleichheit des Flugverkehrs, um die Zerstörung von Leben und Existenzgrundlagen durch den Ausbau von Flughafeninfrastruktur und um die Greenwashing-Bemühungen einer Industrie, die sich am Status quo festbeißt. Aber vor allem geht es darum, was wir damit gewinnen können, wenn wir die Weichen für ein global gerechtes und klimafreundliches Mobilitätssystem stellen.

Eine bessere Welt ist möglich. Es gibt Alternativen zum Flugverkehr, zu unnachhaltigen Lebensweisen und zum scheiternden, aktuellen Wirtschaftssystem.

**STAY
GROUNDED**

