



Foto: *djedj, Vereinfachte Pixabay Lizenz*

Luftfahrt im Kapitalismus

Rettet Menschen, nicht Flugzeuge!

Von Annabel Smith | 2. Juni 2020

Der Absturz der Luftfahrtindustrie ist in den letzten Monaten in den Mainstream-Medien kontinuierlich Thema gewesen, und meistens ist die Klimakrise dabei nicht erwähnt worden.[2] Für uns ist es nicht erstaunlich, dass die politische Rechte ihre Profitagenda vorantreibt, aber die linke Mitte tut dasselbe. Im Vereinigten Königreich hat Peter Lamb, ein Berater der britischen Labour Party, den Untergang von Virgin Atlantic[3] wegen der Arbeitsplatzverluste rund um den Flughafen Gatwick und der Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft lauthals bedauert. Der Australian Council of Trade Unions (ACTU) drängte darauf, öffentliche Gelder zur Rettung von Virgin Australia, das sich zu 90 % in ausländischem Besitz befindet, zu verwenden[4], um Arbeitsplätze zu retten.

Im gesamten Spektrum des politischen Mainstreams werden Arbeitsplätze als Arbeitsplätze angesehen, ohne im mindestens zu berücksichtigen, mit welcher Intensität die jeweiligen Industrien fossile Brennstoffe verbrennen. Nirgends hat es auch nur annäherungsweise genügend Diskussionen über die Unterstützung von Arbeiter*innen im Sektor der fossilen

Brennstoffe während des Übergangs zu einem Transportsektor, der auf erneuerbaren Energien basiert, gegeben. Damit allein würden schon Tausende von Arbeitsplätzen geschaffen.

Wie kommt es, dass so elementar wichtige Überlegungen – nämlich zur Zukunft eines stabilen Klimas – in der Diskussion um die Luftfahrtindustrie ausgeklammert wurden? Wie die Kohle-, Öl- und Gasindustrien die Katastrophe nutzt, um ihre Agenda während der COVID-19-Krise durchzudrücken, ist untersucht worden.[5]

Warum wird die Luftfahrt also nicht in diesen Zusammenhängen angegangen? Ein Grund mag sein, dass die Luftfahrt dank geschickter Vermarktung und Täuschungstaktiken selten als fossile Brennstoffindustrie betrachtet wird.

Gefährliches Marketing

Eine der gefährlichsten Taktiken der Luftfahrtindustrie war die Verwendung von marktbasierter „Lösungen“ zur Reduzierung von Kohlenstoffemissionen, darunter CORSIA – das „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“[6].

Dieser Plan ist von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) der Vereinten Nationen angenommen worden, um mit den Emissionen der Luftfahrt umzugehen, die zuvor aus dem Pariser Abkommen ausgeschlossen waren (oder, in ihren Worten, um „ein nachhaltiges Wachstum des globalen Zivilluftfahrtsystems zu erreichen“[7]).

Das System verlangt von den Fluggesellschaften eine freiwillige Beteiligung ab 2021 (die „Pilotphase“[8]),

um Emissionen über ihrem Niveau von 2020 auszugleichen. Die 2020-Basislinie für CORSIA wurde 2016 verabschiedet, lange bevor die Luftfahrtkapitalisten wussten, was während COVID-19 mit ihrer Branche geschehen würde (oder bevor sie bereit waren, ihre Anfälligkeit einzugestehen). Die Industrie betreibt nun, was ja vorhersehbar war, Lobbyarbeit[9],

um eine Änderung ihrer Basislinie zu erreichen, da die Kohlenstoffemissionen aus der Luftfahrt im Jahr 2020 bis zu 50 % niedriger sein könnten als 2019[10], dadurch könnten die Kosten der Fluggesellschaften für den Ausgleich von Emissionen über dieses Niveau, das niedriger liegt als erwartet, hinaus steigen. Eine Änderung des Basisjahres für CORSIA wäre katastrophal für das Klima.

Wir haben kein Kohlenstoffbudget, wir haben eine Kohlenstoffschuld, und wir sind um Jahre über das Fälligkeitsdatum für deren Rückzahlung hinaus.

Zum Kohlenstoffausgleich („carbon offsetting“) gehört in der Regel das Pflanzen einer bestimmten Anzahl von Bäumen, die theoretisch die entsprechende Menge CO₂ aus der Atmosphäre entziehen würden. Dieser Ansatz wurde von neoliberalen Politiker*innen weltweit mit Begeisterung aufgegriffen und hat erfolgreich das Denken des „Kohlenstoffmarktes“ im Mainstream dominiert, auch innerhalb vieler wissenschaftlicher und ökologischer Organisationen. Der Klimawissenschaftler Kevin Anderson bezeichnete den Kohlenstoffausgleich als „gefährlich trügerisch“^[11], weil er die Öffentlichkeit (und viele Wissenschaftler*innen selbst^[12]) so manipuliert, dass sie glauben, das Fliegen könne weiterhin in dem Maße zunehmen, wie es in den letzten Jahrzehnten der Fall war. Kohlenstoffausgleiche unterstützen ein System der Kapitalakkumulation, der Landenteignung im globalen Süden^[13] und der Umweltzerstörung^[14]. Diese marktorientierte Strategie dominiert die Klimadiskussionen seit der Verabschiedung des UN-Rahmenübereinkommens über Klimaänderungen im Jahr 1992 (dem Vorläufer des Kyoto-Protokolls), obwohl es kaum Anzeichen dafür gibt, dass Systeme des Kohlenstoffausgleichs funktionieren.^[15]

Einige Wissenschaftler*innen haben anspruchsvolle und lobenswerte Analysen durchgeführt, um zu zeigen, warum der Kohlenstoffausgleich nicht funktioniert^[16], aber das Problem ist eigentlich ganz einfach. Bäume brauchen Jahrzehnte, um zu wachsen, und wir haben keine Jahrzehnte. Selbst wenn wir den Kohlenstoffabbau jetzt in großem Maßstab umsetzen könnten, müssen wir immer noch aufhören, fossile Brennstoffe zu verbrennen. Das „sichere“ Niveau der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre (350 ppm) haben wir 1986 überschritten.^[17] In den letzten Jahren haben wir die Bedeutung des Wertes von 350 ppm zugunsten neuer Diskussionen über zulässige „carbon budgets“ (Kohlenstoffbudgets)^[18] aufgegeben. Aber im Moment gibt es kein sicheres Höchstmaß von Kohlenstoff, das emittiert werden kann. Wir haben kein Kohlenstoffbudget^[19], wir haben eine Kohlenstoffschuld, und wir sind um Jahre über das Fälligkeitsdatum für deren Rückzahlung hinaus.

Arbeitsplätze sind nicht gleich Arbeitsplätze

Einige Regierungen und Institutionen nutzen die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) als Grundlage für ihre Nachhaltigkeits- oder Kohlenstoffreduktionspolitik. Aber die UNO hat kein Interesse daran, die Emissionen des Luftverkehrs zu reduzieren, wie wir anhand

ihres CORSIA-Programms gesehen haben. Sie führen winzige Steigerungen der Treibstoffeffizienz[20] als politische Position an. SDG Nr. 8 – „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ – verbindet Beschäftigung mit Wachstum, so dass Herausforderungen für dieses Ziel eines nicht näher definierten Wirtschaftswachstums als Angriff auf Arbeitsplätze ausgegeben werden könnten. Das ist eine weitere Möglichkeit, sich hinter dem Vorwand zu verstecken, man kümmere sich um die Beschäftigten, und dabei die Tatsache zu ignorieren, dass wir von einer Klimaklippe stürzen. Die UNO ignoriert in ihrem Streben nach Wirtschaftswachstum die planetarischen Grenzen[21], dadurch wird unsere Fähigkeit ausgebremst, alternative wirtschaftliche Beschäftigungsmodelle zu verfolgen (z. B. eine Degrowth-Sicht auf Beschäftigung[22] oder Nichtmarkt-Gesellschaften[23]).

Transport für die Reichen

Es wird oft behauptet, dass der Luftverkehr „nur“ etwa 2 % der globalen Kohlenstoffemissionen verursacht.[24] Der Beitrag des Luftverkehrs zur Erwärmung ist jedoch in der Höhe um ein Vielfaches höher[25] als der von CO₂ allein. Auf globaler Ebene hat die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung (rund 80 %[26]) noch nie einen Fuß in ein Flugzeug gesetzt. Weltweit verbrauchen die einkommensstärksten 10 % der Menschen 75 % der Energie des Luftverkehrs[27]. Selbst in reichen Ländern wie Australien verursachen weniger als 2 % der Bevölkerung (d. h. die Vielflieger*innen)[28] 20 % der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs. So gesehen ist der Beitrag der kleinen Minderheit, die fliegt, zu den Treibhausgasemissionen beträchtlich.

Wenn man über den unverhältnismäßig hohen Beitrag des Fliegens zu den Treibhausgasemissionen nachdenkt, ist es pervers, dass das Vielfliegen immer noch neu belohnt wird...

Im Fall von wohlhabenden Menschen, die fliegen, überwältigen die CO₂-Emissionen eines einzigen Fluges sämtliche „grünen“ Verhaltensänderungen, wie Vegan-Sein und die Vermeidung von Plastik (das heißt nicht, dass wir nicht vegan sein oder Plastik vermeiden sollten – aber wir brauchen eine Perspektive). Wenn man über den unverhältnismäßig hohen Beitrag

des Fliegens zu den Treibhausgasemissionen nachdenkt, ist es pervers, dass das Vielfliegen immer noch neu belohnt wird, sowohl offiziell durch Vielfliegerprogramme als auch inoffiziell als gesellschaftlich akzeptierter Ausweis für „Weltlichkeit“. Abgesehen von Chinas ist die rasche, aber ungleiche Verbreitung von COVID-19 in wohlhabenden Ländern weitgehend darauf zurückzuführen, dass die Regierungen einen Lockdown zu unterschiedlichen Zeitpunkten[29] umgesetzt hat. Der Beitrag der Luftfahrt[30] zu diesem Muster kann jedoch nicht ignoriert werden. Der Luftverkehr ist nicht nur ungerecht, sondern auch gefährlich für das Klima *und* die öffentliche Gesundheit.

Initiativen von unten

Das Ausbleiben und die Mängel der klimapolitischen Initiativen seitens der UNO und der nationalen Regierungen hat Aktivist*innen dazu veranlasst, den Luftfahrtsektor bei den Hörnern zu packen. Schon vor COVID-19 hatten über 23.000 Menschen in zehn Ländern versprochen, im Jahr 2020 nicht zu fliegen („Flight Free in 2020“)[31].

Die Mehrheit davon befand sich in Schweden[32], wo die Kampagne über 14.000 Zusagen erhielt, die zu einem Rückgang des Inlandsflugverkehrs um 9 %[33] und der gesamten Flugreisen um 4 % beitrugen. Diese Zahlen mögen im Vergleich zu dem Absturz durch das Coronavirus klein erscheinen, aber es ist ein großer Unterschied, ob man als Reaktion auf eine wahrheitsgemäße Aufklärungskampagne den Flugverkehr reduziert oder wegen einer Pandemie zum Stopp gezwungen wird. Es zeigt, was passieren kann, wenn die Menschen die Auswirkungen des Fliegens auf das Klima erkennen. In der akademischen Gemeinschaft hat die Initiative „No Fly Climate Sci“[34] [die Verpflichtungen von Wissenschaftler*innen zum Verzicht auf jegliches Reisen mit dem Flugzeug sammelt] 611 Unterschriften bekommen, während Kampagnen zur Reduzierung des Fliegens 712 Unterschriften von Akademiker*innen [35] und 2.634 Unterschriften aus der Öffentlichkeit bekommen haben.[36]

Seit 2017 verbindet das internationale Netzwerk „Stay Grounded“[37] die Kämpfe für gerechte Verkehrssysteme, bei denen die Menschen und das Klima vor den Profiten der Vorstände und der Aktionär*innen der Luftfahrt stehen. Zu diesem globalen Netzwerk von über 150 Organisationen gehören örtliche Gruppen der Flughafenopposition und für Klimagerechtigkeit, Gemeinschaften, die gegen Ausgleichsprojekte und Biokraftstoffplantagen kämpfen, NGOs und Gewerkschaften. Stay Grounded hat mit einer Kampagne gegen Rettungsaktionen für die Luftfahrt

schnell auf die COVID-19-Krise reagiert. Die Kampagne hat einen offenen Brief^[38] herausgegeben, der von mehr als 340 Organisationen und über 300 Wissenschaftler*innen und Expert*innen unterzeichnet wurde und drei Forderungen enthält:

Es gibt keine Technologie, um den Luftverkehr auf erneuerbare Energien umzustellen, aber es gibt sie für den Bodentransport.

Umfangreiche Arbeits- und Gesundheitsschutzvorkehrungen sollen für den Schutz der Arbeiter*innen und Angestellten sorgen; Flugbegleiter*innen, Pilot*innen, Bodenpersonal, Beschäftigte von Cateringunternehmen und andere betroffene Beschäftigte sollen während der Krise ein reales Grundeinkommen erhalten.

Die Regierungen müssen systemweite Veränderungen der Verkehrsnetze unterstützen, den Zugang zu erschwinglichen Alternativen (wie Bahnreisen) sicherstellen und es den Beschäftigten ermöglichen, von Arbeitsplätzen, die von fossilen Brennstoffen abhängig sind, wegzugehen und in menschenwürdige Klimaarbeitsplätze zu wechseln.

Fluggesellschaften müssen zur Zahlung einer Kerosinsteuer verpflichtet werden; und anstelle von Flugmeilenprogrammen, die Anreize für Flugreisen bieten, müssen faire und progressiv ansteigende Abgaben^[39] für Vielflieger*innen eingeführt werden.

Es gibt keine Technologie^[40], um den Luftverkehr auf erneuerbare Energien umzustellen, aber es gibt sie für den Bodentransport. Jetzt, da Flugzeuge überall auf der Welt am Boden bleiben, haben wir die Chance, Alternativen zum Luftverkehr wie elektrisch betriebene Fernzüge, Nachtzüge, Schlafwagen und Mitfahrgelegenheiten zu fördern.

Es ist klar, dass wir einen Systemwandel brauchen, nicht nur individuelle Veränderungen. Aber wenn nichts gegen unser am schlimmsten umweltverschmutzendes Verkehrsmittel unternommen wird, kann die Zusammenführung von individuellen und kollektiven Aktionen die Luftfahrtindustrie als das bloßstellen, was sie ist – ein profitorientierter, schmutziger Spieler im Spiel mit den fossilen Brennstoffen. Die wachsende Bewegung ist ein wichtiger Teil der Klimabewegung im weiteren Sinne. Wenn wir in dieser Bewegung mitmachen, wird das dazu beitragen, dass wir auch nach COVID-19 mobil und verbunden bleiben – und gleichzeitig das Klima stabil halten.

Annabel Smith lebt in Brisbane (Queensland, Australien) und arbeitet in der Kampagne „Stay Grounded“ (Am Boden bleiben) mit.

Dieser Beitrag erschien am 15. Mai auf der Website des Global Ecosocialist Network (GEN) als eine Analyse der gegenwärtigen Situation des Luftfahrtsektors aus der Sicht des internationalen Netzwerks „Stay Grounded“^[1].

Aus dem Englischen übersetzt von Wilfried

Quelle: <http://www.globalecosocialistnetwork.net/2020/05/15/save-people-not-planes/>

[1] In Deutschland gehört „Am Boden Bleiben“ dem internationalen Netzwerk an, in der Schweiz „Umverkehr“, in Großbritannien die Gewerkschaft „Public and Commercial Services Union“ (PCS), im Spanischen Staat die „Ecologistas en Acción“; siehe: <https://stay-grounded.org/savepeoplenotplanes/#organisations> (Anm. d. Übers.)

[2] Michael Savage, „Two-week quarantine will cripple us, aviation industry warns Boris Johnson“, The Guardian, 9. Mai 2020, <https://www.theguardian.com/world/2020/may/09/two-week-quarantine-will-cripple-us-aviation-industry-warns-boris-johnson>.

[3] „Coronavirus: Virgin Atlantic to cut thousands of jobs and end Gatwick operations – BBC News“, 5. Mai 2020, <https://www.youtube.com/watch?v=UdITzEqWSw0&feature=youtu.be>.
[Zu der britischen Fluggesellschaft Virgin Atlantic Airways siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Virgin_Atlantic_Airways.]

[4] <https://www.actu.org.au/actu-media/media-releases/2020/morrison-government-must-intervene-immediately-to-support-virgin-australia-jobs>.

[5] <https://theconversation.com/the-governments-ungi-scheme-what-it-is-and-why-zali-steggall-wants-it-investigated-137252>.

[6] <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

[7] <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx>.

[8]

https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A40-19_CORSI_A.pdf.

[9] Gwyn Topham u. Fiona Harvey, „Airlines lobby to rewrite carbon deal in light of coronavirus“, The Guardian, 8. April 2020, <https://www.theguardian.com/business/2020/apr/08/airlines-lobby-to-rewrite-carbon-deal-due-to-coronavirus>.

[10] <https://www.tai.org.au/content/commercial-aviation-emissions-could-halve-due-covid19>.

[11] Kevin Anderson, „The inconvenient truth of carbon offsets“, nature. International weekly journal of science, Bd. 484, Nr. 7392, 4. April 2020, <https://www.nature.com/news/the-inconvenient-truth-of-carbon-offsets-1.10373>.

[12] Hans A. Baer, „Grappling with flying as a driver to climate change: Strategies for critical scholars seeking to contribute to a socio-ecological revolution“, TAJA. The Australian Journal of Anthropology, 15. August 2018, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/taja.12291>.

[13] Martin Young, James E. S. Higham, Arianne C. Reis, „Up in the air‘: A conceptual critique of flying addiction“, Annals of Tourism Research, Bd. 49, November 2014, S. 51–64, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0160738314000966>.

[14] Robert Fletcher, Wolfram H. Dressler, Zachary R. Anderson, Bram Büscher, „Natural capital must be defended: green growth as neoliberal biopolitics“, The Journal of Peasant Studies, Bd. 46, Nr. 5, 2019, S. 1068–1095, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/03066150.2018.1428953>.

[15] Rebecca Pearse u. Steffen Böhm, „Ten reasons why carbon markets will not bring about radical emissions reduction“, Carbon Management, Bd. 4, Nr. 4, 2014, S. 325–337, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17583004.2014.990679?journalCode=tcmt20>.

[16] Dennis Baldocchi u. Josep Penuelas, „The physics and ecology of mining carbon dioxide from the atmosphere by ecosystems“, Global Change Biology, 27. Dezember 2018,

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/gcb.14559>.

[17] Global Monitoring Laboratory, Earth System Research Laboratories, <https://www.esrl.noaa.gov/gmd/ccgg/trends/data.html>.

[18]

<https://www.carbonbrief.org/analysis-how-much-carbon-budget-is-left-to-limit-global-warming-to-1-5c>.

[19] David Spratt, u. Ian Dunlop, *What Lies Beneath*. The Understatement of Existential Climate Risk, mit einem Vorwort von Hans Joachim Schellnhuber, überarbeitete u. aktualisierte Ausgabe, Melbourne: Breakthrough – National Centre for Climate Restoration, 2018, https://52a87f3e-7945-4bb1-abbf-9aa66cd4e93e.filesusr.com/ugd/148cb0_a0d7c18a1bf64e698a9c8c8f18a42889.pdf.

[20] „Towards sustainable aviation“ (#SDGAction438), <https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=438>.

[21] John A. Dearing u. a., „Safe and just operating spaces for regional social-ecological systems“, *Global Environmental Change*, Bd. 28, September 2014, S. 227–238, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378014001174>.

[22] Jared B. Fitzgerald, Juliet B. Schor, Andrew K. Jorgenson, „Working Hours and Carbon Dioxide Emissions in the United States, 2007–2013“, *Social Forces*, Bd. 96, Nr. 4, Juni 2018, S. 1851–1874, <https://academic.oup.com/sf/article-abstract/96/4/1851/4951469?redirectedFrom=fulltext>.

[23] Anitra Nelson, Frans Timmerman (Hrsg.), *Life Without Money*. Building Fair and Sustainable Economies, 2011; <https://www.plutobooks.com/9781783711000/life-without-money/>.

[24] Air Transport Action Group, <https://www.atag.org/facts-figures.html>.

[25] <https://www.carbonbrief.org/explainer-challenge-tackling-aviations-non-co2-emissions>.

[26] Eric Rosen, „Case Study: As Billions More Fly, Here’s How Aviation Could Evolve“,

National Geographic, 20. Juni 2017,
<https://www.nationalgeographic.com/environment/urban-expeditions/transportation/air-travel-fuel-emissions-environment/>.

[27] Yannick Oswald, Anne Owen, Julia K. Steinberger, „Large inequality in international and intranational energy footprints between income groups and across consumption categories“, Nature Energy, Bd. 5, 2020, S. 231–239, <https://www.nature.com/articles/s41560-020-0579-8>.

[28] „Sky high: Australians’ air travel habits“, Roy Morgan, Finding No. 7084, 9. Dezember 2016,
<https://www.roymorgan.com/findings/7084-sky-high-australians-air-travel-habits-201612091252>.

[29] Shaun Walker (Budapest) u. Helena Smith (Athen), „Why has eastern Europe suffered less from coronavirus than the west?“, The Guardian, 5. Mai 2020,
<https://www.theguardian.com/world/2020/may/05/why-has-eastern-europe-suffered-less-from-coronavirus-than-the-west>.

[30] Hans A. Baer, „Aeroplanes and COVID-19: Another contradiction of global capitalism“, Nr. 1261, 16. April 2020,
<https://www.greenleft.org.au/content/aeroplanes-and-covid-19-another-contradiction-global-capitalism>.

[31] <https://westayontheground.blogspot.com/p/flight-free-2020.html>; auf Deutsch:
<http://flightfree.de>.

[32] <http://www.vihallerossfajorden.se/p/flygfritt-2020.html>.

[33] „Sweden sees rare fall in air passengers, as flight-shaming takes off“, BBD news, 10. Januar 2020, <https://www.bbc.com/news/world-europe-51067440>.

[34] <https://noflyclimatesci.org/>.

[35] „Flying Less: Reducing Academia’s Carbon Footprint“, <https://academicflyingblog.wordpress.com/>.

[3 6]

https://www.change.org/p/universities-and-professional-associations-call-on-universities-and-professional-associations-to-greatly-reduce-flying?recruiter=294645973&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink.

[37] <https://stay-grounded.org/>.

[38] <https://stay-grounded.org/savepeoplenotplanes/>.

[39] <https://stay-grounded.org/making-excessive-flyers-pay/>.

[40] <http://www.flightfree.net.au/the-plane-facts/tech-neutral/>

Dieser Beitrag wurde publiziert am Dienstag den 2. Juni 2020 in der Kategorie: **Betrieb & Gewerkschaft, Ökologie, Ökonomie und Krise, Ökosozialismus.**