

Das Contra zum Contra

Ist ein totaler, gar mit moralischen Argumenten begründeter Verzicht auf Flugreisen der wichtigste Schritt, um den drohenden Klimawandel doch noch aufzuhalten? Nein, habe ich in der vergangenen Ausgabe von ZEIT Wissen argumentiert. Gegen meine These hat sich, wie nicht anders zu erwarten, deutlicher Widerspruch geregt. Dazu eine Replik in fünf Punkten.

1. Meine Argumentation wurde als Freibrief für bedenkenloses Fliegen kritisiert. Nichts könnte falscher sein: In meinem Artikel betone ich, dass ich Inlandsflüge für unsinnig und häufiges Herumjetten für Kurztrips für mindestens fragwürdig halte. Für mich ist selbstverständlich, dass Flugreisen nur in Fällen unternommen werden sollten, in denen es noch keine praktikable Alternative gibt. Weil der weltweite Flugverkehr derzeit deutlich weniger zu den menschengemachten Treibhausgas-Emissionen beiträgt als einige andere Sektoren, halte ich ihn aber nicht für den entscheidenden Hebel, um die Emissionen in den nächsten Jahren rasch zu senken.

2. Im Pariser Klimaabkommen haben sich die unterzeichnenden Staaten verpflichtet, die globale Erwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Das bedeutet: Ab 2050 darf kein CO₂ mehr emittiert werden. Um dieses ambitionierte, aber notwendige Ziel zu erreichen, braucht es in jedem Staat eine Roadmap, in welchen Schritten Emissionsquellen zunächst reduziert und schließlich ganz beseitigt werden sollen. Dabei sollte gelten: Was derzeit noch nicht substituiert werden kann, wird in der Roadmap nach hinten geschoben. Emissionsquellen hingegen, die bereits nach heutigem technischen Stand in wenigen Jahren verringert werden können und dabei bedeutende Einsparungen bringen, sind zuerst dran. Dies trifft auf die Stromerzeugung aus Braun- und Steinkohle ebenso zu wie auf den Straßenverkehr, der CO₂-intensive fossile Kraftstoffe in Verbrennungsmotoren verbraucht. Die Alternativen hierzu sind bereits vorhanden – mit Regulierungen und finanziellen Anreizen, auch für die Verbraucher, kann der Umstieg beschleunigt werden.

3. Fluglinien und Flugzeughersteller wiederum müssen über eine Kerosin- und eine CO₂-Steuer dazu gedrängt werden, möglichst rasch klimaneutrale Antriebstechnologien für die Luftfahrt zu entwickeln, wenn sie weiterhin günstige Flugreisen anbieten wollen. Wer beispielsweise nicht in Power-to-Liquid-Treibstoffe investiert, ist in kurzer Zeit raus aus dem Markt. Folge: Der fossile Flugverkehr nimmt ab.

4. Massenhafter individueller Verzicht sei ein wesentlicher, wenn nicht gar der wichtigste Hebel, um eine wirksame Klimapolitik in Gang zu setzen, wurde mir entgegengehalten. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien seit Anfang der

2000er Jahre – eine der bedeutendsten Veränderungen der vergangenen Jahrzehnte – ist jedoch nicht das Ergebnis von Verzichtsakten gewesen, sondern eines entschlossenen staatlichen Eingriffs in den Markt: dem Erneuerbare-Energien-Gesetz, das von zahlreichen Staaten übernommen wurde. Ein solcher Eingriff kann aus Einsicht seitens der politischen Entscheider geschehen oder politischem Druck folgen, wie ihn die Anti-Atomkraft-Bewegung ausgeübt hat. **In diesem Sinne sind die heutigen Aktivisten von "Ende Gelände" und im "Hambacher Forst", die für einen raschen Kohleausstieg streiten, die derzeitige Avantgarde der Klimapolitik** – wenn ihr viele folgen, könnte in relativ kurzer Zeit eine substantielle Verringerung der CO₂-Emissionen erreicht werden. Ich behaupte: schneller als über viele einzelne Verzichtentscheidungen.

5. Der Verzicht auf Flugreisen wurde immer wieder auch mit dem Kategorischen Imperativ Kants begründet. Nach diesem sollte man jede Handlung unterlassen, die nicht zur allgemeinen Maxime für das Handeln aller Menschen taugt. Die Philosophie ist allerdings nicht bei Kant stehengeblieben: Zurecht haben spätere Philosophen kritisiert, dass der Kategorische Imperativ zu abstrakt ist und die realen Lebenswelten nicht berücksichtigt. Jürgen Habermas hat gefordert, dass jede Maxime, von der ein Individuum glaubt, sie solle im Sinne des Kategorischen Imperativs allgemeingültig sein, allen anderen Individuen zur "diskursiven Prüfung" vorgelegt werden muss. In diesem Sinne könnten für eine Klima-Roadmap bis 2050 landesweite Bürgerversammlungen einberufen werden, wie sie die 2018 in Großbritannien gestartete, internationale Bewegung "Extinction Rebellion" vorschlägt.

PS: Nein, ich bin nicht mit der Firma verwandt. Boeing/Böing ist ein westfälischer Familienname.