

Flugscham – auch bei uns?

Ein Thesenpapier für Scientists for Future

Von Hartmut Ehmler und Gisbert Fanselow

Die Autoren sind Wissenschaftler am Helmholtz-Zentrum Berlin bzw. der Universität Potsdam. Sie geben im vorliegenden Papier ihre persönliche Ansicht wieder, welche durch umfangreichen Austausch mit Aktiven in der S4F Regionalgruppe Berlin-Brandenburg von Mai bis Juli 2019 gereift ist. Dafür möchten sie sich herzlich bedanken bei:

Viola Auermann, Joseph Bergner, Felix Creutzig, Michael Czolkoß, Berit Erlach, Joachim Falkenhagen, Henning Krause, Martin Krause, Thomas Loew, Stefan Müller, Volker Quaschnig, Martina Schäfer, Juliane Schumacher, Bernhard Steinberger, Jens Viefhaus und Susanne Winter.

Version vom 26.07.2019 16:14:00

Ausgangslage

Der persönliche, direkte Austausch auf Konferenzen, Workshops und bei Labor- und Institutsbesuchen erfüllt eine wichtige Funktion im wissenschaftlichen Arbeiten und ist daher für den Erfolg der Forschung genauso entscheidend wie für eine hochqualitative Lehre. Daneben ist er für den Nachwuchs als Teil des *Networking* einer der Faktoren zur Förderung individueller Karrieren in der Wissenschaft.

Die nachteiligen Auswirkungen des Reisens zum persönlichen wissenschaftlichen Austausch, die sich durch die damit verbundenen Flüge ergeben, werden uns jedoch im Kontext der Klimakrise immer deutlicher bewusst. Bezogen auf unser berufliches Handeln ist das Fliegen einer der dominanten Klimaschadensfaktoren. Das Helmholtz-Zentrum Berlin stellte für 2018 eine Klimabelastung durch seine Reiseaktivität fest, die dem Klimaimpact von über 1300 Menschen in Indien entspricht¹. Für das Erreichen des 1,5-Grad-Ziels sind bedeutende Einschnitte im Ausstoß von Treibhausgasen vorzunehmen, für Deutschland kann man von der Notwendigkeit einer Reduktion auf Nettonull bis zum Jahr 2035 ausgehen². Daraus folgt, dass kein Bereich, auch nicht der des akademischen Reisens, von bedeutenden Änderungen ausgenommen werden kann. Da in der nächsten Dekade keine technologischen Entwicklungen zu erwarten sind, die den Einsatz elektrischer Antriebe auch im Mittel- und Langstreckenflug ermöglichen würden, ist eine Kompatibilisierung von akademischen Kommunikationsbedarfen und den Geboten des Klimaschutzes schwierig.

Nicht nur die objektiven Erfordernisse des Klimaschutzes erzwingen eine Veränderung des gegenwärtigen Reiseverhaltens. Die oftmals konstatierte Glaubwürdigkeitskrise der Wissenschaft würde verschärft, wenn einerseits wissenschaftliche Befunde kommuniziert werden, die die Krisenhaftigkeit der Klimaveränderung betonen (*Klimanotstand*), aber andererseits die kommunizierten Sachverhalte für uns als wissenschaftliche Gemeinschaft keinen Anlass darstellten, unser eigenes Verhalten auch dann zu verändern, wenn es schmerzlich ist.

Was ist das Ziel dieses Papiers?

Im vorliegenden Papier möchten die Autoren Thesen formulieren, die sich an die Leitungsgremien wissenschaftlicher Einrichtungen richten. Aus diesem Grund werden keine weitergehenden politischen Forderungen gestellt. Selbstverständlich muss es Aufgabe der Politik sein, Flugverkehr zu verringern (z.B. durch Kerosinsteuer, CO₂-Preis, Abbau von Subventionen für Flughafeninfrastruktur, usw.). Allerdings erscheint es uns aufgrund der Dringlichkeit der Klimakrise geboten, nunmehr die notwendigen Veränderungen voran zu bringen, ohne auf die Politik zu warten³. Selbstkritisch müssen wir uns eingestehen, dass wir längst innerhalb unserer Community unsere Stimme hätten noch hörbarer erheben sollen. Umso wichtiger erscheint uns, dass die Maßnahmen, die wir nun vorschlagen, sich im gegenwärtigen politisch-rechtlichen Rahmen quasi ad-hoc umsetzen lassen⁴.

Wir glauben, dass wir nach intensivem Austausch einen gewissen Konsens innerhalb von S4F Berlin-Brandenburg hinreichend scharf abbilden konnten. Wir begrüßen es, wenn unser Papier über unsere Region hinaus weiter verbreitet wird und hoffen, auf diese Weise den Diskussionsprozess über „Flugscham“ in vielen wissenschaftlichen Einrichtungen Deutschlands zu unterstützen.

¹ HZB, interne Berechnungen der Umweltgruppe und der Reisestelle

² <https://scilogs.spektrum.de/klimalounge/wie-viel-co2-kann-deutschland-noch-ausstossen/>

³ Es liegt nahe, dass dann auch entsprechende politische Forderungen größere Unterstützung finden.

⁴ Ebenso wird auf die Diskussion von technologischen Alternativen zu fossilen Treibstoffen verzichtet. Erwähnt werden soll hier lediglich, dass die Klimawirkung von CO₂ in großer Höhe etwa das Dreifache von derjenigen am Boden beträgt (z.B. durch Kondensstreifen), so dass für den Luftverkehr ein bloßer Ersatz fossiler Treibstoffe, z.B. durch Biosprit, bei unvermindertem Flugaufkommen bei weitem nicht ausreicht.

Zehn Thesen

1. Das von S4F allgemein akzeptierte und kommunizierte Ziel ist es, dass Deutschland bis etwa 2035 im Wesentlichen klimaneutral sein muss. Ein Reduktionsziel für den Treibhausgas (CO₂)-Ausstoß von Dienstreisen muss hiermit kompatibel sein.
2. Alle Leitungsgremien wissenschaftlicher Einrichtungen sollten sich dieses langfristige Ziel und geeignete Zwischenziele zu setzen.
3. Als Zwischenziel schlagen wir vor, den CO₂- Ausstoß von Dienstreisen bis 2025 um mindestens 40% gegenüber dem Niveau von 2018 zu verringern⁵.
4. Dieses erste Zwischenziel sollte sich allein mit Maßnahmen zur Reduktion von CO₂ erreichen lassen ohne zusätzlichen „rechnerischen Ausgleich“ durch Kompensationsabgaben (siehe Punkt 9) oder die Einbeziehung anderer Sektoren (z.B. Umstellung auf Ökostrom etc.).
5. Rechtzeitig vor 2025 sollte ein weiteres Zwischenziel für 2030 formuliert werden, das die bis dato gemachten Erfahrungen, die stattgefundene technische Entwicklung und die politischen Rahmenbedingungen einbezieht.⁶
6. Ziele sollten als freiwillige Selbstverpflichtung formuliert werden. „Freiwillig“ im Sinne von „nicht durch Gesetze veranlasst“, dennoch als bindende Verpflichtung, um dem Anspruch der mit der Klimakrise verbundenen Erwartung gerecht zu werden.
7. Durch ein Monitoring der reisebedingten CO₂-Emissionen sollte die Einhaltung der Selbstverpflichtung jährlich überprüft werden, um gegebenenfalls nachzusteuern (z.B. durch weitere Anreize oder stärkere Regulierung bei Zielverfehlung).
8. Bei den Maßnahmen für die Einhaltung der Ziele sollte Zwang an letzter Stelle stehen, um die wissenschaftliche Freiheit so wenig wie möglich einzuschränken. Hingegen sollten Einrichtungen darauf bauen, dass die Notwendigkeit eines Wandels grundsätzlich verstanden wird, sowie Anreize für klimafreundliches Verhalten setzen. Strukturelle Zwänge hingegen, die zu übermäßigen Flugreisen führen (z.B. aus Karrieregründen), sind zu hinterfragen.
9. Monetäre Klimaschutzmaßnahmen, z.B. Kompensationszahlungen, sind als Mittel zweiter Wahl anzusehen, wenn Reduktionspotentiale voll ausgeschöpft wurden. Diese müssen sich daran orientieren, unseren Nachkommen gleiche Lebenschancen zu hinterlassen sowie dem Aspekt von globaler Gerechtigkeit genügen⁷. Sie sind daher als zusätzliche Verpflichtung anzusehen über die Reduktionsziele hinaus.
10. Nur der Klimaschaden - als Folgekosten der Emissionen von ca. 180 EUR⁸ pro Tonne CO₂ - kann ein vertretbares Maß dafür bieten, welcher Betrag in die Reisepraxis einzupreisen ist (z.B. durch einen internen Klimaschutzfonds). Kompensationszahlungen, bei der lediglich die Kosten für eine Vermeidung einer gleich großen Menge CO₂ an anderer Stelle getragen werden (ca. 20 EUR/ Tonne CO₂), sind als nicht nachhaltig anzusehen.

⁵ Dies bedeutet eine Reduktion um ca. 10% gegenüber des jeweiligen Vorjahres. Wenn in 2020 mit den Maßnahmen begonnen wird und in 2019 keine nennenswerte Steigerung gegenüber 2018 zu verzeichnen wäre, würde so das Ziel der 40%-Reduktion folglich im Jahr 2025 erreicht sein ($0,9 \times 0,9 \times 0,9 \times 0,9 \times 0,9 = 59\%$).

⁶ z.B. erneuerbare-Energien-Fuels, CO₂-Abgabe, etc.

⁷ Länder des globalen Südens, die einerseits am meisten von den Folgen des Klimawandels betroffen sein werden, obwohl sie pro Einwohner am wenigsten dazu beigetragen haben, sollten davon profitieren

⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#textpart-2>

Maßnahmen

Um die Reduktionsziele zu erreichen, sind diverse Maßnahmen denkbar⁹. Dieses Papier stellt ein Bündel von Maßnahmen dar, um eine Anregung zu geben. Die Auswahl der am besten geeigneten ist letztendlich in das Ermessen der jeweiligen Institutionen gestellt. Es kann möglicherweise schon ausreichend sein, ein bestimmtes Verhalten als „unerwünscht“ zu kommunizieren, ohne dieses zu verbieten. Wichtig sind in diesem Zusammenhang das Aufzeigen von klimafreundlichen Alternativen und zusätzliche Anreize, diese zu bevorzugen, z.B. durch ein Bonussystem.

Eine grundlegende Voraussetzung zur Überprüfung der gewählten Maßnahmen ist das (jährliche) Monitoring der CO₂-Emissionen, wie es beispielsweise durch anonymisierte Datenbankauszüge der entsprechenden Reisetellen möglich ist.

Maßnahme 1: Ersetzen von Flugreisen durch Bahnreisen

Bis zu einer gewissen Entfernung oder Fahrzeit (Beispiel: <1000 km oder bis zwölf Stunden Fahrzeit), sollten Flugreisen generell unerwünscht sein. Um die Akzeptanz von Bahnreisen zu erhöhen, können folgende flankierende Angebote bestehen:

- Angebot von Fahrscheinen in der ersten Klasse (ggf. als Sparpreis)
- Unterstützung einer Anreise am Vortag und/oder Abreise am darauffolgenden Tag

Die Vorteile einer Bahnreise, am Platz arbeiten zu können (WLAN-Nutzung) und der Wegfall einer zeitaufwendigen Check-In Prozedur können als Argumente für eine Verhaltensänderung genutzt werden. Der Verzicht auf Inlandsflüge führt in der Regel zu einer Entlastung des Reisebudgets, wenn Angebote der Bahn wie Sparpreis oder Bahncard genutzt werden.

Maßnahme 2: Förderung digitaler Technologien zur Vermeidung von Reisen

Viele Besuche lassen sich durch Videokonferenzen ersetzen. In entsprechende Technologie ist zu investieren bzw. bereits bestehende Angebote sind gut zu kommunizieren.

Maßnahme 3: Anreize schaffen für klimafreundliches Reisen durch Wettbewerb oder Bonussysteme

Ein Anreizsystem könnte beispielsweise durch ein jährlich durchgeführtes Ranking gegeben sein, z.B. als „Klimahelden“ (wer hat am wenigsten CO₂ emittiert – als Individuum oder Kollektiv), eventuell bezogen auf die zurückgelegten Reisekilometer, oder als „Helden des Wandels“ (wer hat seine Reisetätigkeit am meisten verändert, d.h. die größte prozentuale Reduktion zu verzeichnen). In Anlehnung an die Vielflieger-Programme der Fluggesellschaften könnte ein Bonussystem funktionieren, bei dem die wiederholte Auswahl klimafreundlicher Reisemittel belohnt wird (und sei es auch nur symbolisch durch „Klimapunkte“ oder ähnliches). Hilfreich wäre es auch, besonders lange aber durchaus klimafreundliche Reisen als „Challenge“ positiv zu bewerten und in den Medien der internen Kommunikation darzustellen.

Maßnahme 4: Budgetierung von Emissionen auf der Ebene von Organisationseinheiten

Der Hintergrund dieser regulatorischen Maßnahme ist es, ein mit den Reduktionszielen verträgliches Emissionsbudget „gerecht“ auf die jeweiligen Organisationseinheiten der wissenschaftlichen Einrichtung zu verteilen. Diese Maßnahme könnte angewendet werden, wenn Freiwilligkeit, Anreizsysteme und flankierende Maßnahmen nicht die gewünschte Wirkung bringen. Wesentlich erscheint hier, dass im Sinne der wissenschaftlichen Freiheit die Organisationseinheiten Wege finden,

⁹ Siehe auch Konzept an der ETH Zürich:

https://www.ethz.ch/content/dam/ethz/associates/services/organisation/Schulleitung/mobilitaetsplattform/Flugemissionen%20ETH%20Z%C3%BCrich_Reduktionsziele%20und%20Massnahmen.pdf

wie sie mit den ihnen zugewiesenen „Verschmutzungsrechten“ umgehen¹⁰. Generell wäre es dienlich, längere Aufenthalte zu bevorzugen, z.B. ein Forschungssemester im Ausland statt vieler Konferenzteilnahmen. Etablierte Wissenschaftler*innen sollten ihr Reisekontingent zugunsten von Nachwuchswissenschaftler*innen, für die Netzwerkbildung noch wichtiger ist, nach Möglichkeit einschränken. Ebenso sollten in internationalen Forschungszusammenhängen die Personen aus dem „globalen Norden“ ihr Reisekontingent zugunsten der beteiligten Personen aus dem globalen Süden einschränken.

Maßnahme 5: Einrichtung eines Klimaschutzfonds

Wie bereits in Thesen 9 und 10 angedeutet, sind im Sinne von Klimagerechtigkeit die Folgekosten der reisebedingten Emissionen in die Reisekosten mit einzupreisen. Rein praktisch könnte das bedeuten, dass das entsprechende Reisebudget mit einem aus den Emissionen berechneten Betrag belastet wird, der zweckgebunden in einen Fonds für Klimaschutzmaßnahmen eingezahlt wird¹¹. Zunächst einmal handelte es sich um eine rein buchhalterische Transaktion, bei dem Gelder von einer Kostenstelle auf eine andere transferiert würden. Um die Mittel aus dem Klimaschutzfonds abzurufen sind zwei Varianten zu unterscheiden: Variante 1 setzt die Mittel für eine rein interne Verwendung frei, z.B. Videokonferenzsysteme ausbauen, eventuelle Mehrkosten durch klimafreundliche Reisen begleichen oder Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz. Variante 2 ruft die Mittel für eine externe Verwendung ab, so dass sie nicht unmittelbar selbst der Einrichtung zugutekommen, z.B. Aufforstungs- und Renaturierungsprojekte im Inland oder Technologietransfer und Armutsbekämpfung im globalen Süden (z.B. bei einer Klimaschutzorganisation wie *atmosfair*). Die letztgenannte Option stellt eindeutig am meisten Klimagerechtigkeit her, da ein monetärer Transfer stattfindet von denjenigen, die von der Nutzung fossiler Energien am meisten profitiert haben zu denjenigen, die am meisten unter den Folgen zu leiden haben.

Schlussbemerkung

Die Autoren sind der Meinung, dass in dem notwendigen, umfassenden, Transformationsprozess für unsere wissenschaftlichen Einrichtungen eigentlich keine andere Rolle als die des Vorreiters angemessen sein kann. Natürlich wird diese auch mit schmerzhaften Einschnitten, instinktiven Abwehrreaktionen und neuen Verteilungskämpfen verbunden sein. Im großen – global gesehenen – Kontext geht es für uns allerdings dabei nicht um Verzicht sondern um Rücksicht.¹² Und um kluge Vorausschau – welche wir als Wissenschaftler in besonderer Weise zu leisten imstande sind.

¹⁰ Für die Verteilung innerhalb der Organisationseinheiten wäre es wichtig, auch eine individuelle Komponente einzubauen, um Druck und Ungerechtigkeiten zu vermeiden. Diese könnte z.B. in einem Kontingent an CO₂ pro Individuum bestehen. Wenn es am Ende darum geht, wieviel in einer Einheit geflogen wird und es ansonsten internen Aushandlungsprozessen überlassen wird, könnte es passieren, dass sich diejenigen in machtvolleren Positionen durchsetzen, während andere sich unter Druck sehen, auf Flugreisen zu verzichten – damit könnten bestehende Ungleichheiten verstärkt werden.

¹¹ Auswertungen am HZB haben ergeben, dass die Klimafolgekosten von 180 EUR/ Tonne CO₂ von der gleichen Größenordnung bzw. etwas niedriger sind als die Flugkosten inklusive Steuern und Abgaben.

¹² Frei zitiert nach einem Artikel von Elsa Köster: „Unter den Wolken“ in der Zeitschrift „Freitag“, Ausgabe 20/2019, <https://www.freitag.de/autoren/elsa-koester/unter-den-wolken>