

Flugzeuge im Bauch

Sommer ist Urlaubszeit. Damit ist der Moment gekommen, in dem man die Karten auf den Tisch legen muss: Fliegst du noch, oder nimmst du schon die Bahn?

VON SUSANNE GRAUTMANN

Betretene Gesichter in der Kita-Garderobe. Die zweijährige Pia ist am Wochenende mit ihren Eltern von Berlin nach Stuttgart geflogen. Und das nicht zum ersten Mal in diesem Jahr. Das kann man eigentlich nicht mehr bringen, da sind sich die meisten einig. Dass Fliegen die klimaschädlichste Art zu reisen ist, weiß inzwischen jedes Kind, das freitags nicht in die Schule, sondern auf die Klimademo geht.

Bucht man trotzdem noch Kurzstrecke, dürfte einen zumindest das Gewissen zwicken, bevor man auf den „Jetzt zahlen“-Button klickt. Die innere Stimme nölt, dass man gerade für die eigene Bequemlichkeit die Zukunft des Planeten aufs Spiel setzt. „Flugscham“ nennen sie das in Schweden.

Der Dürresommer 2018, Greta Thunberg, die Freitagsdemos und die jüngsten Warnungen des Weltklimarates, dass sich die Erde noch schneller und mit weit gravierenderen Folgen erwärme als bisher angenommen, haben die Klimakrise ins Herz der gesellschaftlichen Diskussion kapultiert. Und dazu geführt, dass Flugreisen ungefähr denselben Ruf genießen wie Inkasso Moskau. Die Bestsellerautorin

Charlotte Roche hat kürzlich bei Markus Lanz erklärt, man solle sich nackt an Flugzeuge ketten, damit die nicht mehr fliegen.

Viele der Schüler, die freitags auf die Straße gehen, haben angekündigt, im Sommer nicht mehr mit dem Billigflieger nach Malle, sondern per Zug zum Zeltplatz zu düsen. Eine Berliner Kommunikations-Agentur hat soeben verlauten lassen, dass sie für Kundentermine in Zukunft keine innerdeutschen Flüge mehr buchen wird. Sie sattelt auf Videokonferenzen und Zugverbindungen um. Und das Berliner Gründerinnenzentrum Weibewirtschaft schenkt jeder Mitarbeiterin, die ein Jahr lang auf Flugreisen verzichtet, drei Tage Sonderurlaub.

Vollzieht sich da gerade ein gesellschaftlicher Wandel? Das lässt sich nach einer Analyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. widerlegen. Sie fand heraus, dass die Lücke zwischen nachhaltiger Einstellung und tatsächlichem Reiseverhalten unter den Deutschen weiterhin groß ist. Demnach geben 57 Prozent der Befragten an, ihr Urlaub solle möglichst nachhaltig ausfallen. Aber nur 23 Prozent sagen, dass Nachhaltigkeit ein Aspekt bei der Gestaltung ihrer Reise war.

Die Zahl der Passagiere in Deutschland ist zwischen November und März im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um mehr als sechs Prozent auf knapp 86 Millionen gestiegen. Auf innerdeutschen Strecken fiel das Wachstum sogar höher aus als auf der Langstrecke. Auch das Angebot an Billigflügen aus Deutschland ist weiter gewachsen.

Anspruch und Realität klaffen oft weit auseinander. Das haben auch die Schweden

bemerkt. Sie haben nicht nur den Begriff Flugscham erfunden, sondern auch den Ausdruck „smygflyga“ – für „heimlich doch fliegen“.

Wie passt das zusammen? Anruf bei dem Soziologen Jürgen Gerhards. Er erklärt, dass für das Verhalten von Menschen vor allem zwei Faktoren ausschlaggebend seien: ihre Einstellungen und die „Kosten“, die eine Handlung verursacht. In der Soziologie gehe man von der low cost-Hypothese aus. Sie besagt, dass die Einstellungen einer Person vor allem dann durchschlagen, wenn die Kosten für eine bestimmte Handlungsweise niedrig sind. Womit nicht nur finanzielle Kosten gemeint sind, sondern auch Faktoren wie die aufgewendete Zeit. Wenn die Papiertonne im Hof steht, wird der ökologisch motivierte Mitbürger seine Zeitung auch hineinwerfen. Steht der Container erst an der übernächsten Kreuzung, landet sein Altpapier oft im Restmüll.

Im Umkehrschluss bedeutet das aber auch: Menschen ändern ihr Verhalten durchaus, wenn die Kosten hierfür sinken. Das legt auch die gestiegene Nachfrage nach der neuen Bahnverbindung Berlin-München nahe. Seit der ICE nicht mal mehr vier Stunden von der Spree an die Isar braucht, haben sich die Fahrgastzahlen auf der Strecke im ersten Jahr verdoppelt. Die Bahn vermeldet, nun das „Verkehrsmittel Nummer eins“ auf der Strecke zu sein.

Davor war die Flugverbindung Berlin-München die meistgeflogene Inlandsverbindung. Die Geschäftsführer der Agentur, die künftig keine Inlandsflüge mehr buchen will, sagen, dass sie bisher auf 50 bis 80 innerdeutsche Flüge pro Jahr kamen; für „Agenturmenschen“ sei das normal. Und die Nonchalance, die Selbstverständlichkeit, morgens den Flieger zu erwischen, gehörte lange zum Standard-Business-Smalltalk. Als Ausweis eines globalisierten Lifestyles, von Erfolg und Weltläufigkeit. Diese Aura hat die Passagierluftfahrt seit ihren Anfängen in den 1920er-Jahren umweht. Damals reisten die Damen noch im Kostüm und mit Hutschachtel, die Herren kamen im feinen Zwirn an Bord. Und der Steward servierte Martinis auf dem Silbertablett.

Ab dem Ende der 1950er-Jahre begann zumindest in der Bundesrepublik die Exklusivität zu schwinden. Flugreisen wurden erschwinglicher. Und seit in den 1990er-Jahren mit Ryan Air und Easyjet die ersten Billigflieger auf den Markt kamen, kostet manches Ticket nur noch so viel wie ein T-Shirt. Die Passagiere klettern nun mit selbst geschmierten Stullen an Bord und jetten in Jogginghosen zu einem Konzert nach London, auf eine Melange nach Wien, zu einem Meeting nach Brüssel. Wer keinen großen Flughafen am Wohnort hat, kann sich auf die Zulieferer verlassen: FlixBus und Co bringen die Kurzreisenden von so gut wie jedem Ort zu einem der großen Flughäfen. Von Dresden bis Berlin Schönefeld dauert es nicht mal zwei Stunden. Es ist kein Luxus, mal eben einen Wochenendtrip nach Kopenhagen zu machen.

Dass sich daran allein durch ein Gefühl wie Flugscham etwas ändern wird, das glauben auch die Aktivisten der im letzten Jahr gegründeten Initiative „Am Boden bleiben“ nicht. Aus ihrer Sicht müssen dringend die gesetzlichen Rahmenbedingungen geändert werden, damit die Freiheit über den Wolken nicht länger grenzenlos ist. Sie kämpfen dafür, dass Kerosin besteuert wird, keine weiteren Investitionen in Flughäfen getätigt und Inlands- und Kurzstreckenflüge eingestellt werden. Im Gegenzug solle beispielsweise mehr Geld in den Ausbau des europäischen Schienennetzes fließen und der Bahnverkehr von der Mehrwertsteuer befreit werden.

Im Prozess zu einer Verkehrswende, wie sie der Initiative vorschwebt, könne Flugscham aber durchaus eine Rolle spielen, meint eine Sprecherin von „Am Boden bleiben“: „Politiker reden sich heraus damit, dass die Nachfrage nach Flügen eben so stark steige und sich Menschen ein Leben ohne Flüge gar nicht mehr vorstellen können. Da ist es hilfreich, wenn Menschen sagen, sie fliegen nicht mehr aus Klimagründen.“

Der Anspruch, klimafreundlich zu reisen, könnte das Image der Bahn womöglich stärker befördern als jede Pünktlichkeitsoffensive. Unter dem Hashtag #zugstolz twittern schon die Ersten, wenn sie mit der Bahn fahren. Die Wochenzeitung Die Zeit vermutet, eine Zugfahrkarte könne zum neuen Statussymbol werden.

Vielleicht ist das Thema auf dem Weg, die neue Gretchenfrage zu werden, zumindest in der jungen Generation: Fliegst du noch, oder nimmst du schon die Bahn? Die Entscheidung könnte eines Tages genauso prinzipiell werden wie es die Wahl zwischen Bund und Zivildienst einmal war. Wer danach fragte, wollte nicht nur herausfinden, was einer in dem Jahr nach der Schule gemacht hat. Eigentlich wollte er wissen: Ist das einer von uns?