



# Sichere Landung

## Ein gerechter Übergang vom Flugverkehr zur klimafreundlichen Mobilität



Corona hat den Flugverkehr fast vollständig zum Erliegen gebracht. In von der Pandemie stark betroffenen Ländern sank die Zahl der Flüge über Monate hinweg auf unter 10 % im Vergleich zum Vorjahr.<sup>1</sup> Die Luftfahrtindustrie selbst geht davon aus, dass sie in den nächsten drei bis fünf Jahren mit gedrosselter Kapazität in Betrieb sein wird.<sup>2</sup> Auch die globale Tourismusbranche sieht sich mit einer langanhaltenden Krise konfrontiert.<sup>3</sup> Beschäftigte in der Flugindustrie und im Tourismus gehören zu den davon am härtesten Betroffenen.

Angesichts der anhaltenden Corona-Krise, wegen weiterer unvermeidlicher Veränderungen in diesen Branchen durch Automatisierung und Digitalisierung<sup>4</sup> und natürlich wegen der Klimakrise müssen wir realistisch sein: **Die Luftfahrt und der Tourismus werden sich wandeln: »by design or by disaster«, mit oder ohne die Mitgestaltung durch die Beschäftigten. Dieses Diskussionspapier erörtert, wie eine langfristige Sicherheit für die Beschäftigten und betroffene Gruppen gewährleistet werden kann, ohne zum Modell vor Corona zurückzukehren.** Diesen Zeitpunkt für einen solchen Wandel zu nutzen, ist die beste und einzig realistische Möglichkeit, die wir haben: Alle Branchen müssen sich an den Pariser Klimazielen ausrichten – und die Wissenschaft warnt eindringlich, dass es zu spät sein wird, wenn dies nicht in den nächsten Jahren geschieht.

Wenn wir alle Reduktionsversprechen der Nationalstaaten zusammenrechnen und davon ausgehen, dass diese eingehalten werden, sind wir immer noch auf dem Weg zu einer Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur um 3,2 °C über dem vorindustriellen Niveau.<sup>5</sup> Falls keine Maßnahmen ergriffen werden, befindet sich die Welt auf dem Kurs in Richtung von mindestens 4 °C.<sup>6</sup> Das sind Temperaturen, die das Erreichen von Kipppunkten unausweichlich werden lassen – Schwellenwerte, deren Überschreitung das Klima in einen völlig neuen Zustand versetzen könnte.<sup>7</sup> Dazu gehören abschmelzende Eisschilde und auftauender Permafrost, Veränderungen im Monsunsystem und Waldsterben. Die Welt sieht sich immer härteren Krisen ausgesetzt, weiteren Pandemien, extremen Wetterereignissen und

Millionen von Zufluchtsuchenden, wenn wir nicht jetzt einen klimagerechten Wandel in die Wege leiten.

**Im Jahr 2018 waren die Emissionen aus dem zivilen Luftverkehr für rund 6 % der globalen Klimaerwärmung verantwortlich, Tendenz steigend.<sup>8</sup> Diese Emissionen werden von einer kleinen globalen Minderheit verursacht. Da für die nächsten Jahrzehnte keine realistischen technologischen Möglichkeiten für umweltfreundliche Linienflüge in Sicht sind, ist ein schneller Übergang zu einer klimaschonenden Mobilität erforderlich.** Dabei muss es sich jedoch um einen »gerechten Übergang« handeln, ein Strukturwandel ohne verheerende Auswirkungen für Menschen und Regionen, die vom derzeitigen auf fossilen Brennstoffen basierenden System abhängig sind. Berechtigte Ängste vor Arbeitslosigkeit und dem Verlust von Existenzgrundlagen ernst zu nehmen und entsprechend darauf zu reagieren, ist der einzige Weg, um breite Unterstützung für Klimaschutzmaßnahmen zu gewinnen. Es ist ein zentraler Bestandteil von »Klimagerechtigkeit«.

**Die Forderung nach einem »gerechten Übergang« wurde von Gewerkschaften und der Klimagerechtigkeitsbewegung entwickelt. Zum einen zielt sie darauf ab, Beschäftigte und Teile der Bevölkerung zu schützen, die derzeit von der fossilen Brennstoffindustrie abhängig sind. Zum anderen geht es aber auch um einen umfassenden Prozess, der dazu beiträgt, die Zukunft von Beschäftigten und der Bevölkerung insgesamt sowie unsere natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten. Ein gerechter Übergang ist kein Argument dafür, dringend notwendige Veränderungen zu verzögern, sondern dafür, diese wirkungsvoll, fair und demokratisch zu gestalten. Vor dem Hintergrund der drohenden Klimakatastrophe und des aktuellen Massenaussterbens kann ein Übergang nur dann wirklich »gerecht« sein, wenn er auch schnell genug ist, um die schlimmsten Folgen zu verhindern.**

Ein gerechter Übergang muss Lösungen für Millionen von Menschen finden, die in der Luftfahrtindustrie, im Tourismus und in damit verbundenen Sektoren tätig sind. Gleichzeitig darf dabei nicht auf die Milliarden von Menschen vergessen werden, die von klimabedingten Katastrophen betroffen sind, welche im Fortbestehen eines auf fossilen Brennstoffen und Wachstum basierenden Wirtschaftssystems wurzeln. Die Zahl solcher Extremwetterereignisse ist in den letzten zwei Jahrzehnten stark angestiegen.<sup>9</sup>

Dieses Diskussionspapier ist das Ergebnis eines kollektiven Schreibprozesses von Menschen aus der Klimage-

rechtigkeitsbewegung, Beschäftigten im Luftfahrtsektor, Gewerkschafter\*innen, indigenen Gruppen und Akademiker\*innen. Angestoßen wurde es durch das globale Netzwerk *Stay Grounded*. Das Ziel ist eine Zukunftsvision zu zeichnen, sowie Wege und Kriterien für einen gerechten Übergang dorthin. Dazu werden Widersprüche angesprochen und Fragen gestellt, um weitere Debatten anzuregen – in der Hoffnung, dass dieses Papier einer von vielen Anstößen für einen tiefgreifenden gerechten Übergang des Luftfahrtsektors ist, und gleichzeitig Übergangsprozesse weiterer Sektoren inspiriert.

## CORONA HAT DEN FLUGVERKEHR REDUZIERT – WESHALB ER SO NIEDRIG BLEIBEN MUSS

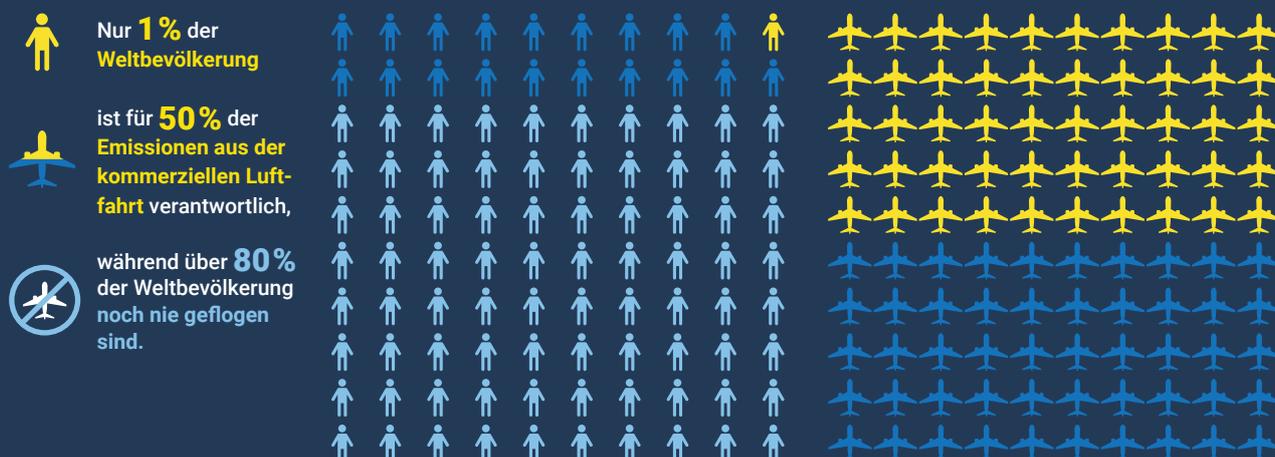
Die Covid-19-Pandemie hat eine plötzliche weltweite Krise ausgelöst, welche die Luftfahrt und den Tourismus hart getroffen hat. Im Versuch, ihre Kosten rasch zu senken, entließen Unternehmen große Zahlen von Mitarbeiter\*innen. Vor der Pandemie beschäftigte die globale Luftfahrtindustrie nach eigenen Angaben bis zu 10,2 Millionen Menschen direkt bei Fluggesellschaften, an Flughäfen und in der Flugzeugherstellung.<sup>10</sup> Das entspricht in etwa der Anzahl an Beschäftigten im Bereich der erneuerbaren Energien.<sup>11</sup> In diesen Zahlen sind die indirekten und die mit dem Flugverkehr zusammenhängenden Arbeitsplätze – wie zum Beispiel im Tourismus – nicht mitberücksichtigt.

Die Fluggesellschaften (mit 2,7 Millionen Stellen weltweit) forderten umgehend staatliche Unterstützung und betonten ihre Relevanz für den Arbeitsmarkt.<sup>12</sup> **Bis August 2020 hatten Regierungen oder staatlich gestützte Einrichtungen aus 57 Ländern den Fluggesellschaften insgesamt € 137 Milliarden an Finanzhilfen zugesagt, welche letztlich von Steuerzahler\*innen bezahlt werden** (die Summe entspricht 38 % der für das Jahr 2020 prognostizierten Umsatzeinbußen der Fluggesellschaften). Während nur etwa die Hälfte davon zur Rückzahlung fällige Kredite sind, handelt es sich

bei den restlichen Geldern um Subventionen (z. B. für Löhne), Eigenkapitalfinanzierung, Zuschüsse, Aufschub und/ oder Erlass von Steuern sowie von Gebühren, Verstaatlichungen und Unternehmensbeteiligungen.<sup>13</sup> Allein in Europa haben sich die Regierungen darauf geeinigt, den Fluggesellschaften bis November 2020 staatliche Rettungspakete in Höhe von 37 Milliarden Euro zukommen zu lassen.<sup>14</sup>

**Diese Gelder wurden ohne wirksame soziale oder ökologische Auflagen vergeben**, ungeachtet weltweiter Proteste, wie jenen für eine »grüne Erholung« von Covid-19 und der Stay-Grounded-Kampagne #SavePeopleNotPlanes, die von etwa 350 Organisationen und über 100.000 Einzelpersonen unterstützt wurde.<sup>15</sup> Führende Ökonom\*innen stellten fest, dass bedingungslose Rettungspakete für Fluggesellschaften den im Vergleich zu anderen Maßnahmen geringsten wirtschaftlichen Nutzen aufweisen würden.<sup>16</sup>

Aufgrund der geringen sozialen Auflagen, welche an die Rettungsmaßnahmen geknüpft wurden, haben viele Fluggesellschaften einen großen Teil ihrer Angestellten entlassen.<sup>17</sup> Mindestens 400.000 Beschäftigte wurden bereits entlassen oder sind davon bedroht, und zahlreiche andere



sehen sich mit dauerhaften Lohnkürzungen sowie geänderten Arbeitsverträgen mit schlechteren Bedingungen konfrontiert. Nicht wenige Betriebe versuchen, die Krise auszunutzen, um Auflagen durchzusetzen, die ihre Beschäftigten weiter benachteiligen.<sup>18</sup>

Im Hinblick auf die verschwindend wenigen Fälle, in denen die staatlichen Rettungsaktionen auch mit ökologischen Auflagen verbunden waren – wie beispielsweise in Frankreich und Österreich – zeigt eine detaillierte Analyse auf, dass die »grünen Bedingungen« bestenfalls unverbindlich und im schlimmsten Fall nicht von der gewohnten Geschäftspraxis vor Corona zu unterscheiden sind.<sup>19</sup>

**Der Flugverkehr ist das klimaschädlichste Transportmittel und war vor der Pandemie auch die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasen.** Die Emissionen der Zivilluftfahrt, sowohl CO<sub>2</sub> als auch Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte<sup>20</sup>, beliefen sich im Jahr 2018 auf 5,9 % der gesamten vom Menschen verursachten Erderhitzung. Die Hälfte dieser Auswirkungen lässt sich auf 1 % der Weltbevölkerung zurückführen, also auf einige wenige Vielflieger\*innen.<sup>22</sup> Gleichzeitig haben mehr als 80 % der Menschheit noch nie ein Flugzeug betreten.<sup>23</sup> Vor dem Hintergrund, dass die Anzahl der Flüge

weltweit am Boden ist und die Luftfahrtindustrie Regierungen um Hilfe bittet, bietet diese Krise eine Gelegenheit, die Branche auf einen für die Menschen und den Planeten verträglichen Kurs zu bringen.

**Ein zentrales Problem der Luftfahrtindustrie ist, dass keine ausgereiften technologischen Lösungen für eine Ökologisierung des Flugverkehrs existieren:** Die Elektrifizierung der Luftfahrt stellt in den kommenden Jahrzehnten keine plausible Option dar<sup>24</sup>, und Ersatzstoffe für fossiles Kerosin wie Biokraftstoffe und E-Treibstoffe werden schädliche Folgen mit sich bringen, wenn sie in den enormen Mengen hergestellt werden, die für den bisherigen Flugverkehr erforderlich wären. Es würde höchstwahrscheinlich zu noch verheerenderen Megaprojekten, Regenwaldzerstörung und Landrechtsverletzungen führen.<sup>25</sup> **Um Flugverkehrsemissionen zu reduzieren, braucht es daher einen deutlichen Rückgang der Flüge gegenüber dem Niveau vor der Pandemie. Eventuelle Zukunftstechnologien dürfen keine Ausrede für sofortiges Handeln sein.** Die Frage ist also: Wie kann ein solcher Übergang zu einer klimaschonenen Mobilität schnell und auf gerechte Weise gestaltet werden?

## VISION FÜR EINEN GERECHTEN ÜBERGANG IN DER LUFTFAHRT UND VERBUNDENEN SEKTOREN

Eine wesentliche Reduktion des Flugverkehrs und seiner Emissionen, insbesondere in Ländern des Globalen Nordens, kann durch eine Kombination von politischen und wirtschaftlichen Maßnahmen erreicht werden. Diese umfassen: eine Verringerung der Anzahl von Flughäfen und das Einstellen von Ausbauten; eine Begrenzung der Flughafenslots; ein Werbeverbot sowie Einschränkungen der Lobbyarbeit seitens der Luftfahrtindustrie; stärkere Lärmschutzvorschriften; realisierbare Maßnahmen zur Minderung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten wie die Vermeidung von Kondensstreifen; das Streichen unfairer Subventionen; eine Kerosinsteuer, und eine Vielflieger\*innenabgabe. Die meisten dieser Maßnahmen sind in dem Stay-Grounded-Bericht »Destination Degrowth – Flugverkehr gerecht reduzieren« näher beschrieben.<sup>26</sup>

Die oben genannten Maßnahmen können – und werden – jedoch nur in der Breite zum Tragen kommen, wenn sie in einen gerechten Übergang für den Sektor und die dazugehörigen Industrien eingebettet sind. Deshalb ist es ausschlaggebend, dass diese Beschränkungen auf eine Art und Weise umgesetzt werden, welche die Gerechtigkeit gegenüber den Beschäftigten, den bereits jetzt unter den Auswirkungen der Klimakrise leidenden Teilen der Bevölkerung, sowie den auf Tourismus angewiesenen Regionen in den Mittelpunkt stellt.



### WIE KÖNNTE EINE KLIMAGERECHTE MOBILITÄT AUSSEHEN?

**In einer klimagerechten Zukunft wird sich der verbleibende Flugverkehr innerhalb der planetaren und länderspezifischen Grenzen des Emissionsbudgets abspielen.** Flüge für den dringlichen Gebrauch werden priorisiert, zum Beispiel für humanitäre Notfälle oder bei einem akuten Mangel an alternativen Transportmitteln. Die pandemiebedingte breite Einführung von Online-Konferenzen wird auch weiterhin viele Geschäftsreisen ersetzen. In einer Umfrage unter Führungskräften der 500 größten US-Unternehmen gaben 91 % an, dass Geschäftsreisen seltener und durch Videokonferenzen verdrängt werden würden.<sup>27</sup> Entschleunigte

Lebensstile und neue Arbeitszeitmodelle, wie beispielsweise flexiblere und reduzierte Erwerbsarbeitsstunden oder die Möglichkeit von Sabbatjahren, werden es den Menschen ermöglichen, sich Zeit zum Reisen zu nehmen, diese bewusst zu erleben und mit der lokalen Bevölkerung in Kontakt zu kommen. Die Verringerung der Arbeitszeit kann auch eine Möglichkeit sein, einen gerechten Rückbau von Industrien zu unterstützen: Anstatt einen Teil der Beschäftigten zu entlassen, könnte die verbleibende Arbeitszeit bei gleichbleibendem Einkommen (zumindest für Niedriglohnssektoren) umverteilt werden.

Je nach Region und lokalen Gegebenheiten wird eine Reihe von komfortablen, bezahlbaren und klimafreundlichen Arten des Reisens gefördert, insbesondere Nachtzüge, Busse sowie moderne Segel- und Solarschiffe. Kinderbetreuung wird an Bord von Zügen und an Bahnhöfen mit bequemen Warteräumen und Spielplätzen angeboten. Integrierte und grenzüberschreitende Reismöglichkeiten und Fahrpläne werden verbessert. Globale Netzwerke werden immer

noch wichtig sein – aber regionale Kreislaufwirtschaft kann sowohl eine Vielfalt an ortsnahen Arbeitsplätzen als auch den Konsum von lokaleren Gütern ermöglichen und so die »Lebensmittelmeilen« sowie die Abhängigkeit von Luftfracht verringern.<sup>28</sup> Während der Umfang des Tourismus insgesamt abnimmt, wird sich eine andere Form des Reisens herausbilden.

## TEIL EINER UMFASSENDEN TRANSFORMATION

Der Flugverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des globalisierten, hypermobilen Kapitalismus: Geschäftsflüge und weltweiter Warentransport, Massentourismus für eine kurze Auszeit von hektischen Lebensstilen<sup>29</sup> und militärische Luftfahrt sind dafür zentral.<sup>30</sup> **Die Umgestaltung des Flugverkehrs muss daher Teil einer gesamtgesellschaftlichen Transformation sein, die andere Lebensweisen sowie neue Formen der Arbeit, Produktion und des Konsums mit sich bringt.** Die Frage nach der Art, wie wir konsumieren,

## GRUNDSÄTZE FÜR EINEN GERECHTEN ÜBERGANG IN DER LUFTFAHRT UND VERBUNDENEN SEKTOREN

Um auf einen 1,5-°C-Kurs zu kommen, sind effektive Rückbaupläne für Flughäfen, Fluggesellschaften, Flugzeugbauer sowie Massentourismusgebiete notwendig. Dafür braucht es einen klar umrissenen demokratischen Übergang, bei dem der gesellschaftliche Dialog mit Beschäftigten und betroffenen Teilen der Bevölkerung in allen Phasen und auf allen Ebenen von grundlegender Bedeutung ist und Folgendes umfassen sollte:

- Die Bereitstellung von sozialer Absicherung, Zugang zu Gesundheitsversorgung und Einkommenssicherheit, damit Beschäftigte sowie im informellen Sektor Arbeitende ihre Grundbedürfnisse abdecken können. Bedarfsgerechte Investitionen in Bildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten und das Bereitstellen von Weiter- oder Ausbildung, insbesondere in Zeiten der Nichtbeschäftigung. Dabei muss berücksichtigt werden, dass diejenigen besondere Unterstützung zur Sicherung der Existenzgrundlagen erfahren, die erhöhten Risiken durch die Klimakrise ausgesetzt oder von Diskriminierungen betroffen sind, zum Beispiel aufgrund von Geschlecht, Herkunft und Klasse.
- Die Förderung von alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten, insbesondere in den am stärksten betroffenen Regionen. Neue Arbeitsplätze sollen zur Verbesserung der Klimaresilienz beitragen und gleichzeitig menschenwürdige, sichere Arbeit mit vollen Rechten und gewerkschaftlicher Vertretung gewährleisten, inklusive Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie das Recht auf Tarifverhandlungen mit demokratischer Mitbestimmung oder Miteigentum.

- Ein Ausbildungs- und Anstellungsstopp für den Luftfahrtsektor, um sicherzustellen, dass Menschen, die in den Ruhestand gehen oder den Arbeitsplatz wechseln, nicht ersetzt werden. Finanzielle Unterstützung von Auszubildenden in der Luftfahrtbranche, die bereits hohe Schulden angehäuft haben und keine Aussicht auf einen Einstieg oder eine Fortsetzung ihrer Karriere in diesem Sektor haben.
- Die Gewährleistung, dass wirtschaftliche Hilfspakete einen gerechten Übergang direkt unterstützen, anstatt dazu beizutragen, dass die Industrie wieder zum gewohnten Geschäftsmodell zurückkehren kann. Dazu gehört eine umfangreiche finanzielle Unterstützung der Länder des Globalen Südens durch die historisch größten Emittenten (früh industrialisierte Länder und Konzerne, die von der Förderung und Nutzung fossiler Brennstoffe profitiert haben und daher für erhebliche Emissionen verantwortlich sind), um einen selbstbestimmten gerechten Übergang zu ermöglichen und zu unterstützen.

Ein Übergang kann nur dann wirklich »gerecht« sein, wenn dieser auch schnell genug erfolgt, um die Klimakrise und das Massenaussterben zu bremsen. Hinter den oben genannten Grundsätzen steht die Erkenntnis, dass ein Wandel der fossilen Industrie umso ungerechter und schwieriger sein wird, je länger er dauert.

handeln und reisen, aber auch nach den Machtverhältnissen und dem Zugang zu Produktionsmitteln, Finanzen und Technologien, ist von entscheidender Bedeutung.

Ein gerechtes Mobilitätssystem wird mit der bestehenden und weiterhin zunehmenden Schere zwischen Arm und Reich nicht zu erreichen sein. Anstelle einer stetigen Verbilligung von Flugtickets, um das Fliegen zu »demokratisieren« und es Menschen mit geringen Einkommen zu ermöglichen (so lautet das Argument der Luftfahrtindustrie), ist es notwendig, den Reichtum zu begrenzen und Armut zu beseitigen. Maßnahmen wie ein Grundeinkommen werden dafür diskutiert. Dieses könnte auch den Weg für einen notwendigen Übergang von Arbeitsplätzen in den fossilen Industriesektoren hin zu Sektoren ebnen, in denen das Wohl von Mensch und Natur im Vordergrund steht.

Für die Größenordnung eines derart raschen, progressiven und bewussten Wandels, welcher von ökologischen und sozialen Notwendigkeiten angetrieben ist, gibt es noch kein Beispiel im globalen Maßstab<sup>31</sup> – ein solcher Wandel ist jedoch unerlässlich und mit koordinierten Anstrengungen auch möglich. Wir können uns dabei weder auf den Markt verlassen, um das Problem zu lösen, nicht auf zukünftige Technologiesprünge setzen, noch darf solch ein Wandel durch autoritäre Eingriffe und die Aushebelung der Demokratie durchgesetzt werden. Stattdessen muss der Übergang auf inklusiven öffentlichen Debatten aufbauen, die insbesondere die marginalisierten Teile der Gesellschaft berücksichtigen.

## KONKRETE BEISPIELE FÜR GERECHTE ÜBERGÄNGE

Zu den Beispielen für einen Wandel in fossilen Industriesektoren gehört die Einstellung des Kohlebergbaus in der niederländischen Provinz Limburg, durch welche innerhalb eines Jahrzehnts 75.000 bergbaubedingte Arbeitsplätze wegfielen, was Auswirkungen auf mehr als 200.000 Menschen zur Folge hatte. Die Regierung lenkte den Übergang mit Begleitmaßnahmen, indem sie beispielsweise Fördermittel für neue Unternehmen bereitstellte, Gewerbe aus der Hauptstadt in die am stärksten betroffenen Regionen verlagerte sowie Umschulungsprogramme durchführen ließ.<sup>32</sup> Ähnliche Programme gibt es auch in anderen Regionen – wie in Somerset, Massachusetts<sup>33</sup>, oder in Südspanien. Dort sieht ein »gerechter Übergangs-Plan« zur Schließung aller Kohlebergwerke entsprechende Vorruhestandsregelungen für Bergleute über 48 Jahre, sowie ökologische Sanierungsarbeiten in den Grubengemeinden und Umschulungsprogramme für jüngere Minenarbeiter\*innen für zukunftsweisende grüne Industriezweige vor.<sup>34</sup>

Die Beispiele für den Kohleausstieg zeigen, wie wichtig es ist, neue Arbeitsplätze an betroffenen Standorten zu schaffen, wie zum Beispiel in Flughäfennähe oder in Tourismusregionen.<sup>35</sup> Beispielhaft dafür sind die pazifischen Insel-

staaten, wo die Pandemie zu einem drastischen Rückgang des Tourismus führte. Beinahe 85 % der Tourismusbetreiber\*innen verloren rund 75 % ihres bisherigen Einkommens. Was diesen heftigen wirtschaftlichen Einbruch zumindest teilweise abfederte, war die Rückkehr zu traditionellem Nahrungsmittelanbau sowie der Fischerei. Die Menschen hatten Zugang zu gemeinschaftlich und gewohnheitsrechtlich genutztem Land, auf dem sie Nahrungsmittel anbauen konnten, während Nachbar\*innen, Klan- und Kirchenmitglieder dabei mithalfen, diejenigen zu versorgen, die stärker betroffen waren.<sup>36</sup> Selbstverständlich werden Übergangsprozesse in verschiedenen Weltregionen und ortsspezifischen Zusammenhängen sehr unterschiedlich sein.

In den Bereichen des Flugzeugdesigns, der Fertigung sowie der Montage gibt es Präzedenzfälle, in welchen die Fähigkeiten der Beschäftigten zur Veränderung der Produktion genutzt wurden. Bereits 1976 erstellten Beschäftigte von Lucas Aerospace einen umfassenden Plan zur Umstellung auf die Produktion gesellschaftlich nützlicherer Güter, dieser wurde jedoch nie vollständig umgesetzt.<sup>37</sup> Zu Beginn der Corona-Pandemie wurde das Airbus-Werk im walisischen Broughton umfunktioniert, um lebensrettende Beatmungsgeräte herzustellen.<sup>38</sup> Inmitten des drohenden großflächigen Stellenabbaus bei den Herstellern gibt es derzeit Initiativen von Beschäftigten, die solche Übergangspläne entwickeln.

Auch kann Infrastruktur wiederverwertet werden: Mitten in Berlin dient der ehemalige Flughafen Tempelhof jetzt als riesiger Freizeitpark mit langen Roll(schuh)bahnen, Gemeinschaftsgärten, Freiräumen für Künstler\*innen und Habitaten für Vögel sowie Insekten.<sup>39</sup> Flughäfen könnten auch zu Forschungszentren, Krankenhäusern oder anderen nützlichen Zwecken umfunktioniert werden.

Mitarbeiter\*innen von Fluggesellschaften könnten direkt bei der Bahn eingesetzt werden, deren Gesellschaften in vielen Ländern schon jetzt nach Arbeitskräften suchen<sup>40</sup> und wo aufgrund der Verlagerung von Flügen auf die Schiene zukünftig noch mehr Arbeitsplätze benötigt werden. Germanwings zum Beispiel riet seinen Flugbegleiter\*innen, Zugbegleiter\*innen zu werden.<sup>41</sup> Dies entspricht vielleicht nicht ihrem ursprünglichen Traumberuf, aber angesichts des Ausmaßes der Klimakrise ist es fraglich, ob das ein Argument sein sollte, um den dringend nötigen Wandel zu verzögern. In der Tat gibt es viele Beschäftigte im Luftfahrtbereich, die in andere Branchen übertragbare Fähigkeiten mitbringen, darunter Angestellte im Verkauf, im Marketing, Management, Kundendienst, in der Logistik, der Datenanalyse, im Ingenieurwesen, der Fertigung, der Reinigung oder in den Flughafengeschäften. Jedoch werden einige, die für ihren jetzigen Job ein hohes Maß an Spezialisierung aufweisen, auf dem zukünftigen Stellenmarkt als »ungelernte« Beschäftigte gelten. Daher ist es zentral, sich um diese Fachkräfte zu kümmern, ihnen angemessene Umschulungen anzubieten und sicherzustellen, dass die neuen

Arbeitsplätze gute Bedingungen aufweisen, anständig bezahlt werden und gewerkschaftlich vertreten sind.

Die vor uns liegenden Herausforderungen erfordern gemeinsame Anstrengungen – und viel Arbeit. Es gibt unzählige Möglichkeiten für das Schaffen von neuen Arbeitsplätzen, darunter: der Aufbau eines klimagerechten öffentlichen Verkehrs, Recycling und Wiederverwertung von Materialien und Infrastruktur, der Ausbau von erneuerbaren Energien, eine agrarökologische Landwirtschaft, regionalisierte Produktion, um Frachtaufkommen zu reduzieren, Aufforstung, das Aufstocken von Gesundheits- und Sozialdiensten, sowie die Fokussierung unserer Wirtschaft auf gesellschaftliches Wohlergehen anstelle von Profit. Die Finanzierungsmöglichkeiten hierfür sind vorhanden, nur fließen sie derzeit in hohe Subventionen, fehlenden Steuern und enormen Rettungspakete für die fossile Industrie.<sup>42</sup>

### WER WIRD DEN ÜBERGANG PLANEN UND VERWALTEN?

Ein kritischer Dialog und die gemeinsame Planung eines gerechten Übergangs muss im Zusammenwirken zwischen Gewerkschaften, Beschäftigten, Wissenschaftler\*innen, Klimagerechtigkeitsaktivist\*innen, vom Tourismus abhängigen Regionen sowie nationalen und lokalen Regierungen stattfinden.

Ausgehend von einer sinnvollen Stakeholder-Beteiligung könnten lokale, nationale und transnationale »Fonds für einen gerechten Übergang« für folgende Aufgaben verantwortlich sein: das Übernehmen und Verwalten von Vermögenswerten und Steuereinnahmen aus der Luftfahrtindustrie sowie anderen fossilen Sektoren, das Koordinieren und Finanzieren von Investitionen in die öffentliche und kommunale Infrastruktur für eine neue, widerstandsfähige Wirtschaft, die Finanzierung von (Um-)Schulungs- und Qualifizierungsprogrammen, und das Gewährleisten des Lebensunterhalts von Beschäftigten in den betroffenen Sektoren.

Wichtig ist, dass die Länder des Globalen Nordens sowie fossile Industrieunternehmen ihr historisches Erbe der Ausbeutung und des erzwungenen Transfers von Reichtum und Rohstoffen über Jahrhunderte des Kolonialismus und neokolonialer Politiken anerkennen, diese ausbeuterischen Eingriffe beenden und sich zur Finanzierung des gerechten Übergangs im Globalen Süden verpflichten. Dies ermöglicht es Gemeinschaften, die vom Massentourismus und den damit verbundenen Dienstleistungen abhängig geworden sind, ihre Wirtschaft im Einklang mit einem 1,5-°C-Kurs auf selbstbestimmte Weise zu gestalten. Innerhalb dieses Szenarios muss die geforderte Selbstbestimmung indigener Völker respektiert werden, was Selbstverwaltung, Autonomie und die »Verteidigung von Leben und indigenen Territorien« beinhaltet.



## SCHRITTE HIN ZU EINEM STRUKTURWANDEL

Wenn diese Vision eines verringerten Flugverkehrs und eines schnellen sowie gerechten Übergangs Form annehmen soll, dann muss jetzt inmitten der Corona-Krise gehandelt werden. Welche praktischen Schritte sollten jetzt eingeleitet werden? Da die Rettungspakete, welche die Luftfahrtindustrie bereits in der ersten Hälfte des Jahres 2020 erhalten hat, nicht für die andauernde Krise ausreichen, fordern Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugzeughersteller weiterhin Steuergelder.<sup>43</sup> In diesem Abschnitt plädieren wir dafür, nicht länger eine Industrie zu stützen, die letztlich gezwungen sein wird, sich zu verkleinern.

### MEHR RETTUNGSPAKETE SIND KEINE OPTION.

Staatliche Rettungsmaßnahmen mit sozialen und ökologischen Bedingungen zu verknüpfen, reicht nicht aus, um das Problem zu lösen. Es ist unrealistisch, dass dauerhaft jobsichernde Maßnahmen für die Branche festgelegt und umgesetzt werden. Denn es ergibt keinen Sinn, Fluggesellschaften und Flughäfen dafür zu bezahlen, dass sie noch über Jahre hinweg eine zu große Belegschaft aufrechterhalten. Das Festlegen von Umweltauflagen führt wiederum zu Greenwashing, wie man in der ersten Runde der Rettungspakete im Frühjahr 2020 gesehen hat. Solche Auf-

lagen bauen auf der Grundannahme von »grünem Wachstum« auf, also dass sich das Wachstum des Luftverkehrs von dessen Ressourcenverbrauch sowie Emissionen entkoppeln ließe – was aus Sicht von Wissenschaftler\*innen für die kommenden Jahrzehnte eine Illusion bleiben wird.<sup>44</sup>

Die Erforschung und Entwicklung von Zukunftstechnologien ist durchaus wichtig, aber solange diese nicht verfügbar sind, dürfen notwendige Klimaschutzmaßnahmen nicht aufgeschoben werden. Wären beispielsweise alle Flüge im Jahr 2017 mit E-Treibstoffen (aus Strom hergestellte synthetische Kraftstoffe) betrieben worden, hätten sie mehr als den weltweit vorhandenen erneuerbaren Strom benötigt.<sup>45</sup> Ein Senken der Nachfrage ist daher zentral. Wenn Fluggesellschaften überleben wollen, müssten die meisten von ihnen ihr Geschäftsmodell verändern: zum Beispiel hin zur Produktion von Solarpaneelen oder im Rahmen einer Fusion mit Bahnunternehmen zu integrierten Transportanbietern.

**Es kann nicht länger eine Option sein, die Gelder von Steuerzahler\*innen für die Rettung von umweltschädlichen Fluglinien, Flughäfen, Flugzeugherstellern und entsprechenden Zulieferbetrieben zu verwenden. Stattdessen müssen Konjunkturpakete einen gerechten Übergang finanzieren: einen existenzsichernden Lohn und Sozialschutz für die ehemals in der Branche Beschäftigten, Umschulungsprogramme, das Schaffen von Arbeitsplätzen in klimaschonenden Sektoren und Alternativen zu Flügen und Massentourismus. Öffentliche Gelder müssen Menschen retten, nicht Flugzeuge.**

Wenn die Luftfahrt keine öffentlichen Rettungsgelder mehr erhält, könnte dies bedeuten, dass einige Unternehmen in Konkurs gehen, während sich andere auf ihre Reserven stützen. Wiederum andere wären in der Lage, private Kredite oder Fremdkapital über ihre Aktionär\*innen aufzunehmen. Das Ende öffentlicher Finanzstützen würde zu einer notwendigen Verringerung der Anzahl an Fluglinien und Flughäfen führen – dies ist für den Klimaschutz unerlässlich. Sowohl Fluglinien als auch Flughäfen befinden sich in einem stark wettbewerbsorientierten System, welches viel Druck ausübt auf die Preisstruktur, auf Kürzungsmaßnahmen zulasten der Arbeitsbedingungen und auf das Wachstum von Flug- und Passagierzahlen, um die wirtschaftliche Überlebensfähigkeit abzusichern. Vor Corona führte dies in vielen Regionen zu einem hochgradig gesättigten Markt, der laut Lufthansa Überkapazitäten aufrechterhielt, verursacht durch Fluglinien, die erhebliche Verluste in Kauf zu nehmen bereit waren, um ihren Marktanteil zu vergrößern.<sup>46</sup>

Das Ende der öffentlichen Rettungsaktionen muss allerdings mit Maßnahmen einhergehen, die sicherstellen, dass die überlebenden Fluglinien nicht auf Kosten der anderen wachsen, indem sie einfach Vermögenswerte und Flughafenslots von insolventen Unternehmen übernehmen. Daher müssten entsprechende Anpassungen des Konkursrechts

mitberücksichtigt werden. Die öffentlichen Ausgaben hin zu einem gerechten Übergang umzulenken, sollte von den oben bereits genannten Maßnahmen wie einer Kerosinsteuer, Beschränkungen für Kurzstreckenflüge sowie einer Vielflieger\*innenabgabe begleitet sein. Von nun an muss sich die Luftfahrtindustrie am 1,5-°C-Kurs orientieren.

## **DIE EIGENTUMSFRAGE**

Einige Stimmen sprechen sich dafür aus, die Privatisierung von Fluggesellschaften rückgängig zu machen bzw. diese zu verstaatlichen, anstatt sie bloß zu retten oder dem Konkurs zu überlassen. Staatseigentum könnte dabei mehrere Vorteile haben: Bei privaten Unternehmen liegt der Augenmerk auf Profiten und Dividendenauszahlungen anstatt auf den Bedürfnissen der Bevölkerung. Die zunehmende Auslagerung von Dienstleistungen, unsichere Vertragsbedingungen, Leiharbeit und Sorgen um die Gesundheit, Sicherheit und das Wohlergehen der Beschäftigten haben in den letzten Jahren zu mehreren Streiks geführt.<sup>47</sup> Staatseigentum könnte hierbei mehr demokratische Kontrolle und Mitspracherecht der Beschäftigten ermöglichen.

Die britische Gewerkschaft PCS fordert die Verstaatlichung des Sektors und schlägt vor, die Luftfahrt dabei in ein neues integriertes öffentliches Verkehrssystem zu überführen.<sup>48</sup> Im Rahmen einer Verstaatlichung der Fluglinien könnten diese mit Bahnunternehmen zusammengelegt oder nationale Mobilitätsunternehmen geschaffen werden, was sowohl den Erhalt als auch die Verlagerung von Arbeitsplätzen erleichtern würde.<sup>49</sup> Andere befürworten die Fusion von Fluglinien, zum Beispiel in Europa zu einer »EU-Airline«.<sup>50</sup> Dies könnte dazu beitragen, den schädlichen Wettbewerb abzubauen, der auf dem Rücken der Beschäftigten und des Planeten ausgetragen wurde. Eine zentrale Hauptfluggesellschaft könnte alle wirklich benötigten Flüge anbieten, aber auf einer sicheren Basis, mit besteuertem Kerosin und gewerkschaftlicher Vertretung.

Es gibt jedoch keine Garantie dafür, dass verstaatlichte Unternehmen automatisch mehr Arbeitsrechte, langfristige Beschäftigungssicherheit oder einen gerechten Übergang gewährleisten, insbesondere wenn eine autoritäre Regierung im Amt ist und die jeweiligen Länder in kapitalistische Wettbewerbsstrukturen eingebettet sind. Bislang haben sich staatliche Fluglinien oder Flughäfen diesbezüglich nicht als besser erwiesen als private. Zum Beispiel sind viele defizitäre Regionalflughäfen in staatlichem oder kommunalem Besitz.<sup>51</sup> Dort könnte – und sollte – bereits ein geplanter Rückbau eingeleitet worden sein.

Es gibt auch öffentliche Eigentumsmodelle jenseits des staatlichen und kommunalen Eigentums. Kooperativen oder Genossenschaften zum Beispiel arbeiten in der Regel nicht mit dem Ziel, Wachstum und höhere Gewinne zu erwirtschaften. Aber auch wenn sie zwar nicht automatisch ein schädliches Wachstumsmodell repräsentieren, sind sie

auch nicht notwendigerweise nachhaltig. Ihre demokratische, egalitärere und weniger profitorientierte Struktur erleichtert jedoch eine soziale und ökologische Ausrichtung. Verschiedene Formen der Arbeiter\*innenselbstverwaltung wurden bereits vorgeschlagen oder umgesetzt, vom oben erwähnten Beispiel von Lucas Aerospace bis hin zu gro-

ßen Kooperativen mit flachen Hierarchien in Venezuela<sup>52</sup>, Argentinien<sup>53</sup> oder Südkorea<sup>54</sup>. Aber auch innerhalb des staatlichen Eigentumsmodells sind durchaus weitere Optionen möglich, die den Beschäftigten ein größeres Maß an Kontrolle über die künftige Produktion, die Entscheidungsfindung und die Änderung von Arbeitsweisen geben.

## FAZIT

Dieses Diskussionspapier plädiert dafür anzuerkennen, dass staatliche Rettungspakete für die Luftfahrtindustrie aus gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht mehr sinnvoll sind. Eine gewaltige Menge an Steuergeldern würde vorwiegend in den Händen von bereits wohlhabenden Aktionär\*innen und Manager\*innen landen. Dessen ungeachtet würde die Branche aufgrund der andauernden Corona-Krise, der Automatisierung sowie der Digitalisierung weiterhin Arbeitskräfte entlassen – ohne dass soziale Maßnahmen, Umschulungsmöglichkeiten oder neue Arbeitsplätze in zukunftsfähigen Branchen angeboten werden. In ein paar Jahren könnte die Luftfahrt möglicherweise wieder auf ihren Wachstumspfad zurückkehren, inklusive noch schlechterer Arbeitsbedingungen und größerer Klimaauswirkungen. Wird Klimaschutz weiter hinausgezögert, sind wir sehr bald mit einer umso größeren Krise konfrontiert, bei der nichts verschont bleiben wird. Den drohenden Klimakollaps weiter zu ignorieren, ist auch der wirtschaftlich unsicherste Weg. Für einige mag es wohl kurzfristig wünschenswert erscheinen, die Luftfahrtbranche zu retten und diese zu ihren bisherigen Geschäftsmodellen und dem vorgesehenen Wachstumskurs zurückkehren zu lassen. Dies würde jedoch bedeuten, dass man sich auf einen nur noch größeren Absturz später einstellen müsste.

**Anstatt auf katastrophengebundenen Wandel zu warten, muss jetzt ein geplanter und gerechter Strukturwandel beginnen.** Der kontrollierte Rückbau von Flughäfen, Fluglinien und Produktionskapazitäten muss mit einem starkem Sozialschutz, dem Aufbau eines klimagerechten Mobilitätssystems sowie der Schaffung von nachhaltigen Arbeitsplätzen einhergehen. Die oben ausgeführten Grundsätze für einen gerechten Übergang sollten dabei immer im Mittelpunkt stehen. Was noch zur Diskussion steht, ist die Frage nach den Eigentumsverhältnissen in der Luftfahrtindustrie, wobei die genauen Schritte je nach Region variieren können.

Da der Flugverkehr eng mit anderen Bereichen wie Tourismus, Geschäftsreisen, Gütertransport und Militär verbun-

den ist, **muss dieser Übergang Teil einer umfassenden sozial-ökologischen Transformation unserer Gesellschaft und Wirtschaft sein, der hinterfragt wie wir arbeiten, produzieren, konsumieren und leben.** Unsere Vision ist eine Welt, in der das Wohl und die Sorge um Mensch und Natur im Zentrum stehen, nicht der Profit.

Bisher verhinderten die aktuellen Kräfteverhältnisse Schritte in Richtung eines gerechten Übergangs. Corona hat zu Rissen in den vorherrschenden Strukturen geführt. Risse, die ausgeweitet werden und den hier vorgeschlagenen Lösungen Raum geben können.

Um einen gerechten Übergang der Luftfahrt zu erreichen, ist es daher zentral, dass die Zivilgesellschaft:

- Visionen für andere Formen der Mobilität und des Reisens breiter thematisiert, um dadurch einen kulturellen Wandel einzuleiten;
- den Einfluss von Unternehmen auf Regierungsentscheidungen begrenzt;
- Anstöße für kritische Debatten innerhalb der Gewerkschaften und unter den Beschäftigten schafft; und
- politischen Druck am Arbeitsplatz sowie auch mithilfe anderer Aktionen aufbaut, unter anderem durch Forderungen an unwillige Politiker\*innen, groß angelegte Proteste, anwaltschaftliche Arbeit und auf anderen Wegen.

Wenn diese Schritte eingeleitet und die oben genannten Grundsätze beachtet werden, können wir hoffentlich eine klimagerechte Erholung von der derzeitigen Krise erreichen – eine, die uns widerstandsfähig gegen zukünftige Krisen macht.

**Wir laden Leser\*innen dazu ein, Feedback zu geben und zu dieser Diskussion beizutragen:  
[info@stay-grounded.org](mailto:info@stay-grounded.org)**

PCS – Public and Commercial Services Union  
160 Falcon Road  
London SW11 2LN, Great Britain  
[www.pcs.org.uk](http://www.pcs.org.uk)  
[tahir@pcs.org.uk](mailto:tahir@pcs.org.uk)



STAY GROUNDED  
Neustiftgasse 36,  
1070 Wien, Österreich  
[www.stay-grounded.org](http://www.stay-grounded.org)  
[info@stay-grounded.org](mailto:info@stay-grounded.org)  
Wir freuen uns über Spenden:  
[stay-grounded.org/donation/](http://stay-grounded.org/donation/)

## QUELLENANGABEN UND LITERATURHINWEISE

- <sup>1</sup> OAG (2020): <http://bit.ly/CovidAirS>
- <sup>2</sup> Timperley, J. (2020): <http://bit.ly/bailcon>
- <sup>3</sup> Weltbank (2020): <http://bit.ly/WBCompet>
- <sup>4</sup> CBDD (2018): <http://bit.ly/DigiAero>
- Pallini, T. (2020): <http://bit.ly/AutoTakeoff>
- <sup>5</sup> UNEP (2020): <http://bit.ly/EmisGap>
- <sup>6</sup> Climate Action Tracker (September 2020): <http://bit.ly/Tracktmp>
- <sup>7</sup> Carbon Brief (2020): <http://bit.ly/TiggerCC>
- <sup>8</sup> Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/FSheet>
- <sup>9</sup> UNDRR (2020): <http://bit.ly/DisRaises>
- <sup>10</sup> ATAG (2020): <http://bit.ly/GrowthEemp>
- Im Oktober 2020 korrigierte die ATAG diese Zahl nach oben auf 11.4 Millionen Arbeitsplätze: <http://bit.ly/GSupEmp>
- <sup>11</sup> IRENA (2019): <http://bit.ly/RnwJobs>
- <sup>12</sup> Vgl. Fußnote 8.
- <sup>13</sup> Abate, M. et al. (2020): <http://bit.ly/Aftrm>
- <sup>14</sup> T&E (2020): <http://bit.ly/BailTck>
- <sup>15</sup> Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/SavePlnt>
- <sup>16</sup> Hepburn, C. et al. (2020): <http://bit.ly/2YdoLxe>;  
The Conversation (2020): <http://bit.ly/UnpopEc>
- <sup>17</sup> Qantas (2020): <http://bit.ly/OutsAus>  
American Airlines: <http://bit.ly/CutCo25m>  
United Airlines: <http://bit.ly/UAIJobC>  
Europäische Fluggesellschaften: <http://bit.ly/AirLJobCuts>
- <sup>18</sup> Kotoky, A. et al. (2020): <http://bit.ly/AirCov>  
British Airways: <http://bit.ly/RedPl> and <http://bit.ly/GovCondem>
- <sup>19</sup> T&E (2020): <http://bit.ly/BailExp>  
RAC (2020): <http://bit.ly/ClimatAer>  
Harvey-Scholes, C. (2020): <http://bit.ly/BailGreen>
- <sup>20</sup> Im November 2020 wurde von der Europäischen Union anerkannt, dass die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Flugverkehrs doppelt so klimaschädlich sind wie die des CO<sub>2</sub>, siehe: <http://bit.ly/AVCo2>
- <sup>21</sup> Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/FSclimatel>
- <sup>22</sup> Gössling, S. et al. (2020): <http://bit.ly/DistG>
- <sup>23</sup> IEEP (2019): <http://bit.ly/ClimJust>
- <sup>24</sup> De Blas, I. et al. (2020): <http://bit.ly/DecabLim>
- <sup>25</sup> Stay Grounded (2017): <http://bit.ly/GreenFlyR>  
Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/AltFAV>  
Allwood, J. et al. (2019): <http://bit.ly/0Ab0>
- <sup>26</sup> Stay Grounded (2019): <http://bit.ly/DegAvR>
- <sup>27</sup> Horswill, I. (2020): <http://bit.ly/ceovcon>
- <sup>28</sup> GreenhouseThinkTank (2020): <http://bit.ly/Invest0C>
- <sup>29</sup> Responsible Travel (no date): <http://bit.ly/OvrTourism>
- <sup>30</sup> Eindeutige Angaben zur militärischen Luftfahrt gibt es nicht; die entsprechenden Emissionen sind wahrscheinlich beträchtlich, aber werden so gut wie ignoriert. Der Wissenschaftsverbund Scientists for Global Responsibility schätzt, »dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der weltweiten Streitkräfte sowie der angegliederten Rüstungsindustrie sich auf ca. 5 % der globalen Gesamtemissionen beläuft«: <http://bit.ly/MilitaryFootPrint>. Siehe dazu den Beitrag von Stay Grounded zum UNFCCC Talanoa Dialog, in welchem die Mitberücksichtigung von militärischen Luftfahrts-Emissionen in den Berichtssystemen gefordert wird (2018): <http://bit.ly/TanDialog>
- <sup>31</sup> Newell, P. et al. (2020): <http://bit.ly/NewellP>
- <sup>32</sup> Sovacool, B. K. (2016): <http://bit.ly/SovakoolBK>
- <sup>33</sup> Siegner, K. (2019): <http://bit.ly/CommunityResp>
- <sup>34</sup> Keeley, G. (2020): <http://bit.ly/RiotFossil>
- <sup>35</sup> Siehe hierzu beispielsweise den Vorschlag für eine andere Entwicklung und Arbeitsplatzbeschaffung jenseits vom Massentourismus auf den Kanarischen Inseln: <https://bit.ly/2McuAIE>
- <sup>36</sup> Schweyvens R./ Movono A. (2020): <http://bit.ly/3nZe770>
- <sup>37</sup> <http://bit.ly/3o1kt6J>
- <sup>38</sup> Deeside (2020): <http://bit.ly/3c1D9Rs>
- <sup>39</sup> Welcome to Berlin (2020): <https://bit.ly/39UwAxc>
- <sup>40</sup> Vgl. beispielsweise EIPlural (2020): <http://bit.ly/39UwEwW>,  
Airliners (2020): <http://bit.ly/3sNnyef>, Wüpper, T. (2020): <https://bit.ly/36178F3>; Zeit (2020): <http://bit.ly/3ixromZ>
- <sup>41</sup> Travelbook (2020): <http://bit.ly/3bx99Wm>
- <sup>42</sup> Eine aktuelle Studie schätzt, dass das Abschaffen öffentlicher Subventionen für die fossile Brennstoffindustrie und das Einführen einer Steuer auf Umweltverschmutzung insg. 3,2 Billionen Dollar pro Jahr einbringen könnte, was sogar etwas mehr wäre als das, was für das Dekarbonisieren der Weltwirtschaft und das Bekämpfen der Klimakatastrophe erforderlich ist (ca. 1-3 Billionen Dollar/Jahr): <https://bit.ly/2XYBF20>, S. 15, 22
- <sup>43</sup> Reuters (2020): <http://reut.rs/3p5TmlX>
- <sup>44</sup> Blas, E. et al. (2020): <http://bit.ly/3sOxVhY>  
Peeters, P. et al. (2017): <http://bit.ly/2LWqLLQ>
- <sup>45</sup> Stay Grounded (2020): <https://bit.ly/394CjkU>
- <sup>46</sup> Bugault, O. (2019): <http://on.mktw.net/3paENUs>
- <sup>47</sup> For example <http://bit.ly/2NI0GSR>
- <sup>48</sup> PCS (2020): <https://bit.ly/391qA6B>
- <sup>49</sup> In Deutschland schlägt Die Linke vor, eine staatliche Eisenbahn- und Lufthansa-Gesellschaft ins Leben zu rufen, um die Verkehrswende besser aufzugleisen: <https://bit.ly/2M9A5HW>
- <sup>50</sup> Morgan, S. (2020): <http://bit.ly/3ixlgev>
- <sup>51</sup> Siehe beispielsweise die Studie vom Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) (2020): <http://bit.ly/363JLLj>
- <sup>52</sup> Soetens, A. (2015): <http://bit.ly/39WeECe>
- <sup>53</sup> Vieta, M. (2013): <http://bit.ly/361hZyY>
- <sup>54</sup> Han, S. et al. (2013): <https://bit.ly/3iAnpGe>