**Lasst uns weiterhin fliegen – aber CO2-neutral!**

In der erfreulicherweise zunehmenden Diskussion um Klimaschutz, CO2-Steuer und Energiepolitik mehren sich Stimmen, die im weltweiten Flugverkehr ein Grundübel sehen und daher staatliche Einschränkungen fordern bzw. den Einzelnen zum Verzicht aufrufen. Immerhin: Zwar trägt der Flugverkehr weltweit zu den gesamten klimarelevanten Emissionen nur 2-3 % bei, aber in der persönlichen CO2-Bilanz vieler Deutscher machen die Flugreisen einen erheblichen Anteil aus. Sollten wir also zunehmend auf das Fliegen verzichten, um die Pariser Klimaziele einzuhalten?

Für den innerdeutschen Flugverkehr wird man diese Frage in vielen Fällen durchaus bejahen; denn es gibt mit der Bahn eine gute und deutlich CO2-ärmere Alternative, die zudem oft nur wenig mehr Zeit erfordert.

Für die Mittel- und Langstreckenflüge und damit das Gros des Flugverkehrs wäre das aber im Kern der falsche Weg. Da es hier keine vernünftige Alternative zum Flugzeug gibt, heißt Verzicht auf Fliegen automatisch Verzicht auf Reisen. Das ist bei den etwa 40 % Anteil Geschäftsreisen ohnehin nicht sinnvoll – die weltweiten Verflechtungen von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik inkl. entsprechender persönlicher Begegnungen sind unverzichtbar für die Stabilität der Weltordnung und letztlich des Friedens. Aber auch Urlaubsreisen in europäische oder ferne Länder sind jedenfalls nicht nur (wie oft suggeriert) überflüssiger Konsum – subtil aber nachhaltig fördern auch sie nicht selten das Verständnis für andere Kulturen und das für die Zukunft der Menschheit ganz wesentliche Gefühl, Teil dieser einen Welt zu sein.

Es gibt einen konzeptionell einfachen Weg, beides miteinander zu verbinden: die Vorteile des internationalen Reisens und den Klimaschutz. Die internationalen Flugregeln bräuchten nur einen weiteren Paragraphen: „Ab 2025 müssen 15 %, ab 2030 50 % und ab 2035 100% des Flugbenzins CO2-neutral hergestellt werden“. Die Technologie dafür (Power-to-Liquid) steht bereit, deutsche Unternehmen wie Siemens sind hier mit führend und könnten einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, und eine solche Umstellung ist finanzierbar. Heute kostet der Liter herkömmliches Flugbenzin ca. 40 ct., der Liter CO2-neutrales Kerosin wird nach heutigen Prognosen im Jahr 2030 ca. 1 €/Liter kosten. Damit wäre in 2030 z.B. das Rückflugticket nach New York (Verbrauch pro Passagier rund 400 l) gut 100 € teurer: für Geschäftsreisende kein Problem, für Urlaubsreisende verkraftbar.

Das ist der viel bessere Weg als eine mühsame Verzichtsdiskussion, die erstens rückwärtsgerichtet ist und zweitens (auch daher) weltweit ohnehin kaum zu gewinnen ist. Man muss ihn nur politisch wollen und umsetzen.