



ISOE-Materialien Soziale Ökologie **58**

Thomas Friedrich, Gesa Matthes, Lena Theiler, Melina Stein,
Jan-Marc Joost, Lukas Drees, Jutta Deffner und Luca Raschewski

Zur Legitimität des Fliegens

Eine Diskurserweiterung der Flugscham-Debatte



ISOE-Materialien Soziale Ökologie, Nr. 58

ISSN 1614-8193

Die Reihe „ISOE-Materialien Soziale Ökologie“ setzt die Reihe
„Materialien Soziale Ökologie (MSÖ)“ (ISSN: 1617-3120) fort.

**Thomas Friedrich, Gesa Matthes, Lena Theiler,
Melina Stein, Jan-Marc Joost, Lukas Drees,
Jutta Deffner und Luca Raschewski**

Zur Legitimität des Fliegens

**Eine Diskurserweiterung der Flugscham-Debatte.
Langversion**

Herausgeber:

Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH

Hamburger Allee 45

60486 Frankfurt am Main



Namensnennung – Weitergabe unter gleichen
Bedingungen 3.0 Deutschland (CC BY-SA 3.0 DE)

Titelbild: © tanaonte/stock.adobe.com

Frankfurt am Main, 2020

Zu diesem Text

Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis eines Eigenprojektes zum Thema ‚Flugscham‘, welches von April 2019 bis Dezember 2019 am ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung durchgeführt wurde. Zwei zentrale Fragestellungen waren dabei für das Projektteam von Interesse: Wie wird der öffentliche Diskurs zu Flugscham in Deutschland rezipiert bzw. reflektiert, und inwiefern hat er das Potenzial, individuelle Veränderungen des Reiseverhaltens herbeizuführen? Neben den aktuellen Statistiken des Flugverkehrs analysierte das Projektteam Online-Medienartikel und Twitter-Beiträge, aber auch selbst erhobene Kurzinterviews mit Passant*innen in Frankfurt am Main. Dieser Bericht dokumentiert die unterschiedlichen methodischen Vorgehensweisen und die Ergebnispräsentation. Die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Hypothesen sollen dazu beitragen, den Diskurs zu Flugscham und die Klimawirkungen des Fliegens zu erweitern.

Schlagworte: Flugscham, Flugmobilität, Klimaschutz

About this text

This report is the result of a research project on the topic of ‘flight shame’, which was carried out from April 2019 to December 2019 at ISOE – Institute for Social-Ecological Research. Two central questions were of interest for the project team: How is the public discourse on flight shame received or reflected in Germany, and to what extent does it have the potential to bring about individual changes in travel behaviour? In addition to current statistics on air traffic, the project team analysed online media articles and Twitter postings as well as short interviews with citizens in Frankfurt am Main. This report presents the results and shows how they were obtained methodically. The conclusions and hypotheses derived from those results are intended to contribute to broadening the discourse on flight shame and the climate impacts of flying.

Key words: flight shame, air traffic, climate protection

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Grundlagen und Kennzahlen des Flugverkehrs.....	5
2.1	Aufkommen, Leistung und Bewegungen	5
2.2	Beförderte Passagiere	6
2.3	Einstellungen und Flugverhalten.....	8
2.4	Verkehrsmittelwahl im Fernverkehr.....	9
3	Empirische Datenerhebungen und Ergebnisse.....	13
3.1	Medienanalyse.....	13
3.1.1	Methodik	13
3.1.2	Auswertung.....	15
3.2	Twitter-Analyse.....	23
3.2.1	Methodik	24
3.2.2	Auswertung.....	25
3.3	Qualitative Interviews.....	27
3.3.1	Methodik	27
3.3.2	Auswertung.....	28
4	Fazit.....	31
	Literaturverzeichnis	33

1 Einleitung

Fliegen ist die klimaschädlichste Art zu reisen. Gleichwohl ist das Flugpassagieraufkommen in Deutschland parallel zur globalen Entwicklung der Passagierzahlen stark gewachsen – und mit ihm die klimarelevanten Emissionen. Und wie die Prognosen für die kommenden Jahrzehnte zeigen, ist auch weiterhin mit einer Zunahme der Passagierzahlen und der Emissionen zu rechnen (Bopst et al. 2019: 21ff., 29). Doch nun meldete der deutsche Flughafenverband ADV einen regelrechten Einbruch bei den Inlandsflügen.¹ Was ist passiert? Während der Verband selbst vor allem Streiks und die Streichung von Flugstrecken hierfür verantwortlich macht, führen andere auch die Debatte um Flugscham als eine plausible Begründung an.² Schließlich ist dieses Phänomen auch zuvor schon aufgetreten – in Schweden, dem Herkunftsland der *flygskam* und Greta Thunbergs, die diesem Thema durch ihre medienwirksamen Zug- und Segelreisen zu großer Popularität verhalf. Führt Flugscham also dazu, dass auch in Deutschland Reisende ihr Flugverhalten überdenken?

Mit dieser und weiteren Fragen starteten wir im Frühjahr 2019 unser kleines Forschungsprojekt, in dem wir untersuchen wollten, wie der Flugscham-Diskurs hierzulande rezipiert und reflektiert wird und inwiefern er das Potenzial besitzt, individuelle Verhaltensänderungen herbeizuführen. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen konnten, war, wie stark dieses Thema schon kurz darauf den öffentlichen und politischen Diskurs beherrschen sollte. Wusste in der ersten Jahreshälfte noch kaum jemand etwas mit dem Begriff *Flugscham* anzufangen, schien es in der zweiten Jahreshälfte fast so, als sei er in aller Munde. Ein Minister warnte gar eindringlich davor, Flugscham zu fördern und ein Flughafenchef berichtete von hohem Blutdruck, den er bekomme, wenn er nur davon höre. Auch in vielen Familien- und Freundeskreisen war das Für und Wider von Flugreisen plötzlich ein vieldiskutiertes Thema. In den Medien konnte man beinahe täglich darüber lesen. Die Wortwahl war dabei mitunter drastisch – Berichte darüber, wie die Flugscham neuerdings „um sich greift“ (DW, FAZ), „Reisende befällt“ (Spiegel Online), „einen packt“ (ZEIT, taz), „grassiert“ (FAZ) und „Teile des Landes erfasst“ (Spiegel Online) spielten vereinzelt mit der Metaphorik hochansteckender Krankheiten. Angesichts der zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Publikation tatsächlich grassierenden Corona-Pandemie stellt sich die Frage der Angemessenheit solcher Formulierungen noch einmal neu. Für uns bot sich aufgrund des starken medialen Interesses jedenfalls Anlass und Gelegenheit, den Diskurs – soweit uns dies mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln möglich war – systematisch zu beobachten und tiefergehend zu analysieren. In diesem Beitrag möchten wir unsere Ergebnisse, Hypothesen und Schlussfolgerungen vor- und zur Diskussion stellen.

¹ <https://www.welt.de/wirtschaft/article204450242/Klimaschutz-Die-Flugscham-erreicht-Deutschland.html>

² <https://www.bbc.com/worklife/article/20200128-why-germans-are-flying-less>

Eine Kurzversion mit den zentralen Ergebnissen, Hypothesen und Schlussfolgerungen findet sich auf dem „Blog Postwachstum“ unter: <https://www.postwachstum.de/zur-legitimitaet-des-fliegens-20200312>.

2 Grundlagen und Kennzahlen des Flugverkehrs

Um das Phänomen Flugscham einordnen zu können, ist es sinnvoll, sich zunächst ein Bild vom aktuellen Flugverkehr zu machen. Hierzu ist eine Kenntnis der jüngsten Entwicklungen relevant. In diesem Abschnitt wird daher der deutsche Flugverkehr mithilfe geeigneter Kennzahlen beschrieben. In den Verkehrsstatistiken wird Flugverkehr zum Fernverkehr gezählt, unterschieden wird meist zwischen Inlandsflügen und internationalen Flügen.

2.1 Aufkommen, Leistung und Bewegungen

Im Flugverkehr gibt es unterschiedliche Einheiten, wie dieser erfasst wird. Es geht dabei um die Zahl der Flugzeuge, der Passagiere oder um die Zahl der Frachttonnen. Passagiere und Fracht reisen oft gebündelt in einem Passagierflugzeug, dann spricht man von sogenannter Bellyfracht. Im Jahr 2015 war fast die Hälfte des weltweiten Luftfrachtaufkommens Bellyfracht. Für das untersuchte Phänomen Flugscham ist diese Kombination insofern interessant, weil ein potentieller Rückgang des Passagierverkehrs Auswirkungen auf den Luftfrachtverkehr hätte (vgl. BDL 2016).

Das Verkehrsaufkommen gibt die Anzahl der Wege der betrachteten Einheit an (z. B. Passagieraufkommen). Die Verkehrsleistung oder der Verkehrsaufwand gibt schließlich an, wie viele Kilometer die jeweilige Einheit zurückgelegt hat (z. B. Personenkilometer, Flugzeugkilometer etc.).

Mit der Zahl der Flugbewegungen wird angezeigt, wie viele Flugzeuge z. B. über Deutschland geflogen sind, ohne die überwundene Distanz, die Größe des Flugzeugs, die Anzahl der Passagiere oder die geladene Fracht zu betrachten. Die Zahl der Flugbewegungen hängt direkt mit den entstehenden Emissionen zusammen. Wie viele Menschen fliegen, also das Passagieraufkommen, hat hingegen nur einen indirekten Einfluss auf die Zahl der Flugbewegungen, da eine sinkende Nachfrage zunächst zu einer geringeren Auslastung der Flugzeuge führt und erst im zweiten Schritt zu einer Verringerung der Anzahl an Flugbewegungen und damit der Emissionen.

Im Jahr 2017 wurden von der Deutschen Flugsicherung über 3,2 Millionen Flugbewegungen in Deutschland gezählt (DFS 2018). Mit diesem Wert wurde das bis dahin gültige Maximum aus dem Jahr 2008 übertroffen. Auch im langjährigen Vergleich steigt die Anzahl an Flügen: So wurden 2018 fast eine Million Flüge mehr gezählt als 1998, wobei der stärkste Zuwachs in den Jahren 2002 bis 2008 zu beobachten ist (vgl. DFS

2017, 2018). Ca. 26% der Flugbewegungen im Jahr 2017 waren Flüge, die in Deutschland starteten oder landeten (Ein- bzw. Ausflüge), fast 39% waren Überflüge (ohne Landung in Deutschland) und 10% der Flugbewegungen hatten Start und Ziel innerhalb von Deutschland (Inlandsflüge). Im Zeitvergleich verschieben sich die Anteile von Ein- bzw. Ausflügen, Überflügen und Inlandsflügen; insbesondere der Anteil der Überflüge wächst (DFS 2018: 7).

Betrachtet man nur die innerdeutschen Flüge, so geht ihr Anteil an den Gesamtflugbewegungen seit Jahren zurück (DFS 2011: 13, 2018: 5,7). Auch die absolute Zahl der innerdeutschen Flugbewegungen ist zwischen 2011 und 2018 um fast 11% zurückgegangen.³ Als Ursache dafür wird der zunehmende Einsatz größerer Flugzeuge bei steigender Auslastung genannt (DFS 2018: 5).

Ein im Vergleich zur Anzahl der Flugbewegungen noch genauerer Indikator für die Klimarelevanz des Flugverkehrs ist der Kraftstoffverbrauch. Dieser variiert je nach Größe, Typ und Bauart eines Flugzeugs und der zurückgelegten Strecke erheblich. Laut „Verkehr in Zahlen“ war der jährliche Flugkraftstoffverbrauch im Jahr 2017 um 43% höher als im Jahr 2000 (BMVI 2018: 306f.). Das entspricht drei Millionen Tonnen zusätzlichen Flugkraftstoffverbrauchs im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2000.

2.2 Beförderte Passagiere

Die Zahl der Passagiere und ihre Entwicklung ist teilweise entkoppelt von der Entwicklung der Flugbewegungen, denn die Auslastung und das Volumen der Flugzeuge verändert sich mit der Zeit: So stieg die Flugzeugauslastung von einem Wert von etwa 60% Anfang der 1990er Jahre (DFS 2013: 1) auf fast 80% im Jahr 2017 (DFS 2018: 14). Zunehmend werden auch größere Flugzeuge eingesetzt (DFS 2013: 1, 2019: 5).

Die Passagierzahl lässt besser auf das Verhalten der Bevölkerung in Bezug auf die Flugmobilität schließen als die Zahl der Flugbewegungen. Andererseits kann nur bedingt von der Anzahl zurückgelegter Personenkilometer (Personenverkehrsleistung bzw. Personenverkehrsaufwand) auf die zurückgelegten Flugzeugkilometer geschlossen werden, denn je nach Größe eines Flugzeugs und seiner Auslastung werden mit einem Flug mehr oder weniger Personenkilometer erzeugt.⁴ „Verkehr in Zahlen“ weist dennoch nur die in Deutschland zurückgelegten Personenkilometer und das Personenverkehrsaufkommen aus, nicht aber die zurückgelegten Flugzeugkilometer oder die Zahl der Flüge (vgl. BMVI 2018).

³ Im Jahr 2011 waren es 375.000 und im Jahr 2018 334.644 innerdeutsche Flüge. Das entspricht in diesem Zeitraum einem Rückgang um fast 11% (eigene Berechnung auf der Grundlage von DFS 2011 und DFS 2019).

⁴ Um dies zu verdeutlichen, hier ein Beispiel mit kleinen Zahlen: Bei einer Flugstrecke von 10 Kilometern können 1.000 Flug-Personenkilometer entweder in 100 Flugzeugen mit je einem Sitz oder in 10 Flugzeugen mit je 100 Sitzen zurückgelegt werden.

Im Jahr 2018 gab es 223 Millionen Fluggäste an deutschen Flughäfen (DFS 2019: 14). Ihre Zahl ist seit Jahren kontinuierlich gewachsen – zwischen 2009 und 2017 um etwa ein Drittel. Vor allem im internationalen Flugverkehr ist das Wachstum der Passagierzahlen zu beobachten (Abbildung 1). Das Personenverkehrsaufkommen im Luftinlandsverkehr stagniert dagegen oder geht in den letzten Jahren sogar leicht zurück. Das Maximum im Jahr 2011 von 24,4 Mio. innerdeutsch fliegenden Passagieren wurde in den Folgejahren nicht noch einmal erreicht. In Anbetracht der steigenden Werte im Schienenfernverkehr handelt es sich hier um eine klare Entkoppelung der Entwicklung des innerdeutschen Flugpassagieraufkommens und dem vorherrschenden Wachstumstrend im innerdeutschen Personenfernverkehr insgesamt.

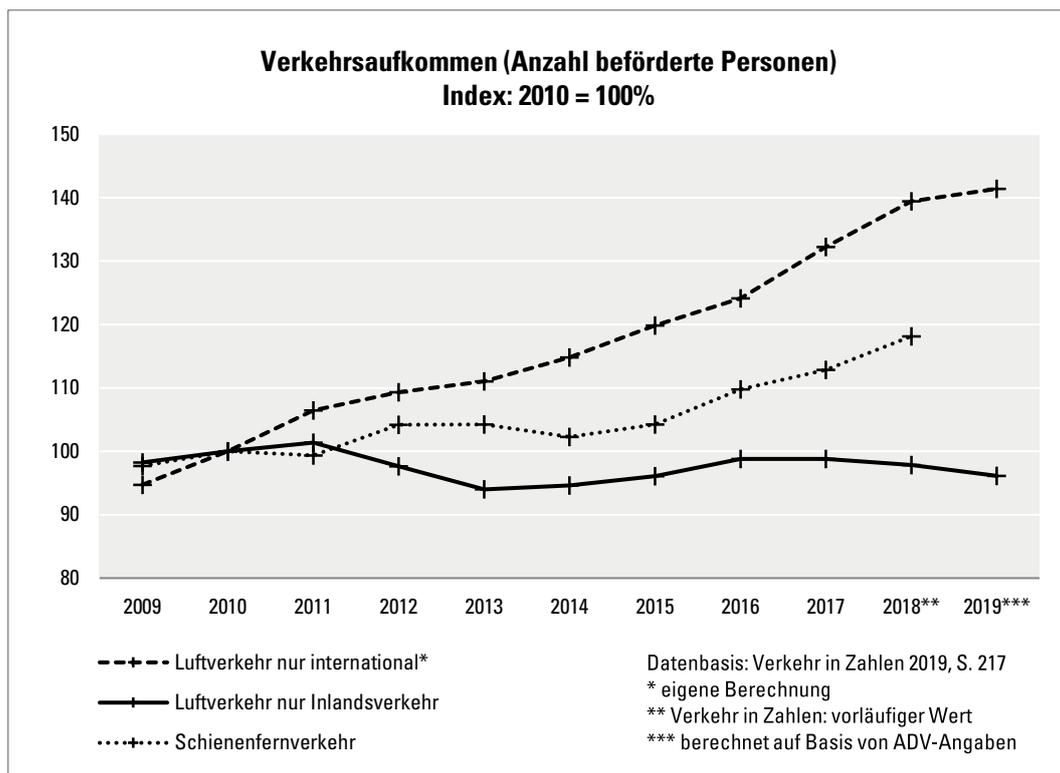


Abbildung 1: Entwicklung des Personenfernverkehrsaufkommens in Deutschland (eigene Darstellung). Daten: Verkehr in Zahlen (2019: 217), <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/12.2019-ADV-Monatsstatistik.pdf> (letzter Zugriff: 17.03.2020)

Für ein differenzierteres Verständnis dieser Entkoppelung empfiehlt es sich, die sich ändernden Fluggastzahlen auch getrennt nach Privat- und Geschäftsreisen zu analysieren. Der Anteil von Geschäftsreisen ist im innerdeutschen Flugverkehr deutlich größer als bei den Auslandsreisen, bei denen der überwiegende Teil längere Urlaubsreisen ausmacht (Schmücker et al. 2019: 26ff.). Bei 8% der Übernachtungsgeschäftsreisen innerhalb der Landesgrenzen ist das Flugzeug das Transportmittel der Wahl. Hinzu kommen noch jene Dienstreisen, die ohne eine Übernachtung stattfinden. Einschließlich der Reisen ins Ausland wird das Flugzeug bei den dienstlichen Übernachtungsreisen zu 19% genutzt (Sonntag et al. 2019). Inwiefern der gegenwärtige Rückgang im innerdeutschen Flugpassagieraufkommen auch von einer veränderten Mobilität bei den

Geschäftsreisen beeinflusst ist, müsste noch einer weiteren Analyse unterzogen werden. Entsprechende Zahlen hierfür lagen den Autor*innen zum aktuellen Zeitpunkt nicht vor.

2.3 Einstellungen und Flugverhalten

Ob auch Flugscham eine Rolle bei den sich ändernden Fluggastzahlen spielt, d.h. inwiefern hierdurch das individuelle Verkehrsverhalten beeinflusst wird, ein Flugzeug (nicht) zu nutzen, ist eine Frage, die sich nicht aus den Verkehrszahlen ableiten lässt. Ein Blick in entsprechende Bevölkerungsumfragen, die Hinweise auf Einstellungen und Handlungsgründe liefern können, hilft hier etwas weiter. Wie sich zeigt, beschäftigt die Frage, ob und auf welchen Wegstrecken auf das Flugzeug verzichtet werden sollte, die deutsche Bevölkerung auch schon, bevor der Begriff *Flugscham* Eingang in den Sprachgebrauch gefunden hat. So zeigen etwa die Antworten der *Climate Change Reports* der Europäischen Kommission, dass die Deutschen bei der Frage, ob sie aus Klimaschutzgründen Kurzstreckenflüge vermeiden, seit Jahren deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegen (Europäische Kommission 2011, 2014, 2015, 2017).⁵

⁵ Abbildung 2 zeigt die Zahlen aus den Jahren 2011–2017. Im aktuellsten Bericht von 2019 kommt die Antwortoption mit den Kurzstreckenflügen allerdings nicht mehr vor (Europäische Kommission 2019). Stattdessen findet sich dort nun die Option: „You consider the carbon footprint of your transport when planning your holiday and other longer distance travel and sometimes adapt your plans accordingly.“ Da diese Formulierung viel allgemeiner ist („carbon footprint“), sich nicht mehr nur auf das Flugzeug begrenzt („transport“) und schon gar nicht auf Kurzstrecken („holiday and other longer distance travel“), sind die Zahlen mit denen aus den Vorjahren nicht mehr ohne Weiteres vergleichbar. Dennoch führt auch hier Schweden mit 42% und damit mehr als dreimal so viel wie der EU-Durchschnitt, der bei 12% liegt. Deutschland liegt hier mit 22% ebenfalls deutlich darüber.

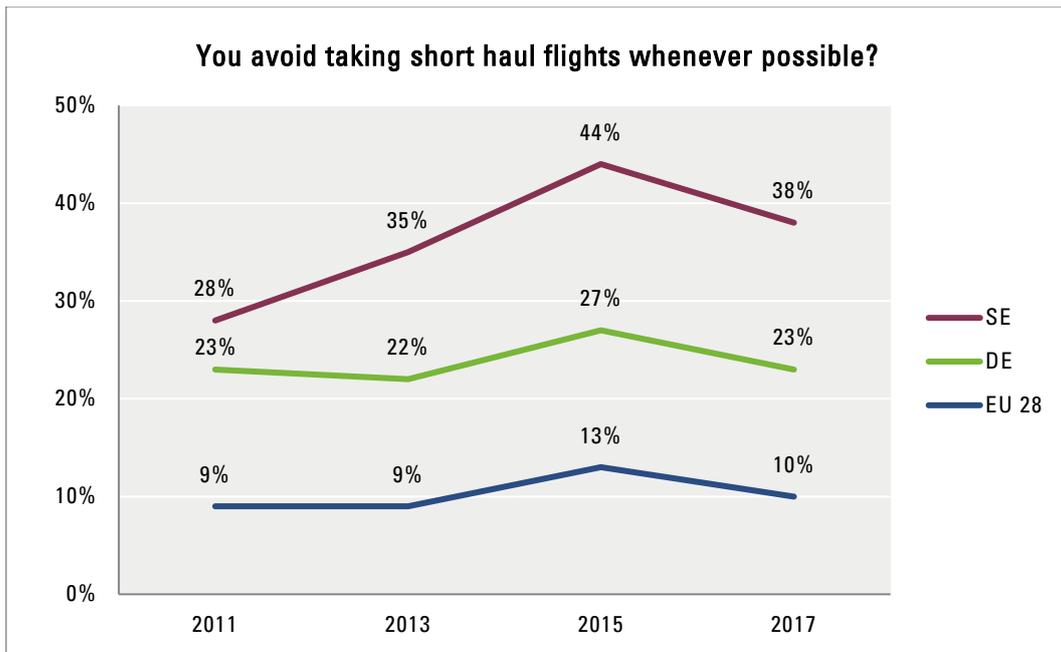


Abbildung 2: Antwortanteile in Bezug auf die Vermeidung von Kurzstreckenflügen (eigene Darstellung)

Ein vergleichbares Ergebnis ergab auch eine repräsentative Umfrage für den „ARD-DeutschlandTrend“ im Juli 2019, also zum Höhepunkt der medialen Flugscham-Debatte, wie weiter unten noch gezeigt wird: Von den Befragten, die mindestens einmal jährlich das Flugzeug benutzen, gaben 23% an, in Zukunft weniger fliegen zu wollen. Fast zwei Drittel glauben hingegen nicht, dass sie etwas an ihrem Flugverhalten ändern werden. 11% antworteten, dass sie annehmen, zukünftig eher häufiger zu fliegen.⁶

Dass die Veränderungen im Reiseverhalten als eine bewusste Klimaschutzhandlung verstanden werden können, darauf deutet die ebenfalls repräsentative Umfrage des Marktforschungsinstituts Ipsos hin, die im Oktober und November 2019 durchgeführt wurde. 41% der befragten Deutschen – und damit auch hier im weltweiten Vergleich deutlich über dem Durchschnitt – gaben an, aus Klimaschutzgründen ihr Reiseverhalten bereits geändert zu haben (Ipsos 2020).

2.4 Verkehrsmittelwahl im Fernverkehr

Die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels wird in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung⁷ sowohl in der Alltagsmobilität als auch bei Fernreisen als Handlung bzw. Entscheidung (*Choice*) betrachtet. Für die Frage, warum ein Verkehrsmittel schließlich für einen Weg genutzt wird, gibt es eine Reihe von Erklärungsansätzen. Im Fernverkehr

⁶ <https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend-1735.html>

⁷ Unter Mobilität verstehen wir das Potenzial der Beweglichkeit zur Bedürfniserfüllung, unter Verkehr die Handlungen, Mittel und Infrastrukturen, mit denen die dazu notwendigen Bewegungen im Raum vorgenommen werden. Insofern unterscheiden wir zwischen Mobilität und Verkehrsverhalten (in Anlehnung an Rammler 2001 und Götz 2007).

werden dabei folgende Faktoren unterschieden: die verkehrssystemabhängigen (Preis, Frequenz, Reisedauer, Netzwerkdichte, Verfügbarkeit, Komfort, Zuverlässigkeit, Distanz), die reisesituationsabhängigen (Fahrzweck, Gruppengröße, Gepäck) und die personenabhängigen Faktoren (Gewohnheiten, Ängste, Informationslage, Erfahrungen, Einkommen).⁸

Darüber hinaus lohnt aus Sicht der Autor*innen ein Blick auf die Verkehrsverhaltensforschung in Bezug auf 1) Routinen in der Verkehrsmittelwahl, 2) sozioökonomische Erklärungsmodelle und Einflussfaktoren sowie 3) die Forschung zu bereichsspezifischen Lebensstilansätzen.

- 1) Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmittelwahl (*Mode Choice*) bei Fernreisen weniger routiniert abläuft als die alltägliche Verkehrsmittelwahl. Ausnahmen hiervon wären Reisen zu Freunden und Verwandten, zum Fernpendel-Arbeitsort oder zu einem eigenen Wochenendhaus oder Feriendomizil. Eine geringere Routine für Fernreisen erklärt sich daraus, dass es sich dabei in der Regel um seltenere Ereignisse, weniger bekannte Ziele und um höhere Kosten handelt.

Handlungsroutinen entstehen, wenn die relevanten Entscheidungen nicht jedes Mal in vollem Umfang neu getroffen werden (Steding et al. 2003: 23). Bei Fernreisen hängt die Entscheidung für ein Verkehrsmittel eng mit der Entfernung, der Art der Reise und der Aufenthaltsdauer zusammen. Für ähnliche Reisen wird die bekannte, wiederholt erprobte und zu einem vergangenen Zeitpunkt für gut oder zufriedenstellend befundene Handlungsweise wiederholt ausgeführt. So werden kognitive Anstrengungen vermieden (Zemlin 2005: 134). Solche Routinen haben Bestand, auch wenn sich Rahmenbedingungen so verändern, dass eine Handlungsalternative nicht (mehr) die „beste“ Wahl ist und anders ausfiele, wenn die handelnde Person ihre Entscheidung noch einmal vollständig vollzöge (Adjei und Behrens 2012: 58). Dennoch werden sie erst dann aufgegeben, wenn sie „keine hinreichend zufriedenstellende Lösung mehr bieten“ (Steding et al. 2003: 23). Es braucht also einen ausreichend starken Auslöser, der Handlungsroutinen aufbricht. Solche Gelegenheitsfenster können im Alltagsverkehrsverhalten Veränderungen des Arbeitsplatzes oder Wohnstandortveränderungen sein (vgl. Schäfer et al. 2012; Müggenburg et al. 2015; Matthes 2015). Weitere Auslöser sind Veränderungen der Lebensphase oder Lebenslage, beispielsweise durch Fernreisen mit Kindern, Reisen im Alter oder mit gesundheitlichen Einschränkungen (vgl. Scheiner und Holz-Rau 2015). Und auch neue Restriktionen und Regulationen können Reiseroutinen ändern, wie dies etwa seit den 1990er Jahren durch das Aufkommen der Billigflüge und der unterschiedlichen Besteuerungen für Kraftstoffe geschehen ist.

- 2) Erklärungsansätze der sozioökonomisch geprägten Handlungstheorie gehen davon aus, dass den Handelnden eine begrenzte Zahl an Handlungsmöglichkeiten offensteht, zwischen denen sie wählen können (vgl. McFadden und Domencich 1975). Welche Optionen das sind, ist durch Restriktionen bestimmt. Restriktionen können

⁸ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/409402/>

beispielsweise die verfügbare Zeit, finanzielle Ressourcen oder Gesetze sein, aber auch soziale Regeln und Normen. Der oder die Handelnde erwartet von einer Handlungsmöglichkeit einen bestimmten Handlungsnutzen. Im Ergebnis wird die Handlungsmöglichkeit gewählt, die den höchsten Nutzen für die Handelnden selbst hat (Eigennutzenmaximierung) bzw. einen befriedigenden Nutzenwert erreicht (*Satisficing*).

Hier wird der Einfluss sozioökonomischer Rahmenbedingungen deutlich, die bei den deterministischen Modellen zum Verkehrsverhalten eine hohe Bedeutung haben. Mit steigendem Einkommen steigt der Wert der Zeit im Vergleich zum Geld. Personen mit einem hohen Einkommen nutzen eher schnelle Verkehrsmittel (vgl. Dargay und Clark 2012). Das Einkommen ist ein wichtiger Faktor für die Wahl eines Verkehrsmittels im Fernverkehr. Insbesondere das Verkehrsmittel des Flugzeugs zeigt eine sehr hohe Einkommenselastizität, gefolgt von dem Zug, dem Auto und schließlich dem Fernbus. Mit steigendem Einkommen steigt die Nutzung des Flugzeugs zulasten der Bahn und der Fernbusse bei gleichen Distanzen. In einer anderen Studie wurde differenziert nach Einkommen der Modal Split, d.h. der jeweilige Anteil der verschiedenen verwendeten Verkehrsmittel, im Fernverkehr prognostiziert. Mit einem höheren Monatseinkommen steigt der Anteil des Flugzeugs und der Bahn, während der Anteil der Personen, die den Fernbus nutzen, sinkt (Becker et al. 2008).

- 3) Die Erklärungsmodelle in der Mobilitätsstilforschung beziehen auch soziale und kulturelle Faktoren mit ein. Mit der Forschung über Mobilitätsstile wurde das Lebensstilkonzept als anerkannter sozialwissenschaftlicher Zugang zur Erfassung sozialer Differenzierung in die Verkehrswissenschaft eingebracht und mit Methoden der Verkehrsverhaltensforschung verknüpft. Das Konzept ermöglicht es, Erkenntnisse der gesellschaftlichen Pluralisierung und Individualisierung auf Verkehrsmobilität zu beziehen und daraus Schlüsse für Maßnahmen in Richtung Nachhaltigkeit zu ziehen (vgl. Götz et al. 2016).

Bei Mobilitätsstilanalysen werden Gründe und Motive des Verkehrsverhaltens (z.B. Risikoorientierung) herausgearbeitet und als bereichsspezifische Orientierungen definiert, die sich wiederum in einer Typologie darstellen lassen.⁹ So entsteht etwa der Fernverkehr als ein Teil des Freizeitverhaltens (Urlaub) nicht ausschließlich aus subjektiven Motiven, da Wünsche und Motive immer auch das Ergebnis von gesellschaftlichen Diskursen, Kommunikation und Marketing sind (Götz und Stein 2018).

Ungeachtet des Bedarfs einer Aktualisierung bzw. Weiterentwicklung bereichsspezifischer Typologien zeigt die Mobilitätsstilforschung, dass es einen – mehr oder weniger starken – eigenständigen Einfluss von Lebensstil- bzw. Mobilitätsorientierungen auf das Verkehrsverhalten gibt.

Dies zeigt: Im Vergleich zur alltäglichen Verkehrsmittelwahl sind die Handlungsoptionen und die Bestimmungsfaktoren im Fernverkehr anders. Flugscham ist aus der Sicht-

⁹ Zur Unterscheidung bereichsübergreifender und bereichsspezifischer Lebensstilforschung siehe Rössel und Otte (2011: 16).

weise von *Rational-Choice*-Ansätzen ein negativer Nutzen für das Verkehrsmittel Flugzeug, der möglicherweise dazu führt, dass in bestimmten Fällen der Gesamtnutzen des Flugzeugs hinter den Nutzen anderer Verkehrsmittel fällt. Dies kann die Konsequenz haben, auf das Fliegen zugunsten anderer Verkehrsmittel zu verzichten. Solche Verlagerungen sind aber zum einen abhängig von den alternativen Möglichkeiten – wie z.B. Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Bahn – und zum anderen von der sozioökonomischen Lage und den Kosten der verschiedenen Fernreiseverkehrsmittel. Je nach Urlaubsstil ist es möglich, dass Flugscham die Zielwahl verändert. Auch ist es denkbar, dass sich die breite öffentliche Diskussion über Flugscham sowohl auf die individuellen Orientierungen als auch unmittelbar auf das individuelle Flugverhalten ausgewirkt hat.

Durch die Flugscham-Debatte werden auch Informationen zu alternativen Verkehrsmitteln, deren Nutzen und Umweltauswirkungen verbreitet. Dies alles kann dazu beitragen, dass Personen ihr eigenes Verhalten überdenken, falls ihnen bislang noch nicht präsent war, dass ihr Flugverhalten eigentlich nicht zu ihren allgemeinen Orientierungen passt (z.B., dass ihnen Umwelt- und Klimaschutz wichtig sind). Im Ergebnis könnte dies die Wahl des Ziels und des Verkehrsmittels beeinflussen und so die Zahl der Flüge sinken.

3 Empirische Datenerhebungen und Ergebnisse

Zur Beantwortung der oben genannten Forschungsfragen haben wir vier unterschiedliche Zugänge in das Diskursfeld gewählt, um empirisch begründete Erkenntnisse zu erlangen. Neben einer Analyse aktueller Daten zum Luftverkehr führten wir eine Medienanalyse online verfügbarer Zeitungsartikel, qualitative Interviews und eine daten-gestützte Twitter-Analyse durch.

Für die Medienanalyse sammelten wir insgesamt 212 Artikel, die sich direkt oder indirekt mit dem Thema Flugscham beschäftigten, und werteten diese anschließend inhaltsanalytisch aus. Die Artikel stammten überwiegend aus den Online-Leitmedien FAZ.NET, Spiegel Online, Sueddeutsche.de, taz.de, Welt Online und Zeit Online (im Folgenden kurz FAZ, Spiegel, SZ, taz, WELT und ZEIT). Um den Diskurs auch in den sozialen Medien zu erfassen, analysierten wir zudem, wie das Thema Flugscham auf Twitter diskutiert wurde. Dafür werteten wir sowohl quantitativ als auch qualitativ mehr als 8.000 relevante *Tweets*, *Retweets* und *Replies* aus. Unser dritter empirischer Zugang in das Diskursfeld erfolgte schließlich durch 20 leitfadengestützte Interviews, die wir in der Frankfurter Innenstadt durchführten und u. a. individuelle Einstellungen zum Reisen und zur Verkehrsmittelwahl, Häufigkeit von Flugreisen und Dienstreisen sowie Wahrnehmung und Wirkung der Flugscham-Debatte abfragten.

Die unterschiedlichen Datenerhebungen und -analysen repräsentieren eine jeweils andere Perspektive auf den Untersuchungsgegenstand und brachten verschiedene, aber komplementäre Ergebnisse zutage. Nachdem wir die Perspektiven zunächst einzeln ausgewertet hatten, bezogen wir alle unsere Ergebnisse kritisch aufeinander, was uns ein vollständigeres Bild des Diskurskomplexes verschaffte. Auf diese Weise kamen wir so schließlich zu unseren Schlussfolgerungen und Hypothesen, die wir am Ende dieses Kurzberichts zur Diskussion stellen.

3.1 Medienanalyse

3.1.1 Methodik

Als Analysekorpus für die Medienanalyse wurden die oben genannten sechs deutschen Online-Leitmedien ausgewählt und für den Zeitraum 01.04. bis 31.08.2019 alle frei zugänglichen Artikel recherchiert, welche sich direkt oder indirekt mit dem Thema Flugscham beschäftigen. Zur Auswahl der Artikel wurden die Suchbegriffe *Flugscham*, *fliegen*, *CO₂*, *Klima* und *Klimaschutz* in verschiedenen Kombinationen angewandt. Zusätzliche Artikel, die außerhalb der genannten Leitmedien erschienen, wurden als eine weitere Dokumentengruppe zur Diversifizierung und Kontrastierung in das Sample aufgenommen. Darunter zählen u. a. der MDR, die DW, das Handelsblatt oder die Riff-reporter. Mit dieser methodischen Herangehensweise wurden insgesamt 212 verwertbare Artikel gesammelt, d. h. identische Artikel oder Satire wurden ausgeschlossen. 181

Artikel entstammen den genannten sechs Leitmedien (Abbildung 3). Alle Artikel wurden schließlich als maschinenlesbare PDF-Dokumente abgespeichert und mittels der Analyse-Software MaxQDA inhaltsanalytisch ausgewertet.

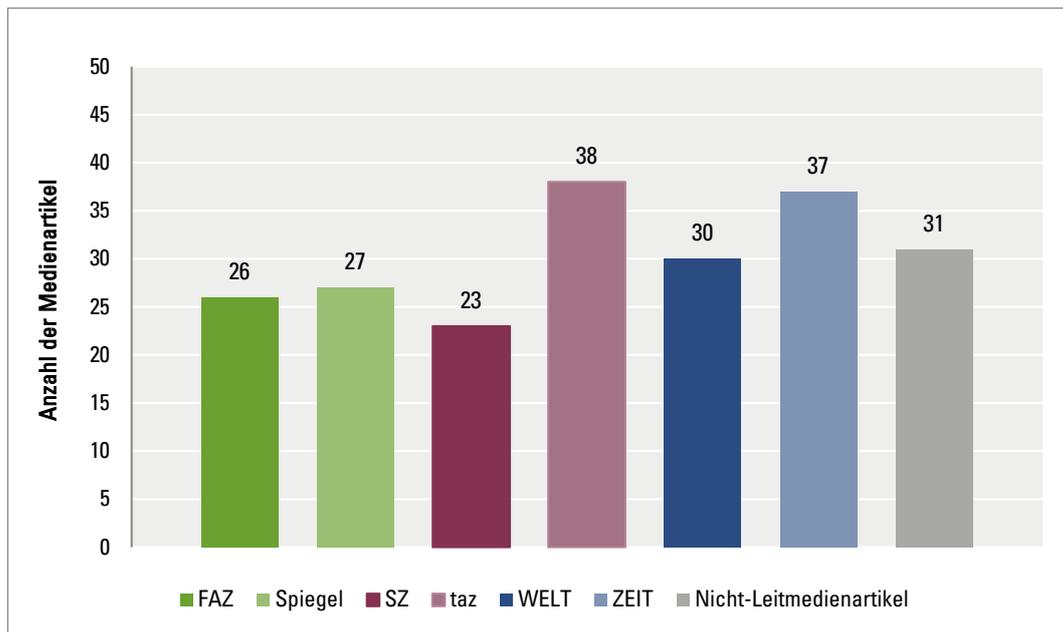


Abbildung 3: Ausgewählte (Leit-)Medien (n=212)

Für den Untersuchungszeitraum ist zunächst festzustellen, dass der mediale Diskurs über die klimaschädliche Wirkung des Fliegens deutlich zugenommen hat. So zeigt sich, dass im Monat Juli 2019 alle Medien das Thema am stärksten aufgriffen. Dies lag sicherlich auch, aber nicht nur, an der beginnenden Sommer- und damit Urlaubszeit sowie dem sogenannten Sommerloch. Die anhaltenden Fridays-for-Future-Proteste, Greta Thunbergs Segeltörn über den Atlantik und die politische Debatte zum Klimaschutz prägten den Sommer insgesamt. Während beispielsweise die taz von April bis August fast immer überdurchschnittlich vertreten war, stieg die FAZ erst relativ spät im Juni in die Debatte ein, veröffentlichte dafür aber im August überdurchschnittlich viele Artikel.

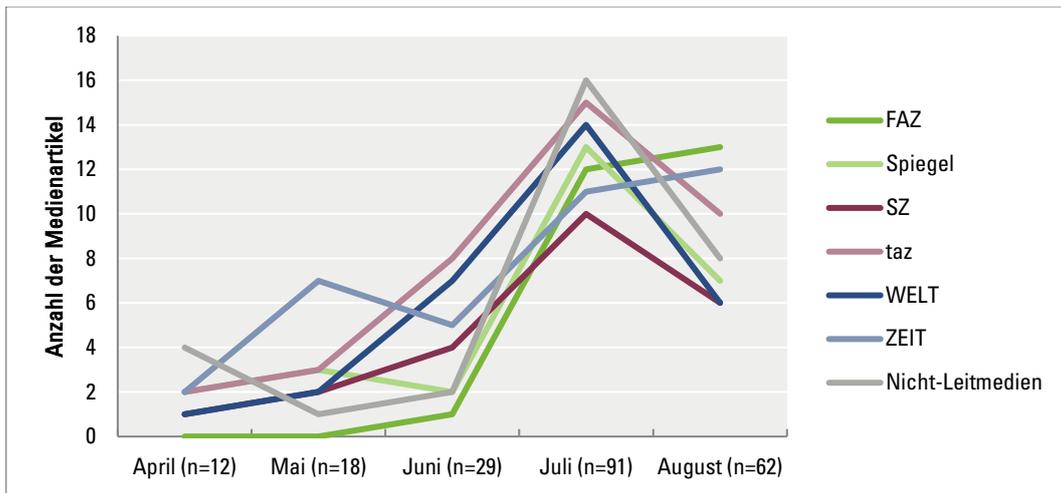


Abbildung 4: Anzahl der recherchierten Medienartikel nach Monat (n=212)

Flugscham war ein wichtiger Teil dieses medialen Diskurses und hat höchstwahrscheinlich auch zu dessen breiter gesellschaftlicher Rezeption in der Gesellschaft beigetragen. Allerdings kommt der Begriff nicht in allen untersuchten Artikeln vor; offensichtlich konnte auch über das Fliegen und seine Folgen für das Klima diskutiert werden, ohne den Begriff *Flugscham* zu verwenden. Vieles deutet allerdings darauf hin, dass er auf das ohnehin kontrovers diskutierte Thema katalytisch wirkt und den Diskurs insbesondere auf der emotionalen Ebene verstärkt. Zu beobachten war dies nicht nur in den untersuchten Medienartikeln, sondern ebenso in den Interviews und auf Twitter.

3.1.2 Auswertung

3.1.2.1 Worthäufigkeiten

Die Analyse der Worthäufigkeiten in allen untersuchten Medienartikeln ergab, dass sich neben den oben genannten Suchbegriffen weitere markante Begriffe finden, die einen Hinweis auf den diskursiven Rahmen der Flugscham-Debatte geben können. Die absolute Worthäufigkeit lässt sich am besten in einer bereinigten¹⁰ Wortwolke darstellen (siehe Abbildung 5). Die Aussagekraft einer solchen Wortwolke ist jedoch auch kritisch zu betrachten, u. a., weil erhöhte Worthäufigkeiten bei solchen Onlineartikeln auch durch Internetlinks oder Ressortüberschriften zustande kommen. Daher ist es zusätzlich sinnvoll zu ermitteln, ob ein bestimmter Begriff in einem Artikel überhaupt vorkommt, unabhängig davon, ob dies ein- oder zehnmal der Fall ist. So zeigt sich etwa, dass der zentrale Suchbegriff *klima* – einschließlich aller möglichen Komposita, in Groß- oder Kleinschreibung – in fast allen untersuchten Artikeln verwendet wird,

¹⁰ Von einer Darstellung ausgeschlossen werden hier beispielsweise Artikel oder Konjunktionen, aber auch Abkürzungen wie www.

während der Begriff *Flugscham* nur in ca. 45% der Artikel zu finden ist (siehe Abbildung 6). Über die Hälfte aller Artikel kommt also ohne einen expliziten Bezug auf Flugscham aus.

Zu den häufigsten Begriffen, die keine Suchbegriffe sind, zählen *deutsch* (ca. 87% aller Artikel), *politik* (ca. 70%) oder *wirtschaft* (ca. 67%). Daraus lässt sich schließen, dass die Flugscham-Debatte im Untersuchungszeitraum in den untersuchten Medien stark im Zusammenhang mit nationaler (Wirtschafts-)Politik geführt wird. Diese Feststellung deckt sich auch mit der qualitativ-inhaltlichen Analyse. In den Monaten Juli und August prägten u. a. zwei Themen den medialen Diskurs: Die Diskussion für oder wider die Einführung einer CO₂-Steuer und die Frage, ob und wie der Bahnverkehr gegenüber dem Flugverkehr attraktiver gemacht werden kann. Weitere häufige Begriffe sind *reisen* (ca. 81%), *umwelt* (ca. 71%), *zug* (ca. 67%) bzw. *bahn* (ca. 63%) und *grün* (ca. 61%). Letzteres erklärt sich u. a. durch die Veröffentlichung einer Umfrage, die ergab, dass Wähler*innen der Grünen verhältnismäßig oft fliegen.



Abbildung 5: Bereinigte Wortwolke der häufigsten relevanten Begriffe in allen untersuchten Artikeln (einschließlich der definierten Suchbegriffe)

Die folgende Abbildung 6 zeigt, wie häufig einige dieser Begriffe in den untersuchten Artikeln vorkommen. So taucht in ca. 92% aller ZEIT-Artikel der Begriff *umwelt* mindestens einmal auf, während dies in nur ca. 54% aller FAZ-Artikel der Fall ist. Dafür findet sich in fast 85% aller FAZ-Artikel deutlich überdurchschnittlich der Begriff *wirtschaft*. Auch hier hat dies zum Teil damit zu tun, unter welchen Ressortüberschriften die Artikel jeweils erschienen sind. Es kann aber auch als Hinweis darauf gedeutet werden, wie unterschiedlich das Thema in den jeweiligen Medien hinsichtlich Ökonomie und Ökologie gerahmt wird.

Der Begriff *Flugscham* selbst, der in SZ und WELT deutlich häufiger verwendet wird, kommt in der FAZ am seltensten vor. Eine weitere Auffälligkeit betrifft den Begriff

gewissen, der im Zusammenhang des Begriffspaares *schlechtes Gewissen* zu den häufigsten Begriffspaaren in allen untersuchten Artikeln zählt.¹¹

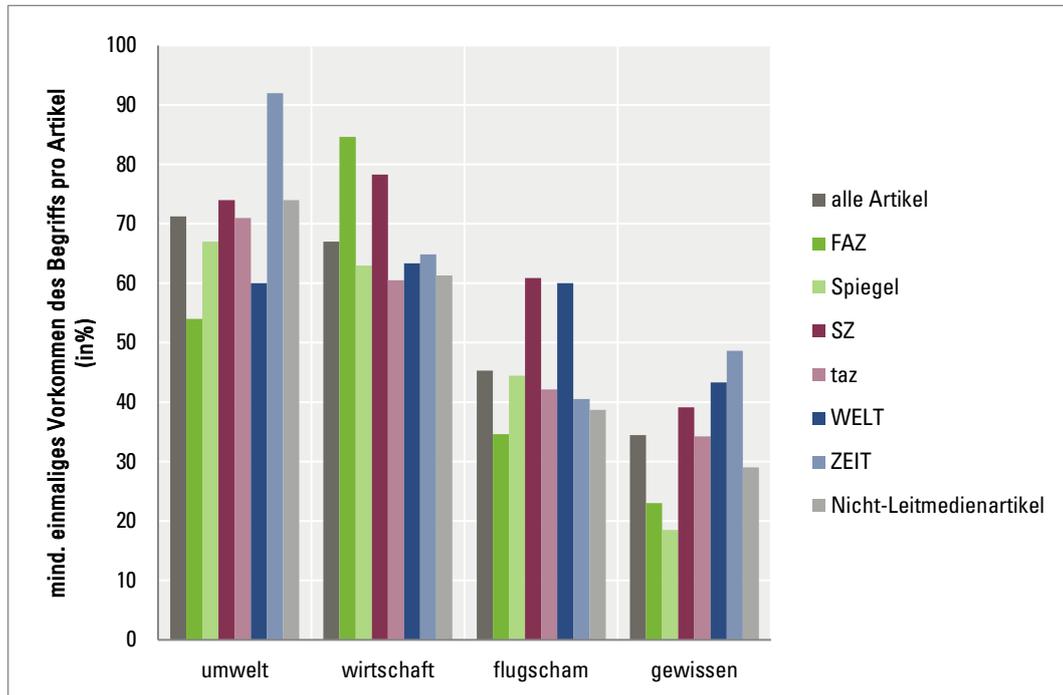


Abbildung 6: Beispiele für besonders häufige Begriffe in allen untersuchten Medienartikeln

3.1.2.2 Scham und Beschämung

Im untersuchten Medienspektrum lassen sich zwei wesentliche Diskursstränge identifizieren, wie der Begriff *Flugscham* rezipiert wird: als selbstreflexives Sich-Schämen (*shame*) und als transitives Beschämen (*shaming*).¹² Für die 181 Artikel der sechs untersuchten Leitmedien wurde dieses Verhältnis eingehender analysiert. Dabei lässt sich feststellen, dass in fast einem Drittel der untersuchten Artikel Schamsubjekte thematisiert werden, also Personen oder Gruppen, die sich vermeintlich selbst schämen bzw. nicht schämen (jeweils ungefähr zu gleichen Anteilen). Bei FAZ und SZ ist dies im Vergleich zu den übrigen Medien etwas weniger der Fall. Zu denen, die als Schamsubjekte genannt werden oder eine Stimme erhalten, gehören z. B. interviewte Urlaubsreisende, Schüler*innen, Grünen-Wähler*innen oder Geschäftsführer*innen von Unternehmen. In nur etwa einem Fünftel der Artikel sind individuelle Äußerungen zu Einstellungs- und Verhaltensänderungen beschrieben, vor allem in ZEIT und der taz.

Deutlich häufiger als *shame* wird über das *shaming* anderer berichtet bzw. das Für und Wider diskutiert (41%). Hier sind die Leitmedien relativ gleich stark vertreten, lediglich

¹¹ Das Begriffspaar *schlechtes Gewissen* kommt in ca. 13% aller Artikel vor. Noch häufigere Begriffspaare sind etwa *Greta Thunberg* (ca. 21%), *CO₂-Emissionen* (ca. 16%) und *CO₂-Steuer* (ca. 14%).

¹² Im deutschen Sprachgebrauch hat sich mittlerweile auch der englische Begriff *shaming* etabliert (z.B. Online-Shaming oder Body-Shaming).

die SZ ist deutlich unterrepräsentiert. Zu den Schamobjekten, also Personen oder Gruppen, die vermeintlich einer Beschämung ausgesetzt sind, gehören Einzelpersonen, bestimmte Wählergruppen, Politiker*innen, Mitarbeitende von Ministerien, aber auch Viel- und Kurzstreckenfliegende sowie die Luftfahrtbranche insgesamt.

3.1.2.3 Merkmale von Flugreisen

Die für Flugscham besonders relevanten Merkmale von Flugreisen, die in den Medien unterschiedlich stark diskutiert wurden, waren die Flugstrecke, der Reisezweck, die Reishäufigkeit und das Reiseziel. Am meisten, nämlich in mehr als der Hälfte aller untersuchten Artikel, wurde die Flugstrecke thematisiert. Kurzstreckenflüge (inklusive Inlandsflüge) fanden dabei deutlich häufiger Erwähnung als Langstreckenflüge (ca. 43% gegenüber ca. 14%), wobei in der Regel unklar blieb, ab welcher Distanz ein Kurzstreckenflug aufhört und ein Langstreckenflug anfängt. Als eine Alternative für Inlandsflüge schlugen die meisten Artikel die Bahn vor. Sie galt gegenüber dem Flugzeug als die geeignetste Transportalternative innerhalb Deutschlands und – mit Verweis auf ein bestehendes und potenzielles Nachtzugangebot – auch innerhalb Europas für größere Distanzen.

Ebenfalls häufig (in ca. 45% aller Artikel) wurde ein Zusammenhang zwischen Flugscham und Reisezweck sichtbar. Hier unterscheiden die meisten Artikel zwischen Privat- und Geschäftsreisen. Letztere werden oft in Verbindung mit Inlandsflügen genannt. Die meisten Artikel vertreten die Meinung, dass geschäftliche Inlandsflüge überflüssig sind und durch Bahnfahrten, Telefonate oder Videokonferenzen ersetzt werden sollten. Bei Privatreisen wird zwischen Urlaubs- und Kurzreisen unterschieden. In ca. 19% der untersuchten Artikel wird diskutiert, ob man für seinen Urlaub auf einen Flug verzichten sollte. Als Beispiel für Kurzreisen wird oft eine Städtereise übers Wochenende genannt. Sie werden zwar nur in ca. 9% der Artikel erwähnt, aber alle Artikel stimmen darin überein, dass solche Trips entweder durch Zugfahrten ersetzt oder darauf verzichtet werden sollte.

Die Häufigkeit von Flugreisen ist in einem Viertel aller Artikel Thema. Auffällig ist, dass die Häufigkeit nicht in Zahlen benannt wird, sondern nur zwischen viel und wenig unterschieden wird. Vielfliegerei wird in den Artikeln grundsätzlich negativ dargestellt und meist in Verbindung mit privaten Kurzreisen übers Wochenende oder Dienstreisen diskutiert. Nur ca. 6% der Artikel befassten sich mit seltenen Flugreisen, hier variieren die Bewertungen von „der Jahresurlaub in Thailand muss sein“ bis „wenig fliegen als Vorbild“.

Ein alternatives Reise- und Urlaubsziel, z.B. an die Ostsee statt nach Mallorca, wurde in zu wenigen Medienartikeln diskutiert (ca. 9%). Stärker als die Entscheidung für oder gegen eine Destination steht die Wahl alternativer Verkehrsmittel im Vordergrund.

Immer wieder werden in den untersuchten Onlineartikeln auch Reisesituationen benannt, die explizit von Flugscham ausgenommen werden. Das betrifft neben Langstreckenflügen, bei denen das Ziel nur unter großem zeitlichen oder finanziellen Aufwand

alternativ zu erreichen wäre, auch Dienstreisen, falls aus zeitlichen oder strukturellen Gründen eine Bahnfahrt nicht möglich ist. Vereinzelt schließt das auch Kurzstrecken-Zubringerflüge mit ein. Ebenfalls als legitimer Zweck für eine Flugreise wird der Besuch von Freund*innen und Verwandten erachtet, oder wenn es sich um den „hart verdienten Jahresurlaub“ handelt – vor allem bei Menschen mit geringerem Einkommen. Und schließlich sprechen einige Artikel auch Reisen von der Flugscham frei, die der Persönlichkeitsentwicklung dienen sollen (z. B. eine Fernreise nach Abschluss der Schule).

3.1.2.4 Handlungsmöglichkeiten

In den untersuchten Medienartikeln wird eine Reihe von Handlungsmöglichkeiten zur Reduktion der Klimawirkungen des Fliegens diskutiert, die sich hinsichtlich der ausführenden Akteure wie folgt sortieren lassen: politische Akteure (im Sinne einer regulierenden Instanz), Privatpersonen, Arbeitgeber (einschließlich Politik und Verwaltung als Arbeitgeber) oder die Luftfahrtbranche. Die Handlungsmöglichkeiten der Politik bzw. des Gesetzgebers werden in deutlich mehr Artikeln thematisiert als Handlungsmöglichkeiten auf der individuellen Ebene (vgl. Abbildung 7).

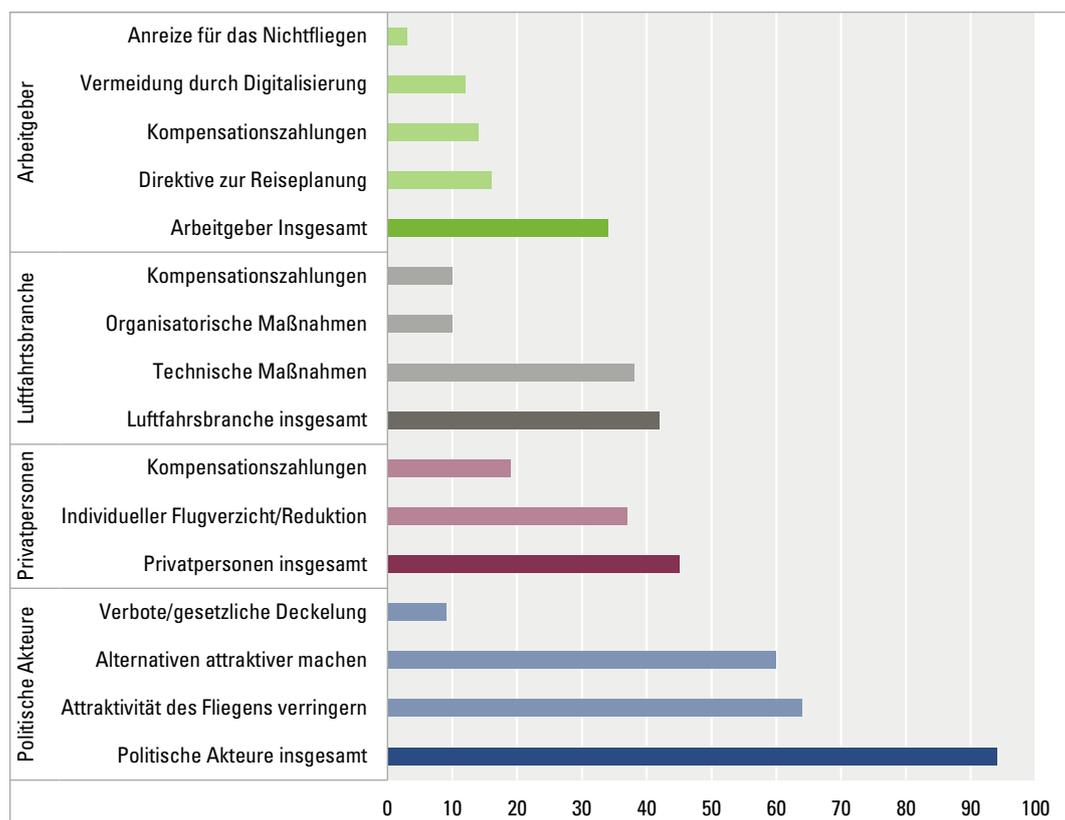


Abbildung 7: Nennungen von Handlungsmöglichkeiten nach Anzahl der Dokumente mit Nennungen und Akteure (n=139, in einem Dokument können mehrere Handlungsmöglichkeiten benannt sein)

Die Handlungsoptionen der Politik als regulierender Instanz werden in den untersuchten Artikeln nicht so sehr als Verbote oder Deckelungen diskutiert, vielmehr geht es um die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel und des Fliegens selbst. Am häufigsten

erwähnt werden politische Möglichkeiten, welche die Attraktivität des Bahnverkehrs steigern können und dadurch eine Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Bahn bewirken sollen. Als Maßnahmen hierfür werden sowohl günstigere Fahrpreise als auch ein Ausbau der Infrastruktur sowie eine Komfortsteigerung bei diversen Aspekten des Bahnfahrens angeführt. Gerade mit Blick auf die Rolle von Inlandsflügen, bei denen die Bahn hinsichtlich der erforderlichen Reisezeit bereits heute konkurrenzfähig ist bzw. vergleichsweise leicht sein könnte, wird Potenzial zur Verlagerung von Flugreisen gesehen. Bezüglich des Flugverkehrs sollen dagegen höhere Ticketpreise die Attraktivität des Fliegens verringern und mehr Kostengerechtigkeit herstellen. Diskutiert werden u. a. Änderungen von Subventionen und Steuern. Kritisiert werden insbesondere die politischen Handlungsoptionen, die zu einer Verteuerung des Fliegens für Privatpersonen führen, mit dem Hinweis auf „arme Leute“, internationalen Wettbewerb oder bereits existierende Abgaben (Abbildung 8).

Der in den Artikeln benannte Handlungsspielraum von Privatpersonen lässt sich in zwei Optionen zusammenfassen: Die Reduktion von individueller Flugstrecke und Kompensationszahlungen. Dabei heißt „Reduktion von individueller Flugstrecke“ keineswegs nur Urlaubsverzicht. In den Artikeln lassen sich diverse Beispiele und Vorschläge finden, wie Flüge vermieden oder verkürzt werden können: andere Verkehrsmittel nutzen, nähere oder besser mit anderen Verkehrsmitteln erreichbare Ziele wählen, entfernte Ziele seltener (und dafür länger) aufsuchen. Kompensationszahlungen als Alternative zur Vermeidung von Flugkilometern werden in der Regel nicht als gleichwertige Option gesehen, sondern als „zweitbeste Lösung“.

Obwohl im medialen Diskurs der Handlungsspielraum von Privatpersonen benannt wird, bewerten ihn die untersuchten Artikel gleichzeitig häufig als „falschen Weg“ zur Reduktion der Klimawirkung (vgl. Abbildung 8). Es wird erstens kritisiert, dass der Anteil deutscher Flugreisender nur einen kleinen Teil des globalen Flugverkehrs verursacht und daher individueller Verzicht kaum globale Wirkung zeige. Zweitens werden moralische Appelle abgelehnt und drittens wird der Bildungswert von Fernreisen und die Auseinandersetzung mit dem Fremden als kulturelle Errungenschaft und Ressource hervorgehoben, auf die nicht verzichtet werden sollte.

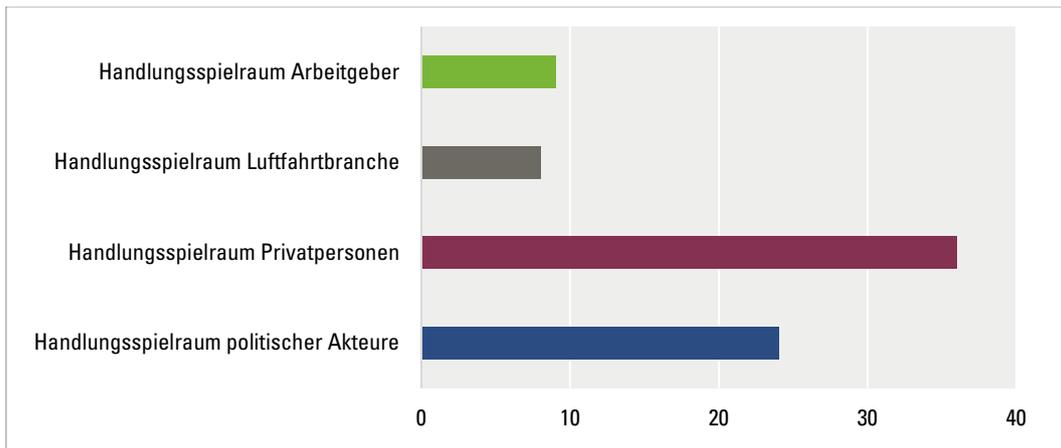


Abbildung 8: Als falsch bezeichnete Wege zur Reduzierung der Klimawirksamkeit des Fliegens, Anzahl der Dokumente mit Nennungen (n=139, in einem Dokument können mehrere Handlungsmöglichkeiten benannt sein)

Auch den Arbeitgebern wird ein nennenswerter Handlungsspielraum zugeschrieben. Zu den Arbeitgebern gehören in diesem Fall auch staatliche Institutionen und deren Beschäftigte. Über Direktiven zu Dienstreisen können die Anzahl von Dienstflügen verringert und die Emissionen von Flügen durch Kompensationszahlungen ausgeglichen werden. Arbeitgeber können die Notwendigkeit von Dienstreisen zudem durch die Nutzung digitaler Kommunikationsmedien verringern.

Ganz anders sehen die Handlungsmöglichkeiten der Luftfahrtbranche aus. Der Fokus der untersuchten Artikel liegt hier auf technischen Innovationen, die Fliegen ökologisch effizienter machen sollen, d.h. es wird darauf hingearbeitet, die gleiche Menge Personen oder Güter ressourcenschonender und emissionsärmer zu befördern. Am häufigsten diskutiert werden alternative Kraftstoffe und eine effizientere Flotte. Weitere Effekte erhofft man sich von organisatorischen Maßnahmen wie der Optimierung von Flugrouten oder intermodalen Zubringerverkehren, also z. B. einer Anreise per Zug statt Kurzstreckenflug. Sogar über weitere Gepäckbeschränkungen oder das Kaufverbot schwerer Alkoholflaschen wird nachgedacht. Kritisiert werden die Handlungsoptionen der Luftfahrtbranche insbesondere mit dem Hinweis auf Rebound-Effekte, die entstehen, wenn Einsparungen je geflogenem Kilometer durch eine wachsende Zahl Flüge überkompensiert werden, sodass insgesamt trotz effizienterer Technik und Treibstoffe mehr Emissionen entstehen. Zudem geben die untersuchten Artikel voraussichtliche Mengenprobleme bei alternativen Kraftstoffen zu bedenken.

Das Interesse an Kompensationszahlungen für Flüge ist im Jahr 2019 tatsächlich stark gestiegen. Eine Verdopplung der Einnahmen gegenüber dem Vorjahr meldet Marktführer *atmosfair*.¹³ Das gewachsene Interesse spiegelt sich auch in einem entsprechenden Suchverhalten bei Google wider. Wie im folgenden Diagramm (Abbildung 9) dargestellt ist, korrelieren die Suchanfragen nach *atmosfair* und *CO₂ Kompensation* mit der Suchanfrage nach *Flugscham*. Seinen vorläufigen Höhepunkt erreichte dieses Suchinteresse

¹³ https://www.atmosfair.de/de/ueber_uns/jahresberichte/

zwischen Mai und September 2019, also in etwa dem Untersuchungszeitraum der Medienanalyse.¹⁴

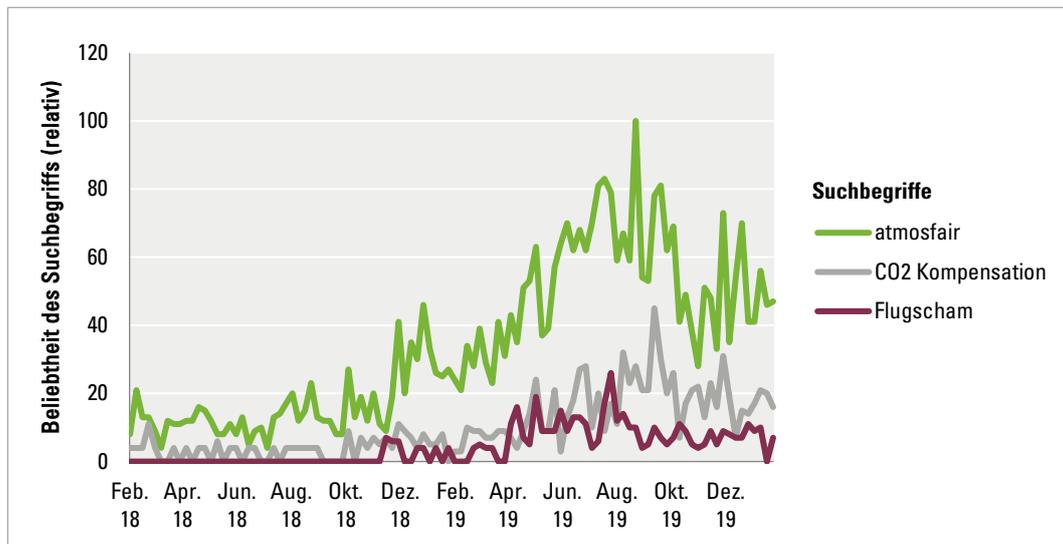


Abbildung 9: Google Trends – Suchinteresse im zeitlichen Verlauf
(eigene Zusammenstellung nach <https://trends.google.de>)

Die gesammelten Ergebnisse der Medienanalyse wurden schließlich grafisch aufbereitet. Das in Abbildung 10 dargestellte „Flowchart mit Augenzwinkern“ bildet die zuge-spitzte Zusammenfassung der vorherrschenden medialen Diskursstränge, Differenzie-rungen, Argumentationsmuster und Handlungsoptionen hinsichtlich der Frage ab, wann ein Flug als legitim erachtet wurde und wann man sich dafür schämen sollte. Auch wenn mit dem Flowchart kein normativer Anspruch verbunden ist – es sollte ebenso kritisch gelesen werden wie die Medienartikel, auf denen es basiert – bietet es eine hilfreiche Orientierung in der Auseinandersetzung mit der Thematik. Es ist also weniger als eine abschließende Zusammenfassung des Diskussionsstands gedacht, son-derm vielmehr als eine Anregung zur Diskussionsfortführung.

¹⁴ Eine Auffälligkeit, die sich neben der Google-Trend-Analyse auch bei der Hashtag-Analyse in Bezug auf den Begriff *Flugscham* zeigt, ist im Übrigen die Ost-West-Differenzierung, wonach das relative Interesse an dem Thema in Ostdeutschland deutlich geringer zu sein scheint.

Wann muss ich mich fürs Fliegen schämen?

(Das Flowchart mit Augenzwinkern)

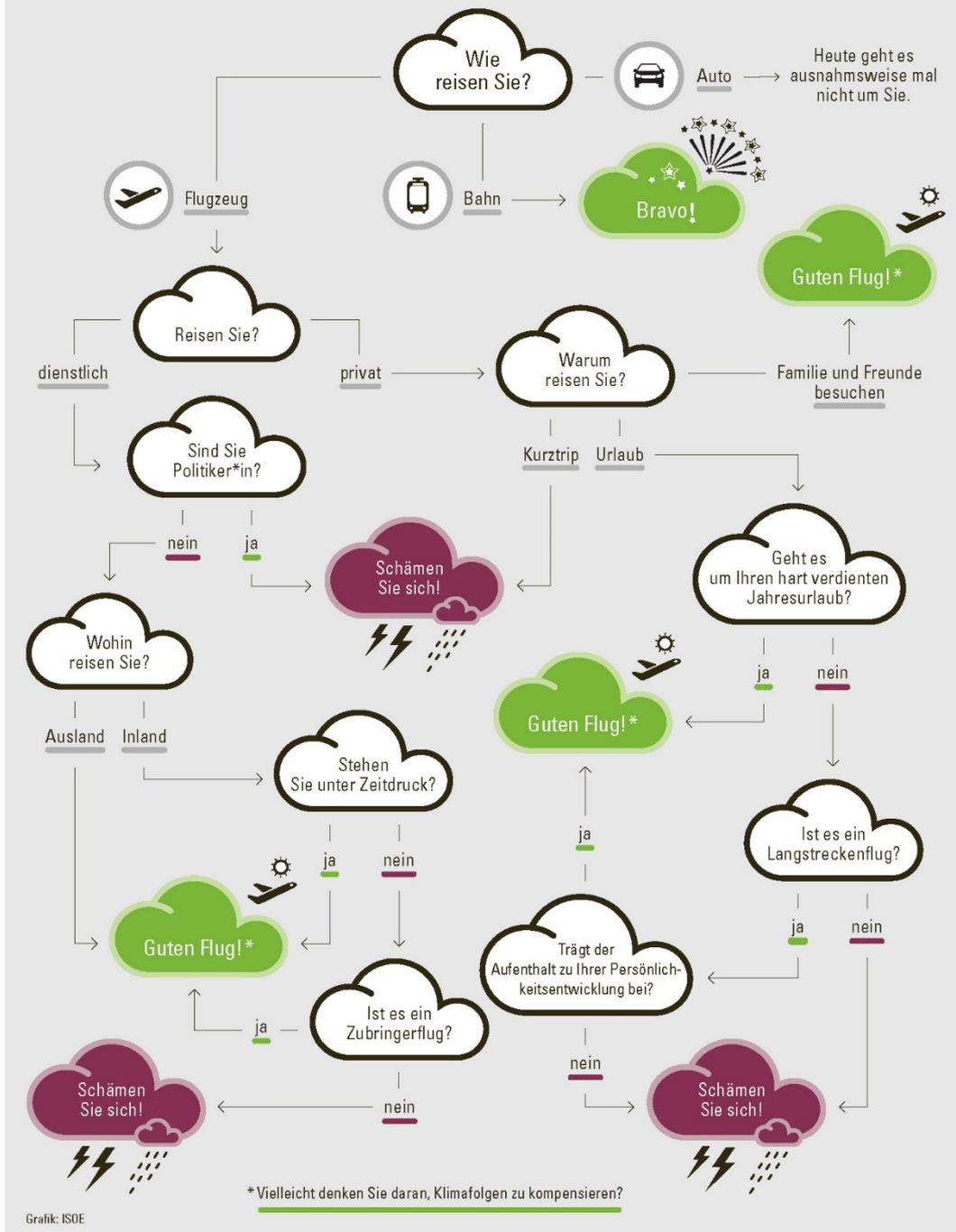


Abbildung 10: Flowchart – Wann muss ich mich fürs Fliegen schämen?

3.2 Twitter-Analyse

Viele Akteure, die den Diskurs um Flugscham angestoßen und geprägt haben, sind in den sozialen Medien sehr aktiv – allen voran Greta Thunberg und die gesamte Fridays-

for-Future-Bewegung. Da das, was sich in den sozialen Medien abspielt, auch den gesamtgesellschaftlichen Diskurs beeinflussen kann (vgl. Rambukkana 2015; Xiong et al. 2019), wurde das soziale Medium Twitter als ein weiterer empirischer Einstiegspunkt ins Diskursfeld gewählt, um zu untersuchen, wie der Diskurs über Flugscham rezipiert wird. Die Wahl dieser Plattform hat zweierlei Gründe: Twitter ist bekannt für seine kontroversen Diskussionen (z. B. während der US-Präsidentschaftswahl 2016). Zudem besteht es im Vergleich zu anderen sozialen Medien, wie z. B. Instagram, deutlich stärker aus textbasierten Inhalten, welche die Grundlage der durchgeführten Sentiment-Analyse bilden.

3.2.1 Methodik

Eine Sentiment-Analyse ist ein computergestütztes Verfahren, mit dem sich die mit Begriffen verbundenen positiven oder negativen Deutungen abbilden lassen. Das Verfahren greift auf einen Sentiment-Wortschatz des Projektes „Deutscher Wortschatz“ der Uni Leipzig zurück (Goldhahn et al. 2012). In diesem Sentiment-Wortschatz wurde typischen deutschen Wörtern ein sog. Sentiment-Wert von -1 bis 1 zugeordnet, wobei negative Werte für eine generell negative Konnotation des Wortes und positive Werte für eine positive Konnotation stehen. Da das Vorkommen eines einzelnen sehr positiven bzw. sehr negativen Begriffes noch nicht den Charakter eines gesamten Textes bestimmt, wurde aufbauend auf dem Sentiment-Wert für jeden untersuchten Begriff ein sog. Salienz-Wert ermittelt. Dieser Salienz-Wert setzt den Sentiment-Wert eines Begriffes ins Verhältnis zur relativen Häufigkeit seiner Nutzung im Gesamttext, gemäß der Formel: $SaW_B = ((SeW_B * H_B) / n) * 100$.¹⁵

Der untersuchte Datenkorpus umfasst ca. 8.000 Twitter-Beiträge, welche im Zeitraum vom 25.10.2019 bis zum 29.01.2020 fast durchgehend erfasst wurden (abzüglich einer kleinen Erhebungslücke zwischen den Jahren). Dazu zählen alle Beiträge, die den Suchbegriff *Flugscham* – und das schließt auch das Hashtag #Flugscham mit ein – sowie die Suchbegriffs-Kombinationen *fliegen + CO₂* und *fliegen + Klima* enthielten. Der Twitter-Datenkorpus ist damit zwar nicht in Bezug auf den Erhebungszeitraum, aber weitgehend bezüglich der inhaltlichen Ausrichtung mit der Suchabfrage der Medienanalyse vergleichbar. Für die Sentiment-Analyse in Betracht gezogen wurden schließlich alle Tweets oder Repls, die ca. 3.000 der 8.000 Beiträge ausmachten.¹⁶

¹⁵ SaW_B = Salienz-Wert des Begriffes B, SeW_B = Sentiment-Wert des Begriffes B, H_B = Häufigkeit des Begriffes B, n = Gesamtzahl der Wörter im Textkorpus

¹⁶ Weil bei der Datenerhebung aus technischen Gründen Retweets nicht in ihrer Gesamtlänge erfasst werden konnten, wurden sie für die Sentiment-Analyse ausgenommen. Inhaltlich fügen Sie dem Diskurs ohnehin kaum etwas hinzu, da ein Retweet fast ausschließlich unkommentiert stattfindet und vor allem für Reichweite des Originalbeitrags sorgt.

Orientierungspunkt für die Aufbereitung und Auswertung der Daten war ein R-Skript von Sarah Wagner von INWT Statistics,¹⁷ deren Blogbeitrag auf dem Buch „Text Mining with R: A Tidy Approach“ von Silge und Robinson (2017) basiert. Einzelne Begriffe und Zeichen(ketten), die bei der automatisierten Analyse nicht berücksichtigt werden sollten, wie z. B. die verwendeten Suchbegriffe, wurden sukzessive nach der Berechnung erster Ergebnisse entfernt.

Berücksichtigt wurden hingegen alle „Begleitbegriffe“, die in den Tweets und Repls, welche die Suchbegriffe enthielten, verwendet wurden. Vier Merkmale der gesammelten Begriffe wurden dabei ausgewertet:

1. die Häufigkeit, also welche „Begleitbegriffe“ wie oft in den Tweets auftauchten, die mit den Suchbegriffen gefunden wurden,
2. die Wichtigkeit, das bedeutet die relative Häufigkeit der Verwendung der Begleitbegriffe in einem Textkorpus im Verhältnis zu ihrer relativen Häufigkeit in den Vergleichs-Textkorpora (ein Textkorpus besteht in diesem Fall aus der Gesamtheit aller *Tweets*, die zu einem Suchbegriff gehören – hier werden also die Suchergebnisse der verschiedenen Suchabfragen miteinander verglichen),
3. das Sentiment (in etwa die „Stimmung“), also die positiven oder negativen Konnotationen der Begleitbegriffe und
4. die Salienz, also der nach der relativen Häufigkeit der Verwendung gewichtete Sentiment.

3.2.2 Auswertung

Im Vergleich zu vielen anderen tagesaktuellen Themen gab es für die untersuchten Suchbegriffe bis Mitte November relativ wenige Beiträge. Danach nahm die Verwendung der Suchbegriffe zu (bis zu 70-90 Treffer pro Tag gegenüber durchschnittlich 39 Treffer pro Tag), wobei im Allgemeinen der Begriff *Flugscham* in deutlich mehr Tweets und Repls zu finden war als die anderen Suchbegriffspaare).

Eine Betrachtung der Häufigkeit und „Wichtigkeit“ der Begleitbegriffe der verwendeten Suchbegriffe deutet darauf hin, dass die Ergebnisse aller drei Suchanfragen auf den gleichen Diskurs verweisen, da in allen Fällen ähnliche Begleitbegriffe erscheinen.¹⁸ Aufgrund dieser Ähnlichkeit können die mittels Suchabfragen erhobenen Tweets und Repls (von Duplikaten bereinigt) als ein gemeinsamer Textkorpus betrachtet werden, der mit dem der untersuchten Medienartikel vergleichbar ist.

Eine Sentiment- und Salienz-Analyse der Medienartikel ermöglichte schließlich auch einen direkten Vergleich dahingehend, wie der Diskurs auf Twitter und in den Medien

¹⁷ <https://www.inwt-statistics.de/blog-artikel-lesen/text-mining-part-1-analyse-der-wahlprogramme-fuer-die-btw-2017.html>

¹⁸ Einzige Ausnahme sind Wortschöpfungen, die auf -scham enden (*Fleischscham*, *Klickscham*, *Auto-scham* und sogar *Bahnscham*) und (fast) nur im Zusammenhang mit dem Suchbegriff *Flugscham* auftauchen.

geführt wurde. Auffällig ist zunächst, dass in beiden Fällen die Verwendung negativ konnotierter Begriffe gegenüber der Verwendung positiv konnotierter Begriffe überwiegt, wodurch insgesamt ein sehr negatives Ergebnis entsteht.¹⁹ Der durchschnittliche Sentiment-Wert der Twitter-Beiträge liegt mit -0,083 unter dem Wert der Medienartikel mit -0,067. Vergleicht man die Begriffe mit den höchsten (positivsten) bzw. niedrigsten (negativsten) Saliens-Werten, fällt auf, dass insbesondere die negativen Begriffe in den Twitter-Beiträgen niedrigere Saliens-Werte aufweisen als die negativen Begriffe in den Online-Medien.

Ob die Verwendung von (im Mittel) eher negativ konnotierten Begriffen bedeutet, dass auf Twitter das Thema Flugscham, einschließlich der damit assoziierten Themenstränge, eher abgelehnt wird, kann allein aus der Sentiment-Analyse nicht abgeleitet werden. Dafür wäre eine tiefergehende qualitative Auswertung der Beiträge notwendig. Diese wäre insofern auch sinnvoll, da mit einem datengetriebenen Verfahren wie der Sentiment-Analyse auch keine ironischen Inhalte erfasst werden. Während Ironie und Satire in Zeitschriften meist einem eigenen Ressort zugeteilt und damit kenntlich gemacht sind, müssten entsprechende Twitter-Beiträge individuell geprüft werden. Zur Veranschaulichung zeigen die folgenden Tweet-Beispiele für vier der Begriffe mit sehr negativen Saliens-Werten, wie differenziert und kontrovers der Diskurs auf Twitter geführt wird:

„weniger“	„Ich glaube nicht, dass Menschen, die mehrmals jährlich in Kurzurlaube fliegen, ein schlechtes Gewissen haben. Und dass Kompensation Augenwischerei ist, lässt sich leicht errechnen. Weniger Fliegen, weniger Schäden – auch durch Flughäfen. Punkt.“
	„Ich bekomme jedes mal Schuldgefühle, wenn ich irgendwas weg werfe und wenn ich dann Grafiken sehe mit ‚was du gegen CO ₂ tun kannst‘ sehe wo ‚weniger fliegen‘ drin steht... Ich bin in meinem ganzen Leben noch nie geflogen. 44 Jahre ohne einen Flug.“
	„Verzicht wird nichts retten, aber ohne Verzicht wird man auch nichts retten können: weniger Fleisch, weniger Fliegen, weniger CO ₂ -intensive Dinge – das alles jeweils zumindest so lang, bis CO ₂ -neutrale Alternativen verfügbar sind. Und für diese Alternativen braucht es Ingenieure.“
„verbieten“	„Uns hier in DE will man Silvesterfeuerwerk verbieten, das Grillen im Garten, das Autofahren mit Verbrennungsmotoren, natürlich das Fliegen in den Urlaub, aber anderswo scheren sich viele Menschen und Regierungen einen Dreck ums Klima. – Aber andere müssen das später ausbaden!“
	„Ich halte es auch für den falschen Weg fliegen zu verbieten! Genau so wie eine CO ₂ Steuer alleine auch nichts bringt. Das Geld muss in die Erforschung des Umweltschutzes fließen. Umweltfreundliche Antriebe usw. Sonst ist Mobilität am Ende wieder nur ein Privileg für Reiche.“
	„Familienfeier. Themenauswahl: ‚Vegetarier schaden der Umwelt mit Avocados ja auch‘, ‚Wir besteuern CO ₂ , aber die Chinesen sind viel schlimmer‘, ‚Ich lasse mir das Fliegen nicht verbieten‘, ‚Ich hab zwar ein SUV, aber in kleinere Autos passt ja nix rein‘. Immerhin gibt’s Kölsch ...“

¹⁹ Ein Ergebnis, welches vermutlich noch negativer ausfallen müsste, wenn berücksichtigt wird, dass zusammengesetzte Begriffe wie *Flugscham* (dessen Wortstamm -scham eher negativ besetzt ist), noch nicht einmal berücksichtigt werden, da sie nicht Teil des Sentiment-Wortschatzes sind (Goldhahn et al. 2012).

„schämen“	„Ein Schamthema mit grosser Zukunft! #Flugscham #Fleischscham #Konsumscham #Kleiderscham Wir haben allen Grund, uns zu schämen!“
	„Wegen der #Klimajugend haben wir bereits den #Flugscham, #Fleischscham, #Kinderscham und neuerdings auch den #Lieferdienstscham. Wohl eine Frage der Zeit, bis die #Klimastreiker fordern, dass wir uns auch noch für unser #Leben schämen müssen.“
	„Der absurdeste Internetbegriff ist für mich #Flugscham. Ich meine, wer kommt auf die krude Idee, z. B. meiner Freundin & mir einreden zu können, dass wir uns für's Fliegen schämen sollten. Total irre. So Begriffe, die gibt's auch nur hier. Beim Bäcker redet da kein Mensch drüber.“
„schlecht“	„CO ₂ -Emissionen: Fliegen ist schlecht. Braunkohle ist schlechter. Beides muss reduziert werden. Over. #Klimaschutz“
	„seit 2 monaten muss ich ab frankfurt pendeln. freitag+sonntag nur chaos. zugausfälle. geräumte züge weil zu voll. heute 2,5 std spät. das mute ich mir nicht mehr zu. schade fürs klima, aber ich werde eben mit schlechtem gewissen fliegen. #deutschebahn #bahn“
	„Alle die #fliegen sind echt unten durch bei mir denn wegen denen Hat der #Diesel einem schlechten Ruf. Wenn niemand mehr fliegen würde dann könnten wir einfach weiter Diesel fahren. Das würde sich vom CO ₂ ausgeglichen. Deswegen kein Mitleid mit den opfern der #Lufthansa #Streiks“

3.3 Qualitative Interviews

Um Einblicke in die Wahrnehmung und Bewertung des Phänomens Flugscham in der Bevölkerung zu bekommen, wurde als dritte empirische Erhebung neben der Medien- und der Twitter-Analyse eine Befragung von Passant*innen zum Thema Reise- und Flugverhalten in der Frankfurter Innenstadt durchgeführt. Erfragt wurden u. a. individuelle Einstellungen zum Reisen und zur Verkehrsmittelwahl, die Häufigkeit von privaten und dienstlichen Flugreisen sowie Wahrnehmung und Bewertung der Flugscham-Debatte.

3.3.1 Methodik

Die Befragung fand an zwei Tagen im Oktober 2019 an zwei unterschiedlichen öffentlichen Orten in Frankfurt statt. Die Auswahl der Befragten erfolgte nach einem quotengesteuerten Zufallsprinzip, um die Stichprobe hinsichtlich Geschlecht und Alter ausgewogen zu gestalten. Es wurden insgesamt 20 Personen, je 10 Frauen und 10 Männer zwischen 19 und 64 Jahren befragt. Das Durchschnittsalter betrug 41 Jahre.

Die Interviewbefragung erfolgte in Arbeitsteilung, für die ein doppelter Leitfaden vorbereitet wurde. Während die interviewende Person eine Kurzversion verwendete, die auf einen strukturierten Gesprächsfluss ausgerichtet war, beschäftigte sich die zweite, notierende Person damit, die Antworten in einem ausführlicheren Leitfaden direkt in Kategorien zu erfassen und prägnante Aussagen als Zitate festzuhalten. Diese Dokumentationsweise erleichterte den Zugang zu den Befragten, da aufgrund fehlender Audio-Aufnahmen Datenschutzerklärungen und -bedenken der Befragten ausblieben. Die Interviews dauerten durchschnittlich 5–10 Minuten.

3.3.2 Auswertung

3.3.2.1 Reise- und Flugverhalten

Bezogen auf Urlaubsreisen ist bei den Befragten das Flugzeug überwiegend das bevorzugte Verkehrsmittel. Die Frage, ob sich die Befragten ein alternatives Verkehrsmittel für ihre Urlaubsreisen vorstellen können, wurde in den meisten Fällen verneint. Aufgrund der Distanz zum Urlaubsort sei das Flugzeug alternativlos. Urlaubsreisen und Flugreisen sind also in den meisten Fällen fest miteinander verbunden.

Bei kürzeren Trips, zu denen überwiegend Besuche von Freund*innen und Familie im In- und Ausland gezählt werden, wird hingegen die Bahn als bevorzugtes und häufig auch sehr zufriedenstellendes Verkehrsmittel genannt. Mit etwas Abstand folgt das Auto. Das Flugzeug wird bei Kurztrips ähnlich selten genannt wie die Bahn bei längeren Urlaubsreisen.

Für Dienstreisen werden das Flugzeug und die Bahn gleichermaßen genannt. Bei innerdeutschen Dienstreisezielen wird jedoch die Bahn deutlich bevorzugt. Als Vorteile wird neben der Zeitersparnis u. a. die Möglichkeit genannt, während der Fahrt arbeiten zu können. Dienstliche Inlandsflüge werden von den meisten der befragten Geschäftsreisenden abgelehnt.

Alle Flugreisen zusammengenommen gaben die Befragten an, im Schnitt ca. 3,4-mal im Jahr das Flugzeug zu benutzen. Gemessen am Bundesdurchschnitt ist das sehr viel.²⁰ Dennoch herrschte unter allen Befragten der Tenor, dass die Häufigkeit ihrer Flugreisen „nicht so hoch“ sei. Bei einem Vergleich der Befragten, die keine Dienstreisen unternehmen mit denen, die dienstlich reisen, lässt sich zudem feststellen, dass die Dienstreisenden deutlich häufiger im Jahr fliegen – und zwar selbst dann, wenn sie angaben, auch beruflich bevorzugt mit der Bahn unterwegs zu sein.

Negative ökologische Auswirkungen des Fliegens werden zwar thematisiert und als problematisch wahrgenommen, auf die tatsächliche Wahl des Verkehrsmittels scheint dies jedoch keinen starken Einfluss zu haben. Deutlich wichtigere Entscheidungskriterien für die Wahl des Verkehrsmittels sind stattdessen Schnelligkeit, Preis, Komfort und Stressfreiheit. Dieser letzte Aspekt wurde vor allem von Eltern mit Kindern thematisiert (Reisen mit viel Gepäck bzw. Kinderwagen).

Um die Wirkungen des Phänomens Flugscham genauer zu untersuchen, wurden die interviewten Personen nach einer Kompensation der durch ihre Flugreisen entstandenen Emissionen gefragt. Weniger als die Hälfte der Befragten gaben an zu wissen, wie man einen Flug kompensiert. Nur wenige haben bereits Ausgleichszahlungen getätigt. Allerdings kann sich die Hälfte grundsätzlich vorstellen, dies zu tun.

²⁰ Nach einer repräsentativen Umfrage zur Häufigkeit von Flügen fliegen 63% der Deutschen selten oder fast gar nicht, 29% ein- bis zweimal pro Jahr und 8% mehr als zweimal im Jahr (<https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend-1735.html>).

In Bezug auf die soziodemographischen Variablen Alter und Geschlecht konnte kein klarer Zusammenhang zum Flugverhalten oder zur Haltung und Bewertung gegenüber Flugscham festgestellt werden. So konnten sich beispielsweise Vorab-Hypothesen wie die, dass Jüngere eher das Flugverhalten anderer beschämen als Ältere, nicht bestätigen.

3.3.2.2 Wahrnehmungen und Einstellungen

Etwa die Hälfte der Befragten kannte den Begriff *Flugscham*, und auch jene, die zuvor noch nichts davon gehört hatten, konnten nach einer kurzen Erklärung durch den Interviewer ein sehr differenziertes Meinungsbild abgeben. Unabhängig davon, ob der Begriff bekannt war, gab ein Drittel der Befragten an, dass sie mit Freund*innen, Bekannten oder in der Familie schon einmal über die Klimawirkungen von Flügen gesprochen haben. Vergleichbar zu den Ergebnissen der Medien- und Twitter-Analyse zeigt sich auch hier, dass die moralische Debatte zum individuellen Flugverhalten und seiner ökologischen Folgen auch ohne den Begriff *Flugscham* geführt wird.

Die Bewertung des Phänomens Flugscham („Was halten Sie davon?“) fiel überwiegend differenziert aus. Dies waren bis auf eine Ausnahme vor allem die Befragten, die angaben, im Freundes- und Bekanntenkreis schon einmal darüber gesprochen zu haben. Klare positive oder negative Positionen waren die Minderheit (Abbildung 11). Die Rezeption des Begriffs erfolgte überwiegend aus einer individuellen und selbst-reflexiven Perspektive (*shame*). Gezieltes Beschämen (*shaming*), z. B. von Politiker*innen oder Personen, die nach Ansicht der Befragten zu viel fliegen usw., kam bis auf zwei Ausnahmen nicht vor. Die Einstellungen und Bewertungen von Flugscham in der untersuchten Stichprobe können wie folgt verortet werden:

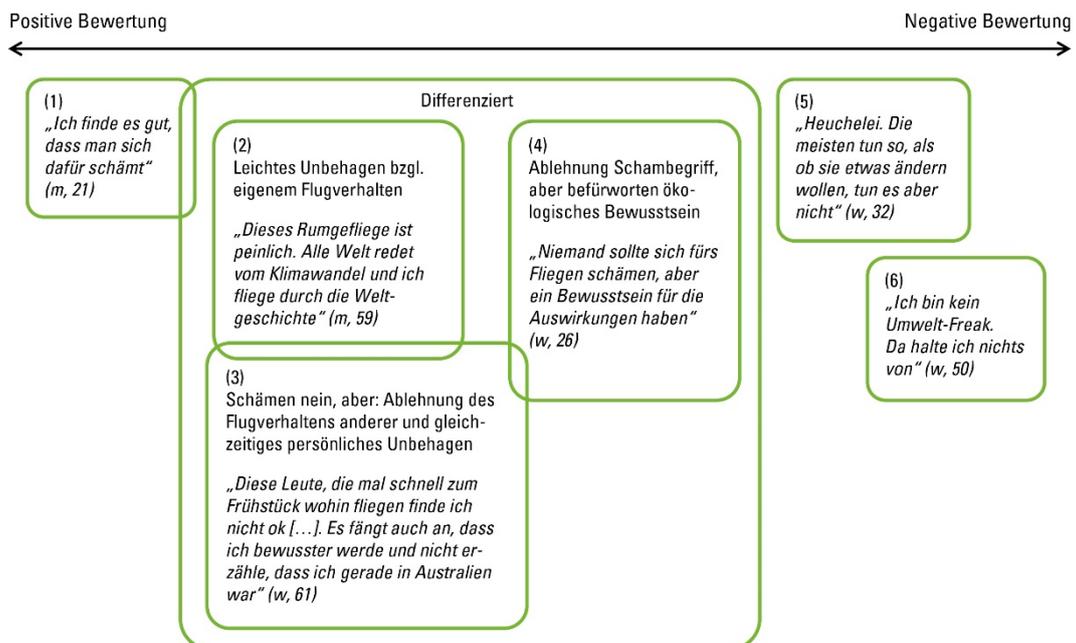


Abbildung 11: Unterschiedliche Bewertungen des Phänomens Flugscham (Angaben in Klammern: Geschlecht und Alter)

- (1) Einige wenige der befragten Personen bewerten das Phänomen positiv, auch wenn ihnen der Begriff *Flugscham* vor der Befragung zum Teil unbekannt war. Sie sind offen dafür, ihre ca. 1-3 Flüge pro Jahr zu kompensieren und geben an, aufgrund der Klimadebatte weniger fliegen zu wollen oder dies bereits zu tun.
- (2) Diejenigen, die ihr eigenes Flugverhalten als „ein bisschen peinlich“ bezeichnen, fliegen im Schnitt ca. 9-mal pro Jahr und kompensieren ihre Flüge oder geben es als Option an, haben aber nicht vor, weniger zu fliegen.
- (3) Jene Befragten, die ein persönliches Unbehagen in Bezug auf das eigene Flugverhalten empfinden und gleichzeitig die Häufigkeit des Fliegens anderer kritisieren (*shame* und *shaming*), fliegen privat bis zu einmal pro Jahr, beruflich teilweise auch häufiger. Kompensationen ziehen sie als eine Option in Erwägung.
- (4) Viele der Befragten lehnen den Schambegriff eher ab, betonen aber gleichzeitig ihr starkes ökologisches Bewusstsein. Sie fliegen im Schnitt 3-mal pro Jahr. Ungefähr die Hälfte kompensiert ihre Flüge oder plant, dies zu tun. Auch zukünftig weniger zu fliegen wird zum Teil überlegt. Klimawirkungen und Flugscham sind bei diesen Personen im Freundeskreis häufig präsenste Themen.
- (5) Eine stärkere Ablehnung des Begriffs findet sich bei den Befragten, die Flugscham als „dummes Zeug“ oder „Heuchelei“ bezeichnen. Sie verstehen das Phänomen als etwas, bei dem sich Fliegende zwar für ihr Flugverhalten schämen, daran aber nichts ändern. Ähnlich wie (4) äußern diese Personen ein starkes ökologisches Bewusstsein und betonen ihr ansonsten umweltfreundliches Verhalten.
- (6) Und schließlich gibt es noch diejenigen, die Flugscham und die Diskussion um die Klimawirkungen des Fliegens strikt ablehnen, weil sie Umwelt- und Klimaschutz insgesamt sehr ablehnend gegenüberstehen.

3.3.2.3 Verhaltensänderungen

Die wenigen Befragten, die angaben, sowohl privat als auch dienstlich weniger fliegen zu wollen oder dies bereits tun, fliegen durchschnittlich mehr als 4-mal pro Jahr. Gleichzeitig war dieser Gruppe der Begriff *Flugscham* mehrheitlich unbekannt. Demgegenüber war denen, die max. einmal pro Jahr fliegen und fast keine Intentionen äußerten, etwas an ihrem Flugverhalten ändern zu wollen, der Begriff *Flugscham* überwiegend bekannt. Der Begriff scheint also eher dort rezipiert und reflektiert zu werden, wo bereits wenig geflogen wird – was allerdings nicht bedeutet, dass bei denjenigen, die verhältnismäßig häufig fliegen, die Klimawirkungen des Fliegens kein Thema sind. Ein Einfluss der Flugscham-Debatte auf die ohnehin selten artikulierten Einstellungsveränderungen, (geplantes) reduziertes Flugverhalten oder die Absicht, Flüge häufiger kompensieren zu wollen, ist daher nicht ohne Weiteres herstellbar.

4 Fazit

Wie einleitend bereits festgestellt und in Kapitel 2 ausgeführt wurde, gab es in der zweiten Jahreshälfte 2019 einen regelrechten Einbruch des Gesamtpassagierverkehrs an deutschen Flughäfen. Vor dem Hintergrund aller dargestellten Erkenntnisse kann die Debatte um Flugscham mit großer Wahrscheinlichkeit zumindest für einen Teil dieses Rückgangs verantwortlich gemacht werden, da sie dazu beigetragen hat, dass bestehende Mobilitätsroutinen hinterfragt wurden und ein breites gesellschaftliches Bewusstsein in Bezug auf die Klimawirksamkeit des Fliegens entstanden ist.

Da die Passagierentwicklungen bei In- und Auslandsflügen bereits seit vielen Jahren stark voneinander entkoppelt sind, liegt die Schlussfolgerung nahe, dass die Flugscham-Debatte bei den Inlandsflügen sozusagen auf fruchtbaren Boden gefallen ist. Ein Blick in die letzten *Climate Change Reports* der Europäischen Kommission können diese These bekräftigen: Fast jede vierte Person in Deutschland gab dort zuletzt an, auf Kurzstreckenflüge zu verzichten. Im EU-Durchschnitt gilt dies für nur etwa jede zehnte Person. Spitzenreiter ist hier übrigens Schweden, das Ursprungsland der Flugscham, wo fast jede dritte Person angab, im Inland auf das Flugzeug zu verzichten (Europäische Kommission 2017, 2019).

Dass eine solche Anpassung des privaten Reiseverhaltens als eine bewusste Klimaschutzmaßnahme verstanden werden kann, darauf deutet auch eine kürzlich veröffentlichte repräsentative Umfrage des Marktforschungsinstituts Ipsos hin, die im Oktober und November 2019 durchgeführt wurde. 41% der befragten Deutschen – und damit im weltweiten Vergleich ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt – gaben dort an, ihr Reiseverhalten insgesamt geändert zu haben, um das Klima zu schützen.²¹

Die Flugschamdebatte ist im Kern nicht nur eine Diskussion über die Klimawirkungen des Fliegens, sondern auch darüber, inwiefern es legitim und moralisch vertretbar ist, trotz dieser bekannten Klimawirkungen zu fliegen. In ihr geht es nicht nur um „harte“ Faktoren wie die Treibhausgasentwicklung im Flugsektor, sondern auch um „weiche“ Faktoren wie soziale und ökologische Normen und Werte. Wie über alle untersuchten Datenquellen hinweg festzustellen war, steht in dieser Debatte weniger eine *subjektive* Norm im Vordergrund, sondern eine *soziale* Norm, die – und das ist das Entscheidende – derzeit neu ausgehandelt wird. Wann, wie oft, wozu und von wem ein Flug unter welchen Bedingungen gerechtfertigt ist, sind Fragen, die aus dieser diskursiven Auseinandersetzung in den (sozialen) Medien, in vielen Familien, Partnerschaften, Freundeskreisen und auch Unternehmen hervorgegangen sind und für die noch nicht überall eine Antwort gefunden wurde. Dass die öffentliche Diskussion über das Fliegen und seine Folgen auch in konkrete politische Maßnahmen münden kann, zeigt im Januar 2020 die Anpassung des Bundesreisekostengesetzes im Rahmen des „Klimaschutzprogramms 2030“, wonach ab sofort neben einem möglichst günstigen Preis für eine Dienstreise auch „umweltbezogene Aspekte“ ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl

²¹ <https://www.ipsos.com/de-de/die-rettung-des-planeten-beginnt-zu-hause>

des Verkehrsmittels sein soll.²² Die dadurch anfallenden höheren Kosten für Bahnreisen und zusätzliche Übernachtungen werden fortan erstattet. Im selben Klimaschutzprogramm wurde auch die Mehrwertsteuersenkung beschlossen, die Fernreisen mit der Bahn im Verkehrsmittelvergleich deutlich günstiger gemacht hat und damit möglicherweise bereits eine erste Lenkungswirkung erzielen konnte.²³ Insgesamt nehmen wir an, dass die Debatte um Flugscham – trotz oder auch wegen der negativen Konnotation des Begriffs, insbesondere in seiner *shaming*-Bedeutung – einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet hat, das Thema Klimawirksamkeit des Fliegens stärker im öffentlichen Diskurs zu verankern. Auf der Grundlage der von uns untersuchten Daten halten wir es für plausibel, dass die sich abzeichnenden Veränderungen im innerdeutschen Reiseverhalten zumindest in Teilen hierauf zurückgeführt werden können. Dies muss allerdings auch vor dem Hintergrund bestehender Trends gedeutet werden, die diese Veränderungen ermöglicht und begünstigt haben.

Aus der Synthese unserer Forschungsergebnisse haben wir schließlich folgende Hypothesen abgeleitet, deren Überprüfung wir für eine weitere wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der öffentlichen und privaten Rezeption und Reflexion der Klimawirksamkeit des Fliegens als lohnend erachten. Analog zu unserem Flowchart sollen sie dazu anregen, die Diskussion weiterzuführen und zu erweitern:

- Das Reisen mit dem Flugzeug verliert insgesamt an Statussymbolik. Je kürzer die zurückgelegte Distanz ist, desto stärker ist dies der Fall.
- Ob sich eine individuelle Flugscham entwickelt, hängt vor allem von der Selbsteinschätzung ab, ob „zu viel“ geflogen wird. Der öffentliche Diskurs, die Kenntnis der Klimafolgen sowie die Beschämung durch andere haben hierauf Einfluss.
- Eine soziale Normierung der Flughäufigkeit wird derzeit neu ausgehandelt – innerhalb der jeweiligen Milieus, aber auch gesamtgesellschaftlich.
- Sowohl für private als auch dienstliche Flugreisen nimmt der Rechtfertigungsdruck zu, insbesondere in Bezug auf den Zweck einer Reise.
- Es gibt einen Spillover-Effekt von dienstlichen auf private Flugreisen, da routinierte Dienstreisen die Bedenken und Hemmnisse zu fliegen insgesamt senken. Die Regulierung von Dienstreisen mit dem Flugzeug nimmt daher auch Einfluss auf private Flugreisen.
- Sich verändernde Rahmenbedingungen und eine Zunahme des Verzichts im Flugreiseverkehr insgesamt bewirken, dass die Luftfahrt- und Tourismusindustrie stärker unter Druck geraten. Eine Zunahme von Anpassungsstrategien, z. B. im Marketing von nachhaltigem Reisen, ist zu erwarten.
- Die Flugscham-Debatte hat zu einer höheren Akzeptanz von politischen Maßnahmen zur Regulierung von Flügen geführt (z. B. die Einführung einer Kerosinsteuer oder ein Verbot besonders kurzer Flugstrecken).

²² https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/rundschreiben-bahnnutzung.pdf?__blob=publicationFile&tv=3

²³ https://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article205637259/Ansturm-auf-Fernzug-Tickets.html

Literaturverzeichnis

- Adjei, E./Roger Behrens (2012): Travel behaviour change theories and experiments: a review and synthesis
- BDL – Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (2016): Zur Bedeutung der Bellyfracht für den Luftverkehr. Warum Luftfrachtverkehr und Passagierluftverkehr einander bedingen und welchen Einfluss das gesetzgeberische und behördliche Handeln hierauf haben
- Becker, Martin/Alex Bohn/Christoph Gärtner/Fabian Haunerland/Marlen Kluge/Marcus Krause/Frank Krischok/Christof Künzel/Michael Mösken/Robert Moll/Frank Neumann/Ralf Rößler/Vincent Rüsike/Oliver Schönherr/Markus Siehlow/Christina Splinter/Michael Sturtz (2008): InterCity-Busverkehr in Europa. WP-TR-14. Transport Economics and Other Infrastructure Working Papers
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Verkehr in Zahlen 2018/2019. Flensburg
- Bopst, Juliane/Reinhard Herbener/Olaf Hölzer-Schopohl/Jörn Lindmaier/Thomas Myck/Jan Weiß (2019): Umweltschonender Luftverkehr. lokal - national - international. Dessau-Roßlau
- Dargay, Joyce M./Stephen Clark (2012): The determinants of long distance travel in Great Britain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 46 (3), 576–587
- DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH (2019): Luftverkehr in Deutschland. Mobilitätsbericht 2018. Langen
- (2018): Luftverkehr in Deutschland. Mobilitätsbericht 2017. Langen
 - (2017): Luftverkehr in Deutschland. Mobilitätsbericht 2016. Langen
 - (2013): Luftverkehr in Deutschland. Mobilitätsbericht 2012. Langen
 - (2011): Luftverkehr in Deutschland. Mobilitätsbericht 2011. Langen
- Europäische Kommission (2019): Special Eurobarometer 490. Climate Change. Wave EB91.3
- (2017): Special Eurobarometer 459. Climate Change. Wave EB87.1
 - (2015): Special Eurobarometer 435. Climate Change. Wave EB83.4
 - (2014): Special Eurobarometer 409. Climate Change. Wave EB80.2
 - (2011): Special Eurobarometer 372. Climate Change. Wave EB75.4
- Goldhahn, Dirk/Thomas Eckart/Uwe Quasthoff (2012): Building Large Monolingual Dictionaries at the Leipzig Corpora Collection. From 100 to 200 Languages. Proceedings of the 8th International Language Resources and Evaluation (LREC'12)
- Götz, Konrad (2007): Freizeit-Mobilität im Alltag oder, Disponible Zeit, Auszeit, Eigenzeit. Warum wir in der Freizeit raus müssen. *Soziologische Schriften* 79. Berlin
- Götz, Konrad/Jutta Deffner/Thomas Klinger (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Schwedes, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2nd ed. 2016. Wiesbaden, 781–804
- Götz, Konrad/Melina Stein (2018): Freizeitmobilität und -verkehr. In: Schwedes, Oliver (Hg.): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. 2nd ed. 2018. Wiesbaden, 323–346

- Ipsos (2020): Climate Change and Consumer Behavior. Global changes in consumer behavior in response to climate change. An Ipsos Survey for the World Economic Forum, January 2020. Hamburg
- Matthes, Gesa (2015): Veränderungen des Verkehrshandelns nach einer Wanderung in Richtung Stadt: Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung. In: Scheiner, Joachim/Holz-Rau, Christian (Hg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden, 133–150
- McFadden, Daniel/Thomas Domencich (1975): Urban travel demand. A behavioral analysis. Contributions to economic analysis 93. Amsterdam
- Müggenburg, Hannah/Annika Busch-Geertsema/Martin Lanzendorf (2015): Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. Journal of Transport Geography 46, 151–163
- Rambukkana, Nathan (2015): Hashtag Publics. 1st, New ed. Digital Formations 103. New York/Bern
- Rammler, Stephan (2001): Mobilität in der Moderne: Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin
- Rössel, Jörg/Gunnar Otte (Hg.) (2011): Lebensstilforschung. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Sonderhefte 51. Wiesbaden
- Schäfer, Martina/Melanie Jaeger-Erben/Sebastian Bamberg (2012): Life Events as Windows of Opportunity for Changing Towards Sustainable Consumption Patterns? Journal of Consumer Policy 35 (1), 65–84
- Scheiner, Joachim/Christian Holz-Rau (Hg.) (2015): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden
- Schmücker, Dirk/Ulf Sonntag/Wolfgang Günther (2019): Nachhaltige Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung. Grundlagenstudie auf Basis von Daten der Reiseanalyse 2019
- Silge, Julia/David Robinson (2017): Text mining with R. A tidy approach. First edition. Beijing/Boston/Farnham/Sebastopol/Tokyo
- Sonntag, Ulf/Dirk Schmücker/Bernd Eisenstein (2019): RA Reiseanalyse Business. Erste Ergebnisse zu den Übernachtungsgeschäftsreisen der Deutschen 2019
- Steding, Dirk/Klaus Kraemer/Uwe H. Bittlingmayer (2003): Räumliche Mobilität und gesellschaftlicher Wandel als sozialökologische Herausforderung. 1. Aufl. ZUFO-Berichte 1. Münster, Westf
- Xiong, Ying/Moonhee Cho/Brandon Boatwright (2019): Hashtag activism and message frames among social movement organizations: Semantic network analysis and thematic analysis of Twitter during the #MeToo movement. Public Relations Review 45 (1), 10–23
- Zemlin, Benjamin (2005): Das Entscheidungsverhalten bei der Verkehrsmittelwahl. 1. Aufl. Lohmar u.a.

Letzter Zugriff aller Onlinequellen: 20.03.2020