



Vis à vis, 13.02.2008, 14:45 Uhr

Ablasshandel für Fluggäste?

Wer fürs Wochenende von Berlin nach Madrid fliegt, produziert genauso viel CO₂ wie ein Kühlschrank in neun Jahren. Damit man trotzdem ruhigen Gewissens ins Flugzeug steigen kann, bieten immer mehr Firmen so genannte Klimaspenden an: Wer einen Flug bucht, spendet im Gegenzug Geld für ein Umweltprojekt, das den CO₂-Ausstoß verringert. Ein Anbieter solcher Klimaspenden ist die Berliner Organisation "Atmosfair". Sonja Volkmann-Schluck spricht mit den Chef von Atmosfair, **Dietrich Brockhagen**, über Sinn und Zweck solcher Klimaspenden.

Das Gespräch im Wortlaut:

Volkmann-Schluck: Ich habe gerade für 70 Euro einen Billigflug nach London gebucht. Wie viel muss ich bei Ihnen noch draufzahlen?

Brockhagen: Das kommt natürlich darauf an, wo Sie losfliegen. Wenn Sie aus Berlin London hin- und zurückfliegen, schätze ich 14 Euro.

Volkmann-Schluck: Wie berechnen Sie diese Summe?

Brockhagen: Das tut unser Emissionsrechner. Der guckt erstmal, in welches Flugzeug sie einsteigen. Wenn Sie das nicht wissen, nimmt er sich das Flugzeug heraus, was am wahrscheinlichsten fliegt, berechnet dann, wie viel Treibstoff das Flugzeug insgesamt verbraucht, wie hoch es fliegt, welche Wirkungen auf die Atmosphäre so entstehen, Kondensstreifen, Ozon und so weiter, und dann werden diese gesamten Wirkungen eben zusammengezählt und auf den einzelnen Passagier an Bord umgerechnet.

Volkmann-Schluck: Und was passiert dann mit dem Geld?

Brockhagen: Das Geld fließt dann an Klimaschutzprojekte mit denen wir Verträge haben. Das können Projekte sein wie zum Beispiel Solarspiegel in Indien, die Wasser heiß machen für Großküchen und bei denen dann Dieselmotoren abgeschaltet werden können. Das heißt, in der Küche laufen dann nicht mehr diese Dieselmotoren, die Diesel verbrennen und direkt CO₂ emittieren, die können dann abgeschaltet werden und statt dessen kommt das warme Wasser jetzt über die Solaranlage.

Volkmann-Schluck: Wer zählt denn zu Ihren Kunden? Sind das mehr Privatleute oder mittlerweile auch schon Firmen?

Brockhagen: Sowohl als auch, ich würde mal im Augenblick sagen, wir haben 80 Prozent Individualreisende und 20 Prozent Firmenkunden.

Volkmann-Schluck: Und auch Politiker?

Brockhagen: Ja, zum Beispiel die komplette Bundestagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen fliegen Atmosfair.

Volkmann-Schluck: Ich kaufe also mein Flugticket, überweise Ihnen im Gegenzug eine Summe für ein Umweltprojekt und kann dann ganz sorglos ins Flugzeug steigen. Ist das nicht auch eine willkommene Ausrede zum sorglosen Fliegen, ein moderner Ablasshandel?

Brockhagen: Ich denke nicht, Ablasshandel ist es schon deswegen nicht, weil das Geld ja ankommt. Die Projekte werden ja überprüft und zwar nicht von uns, wir wären ja befangen, sondern zum Beispiel vom deutschen TÜV und wenn der dann schließlich bescheinigt, dass diese Projekt kontrolliert wurde, und X Tonnen CO₂ eingespart hat, dann haftet er auch für diese Angaben. Damit ist tatsächlich klar, ihr Geld ist angekommen. Trotzdem kann es natürlich sein, dass sie sich besser fühlen dabei und ich glaube, da spricht auch nichts dagegen, denn Sie haben ja in der Tat etwas getan, was gar nicht notwendig gewesen wäre. Es ist ja rechtlich nicht vorgeschrieben und deswegen ist es, glaube ich, kein großer Unterschied zu dem Fall, wenn Sie irgendwie Geld an Brot für die Welt überweisen. Da denke ich, fühlen Sie sich auch wohl und trotzdem ist damit natürlich das Hungerproblem in der Dritten Welt noch nicht gelöst.

Volkmann-Schluck: Auch andere Fluglinien oder auch Reiseveranstalter bieten es ja mittlerweile als Standard an, dass ich etwas für das Klima tun kann, einen bestimmten Betrag überweisen kann an eine Organisation, an ein Umweltschutzprojekt. Ist das nicht aber doch eher ein Marketing-Gag oder einfach

auch eine Werbemaßnahme, damit die Leute weiterfliegen?

Brockhagen: Das kommt darauf an. Ich würde sagen, man muss sich das genau anschauen, wie das im Einzelnen gemacht ist. Wenn die Fluggesellschaften das so umsetzen, dass tatsächlich der Flugpassagier erfährt, wie schädlich das Fliegen für das Klima ist, was da genau passiert, wenn er informiert wird, und letztlich auch transparent darüber informiert wird, was mit dem Geld passiert, dann denke ich, dass nichts dagegen einzuwenden ist. Wenn es aber Hintertürchen, Deckmäntelchen ausgestaltet ist, dann könnte es schon sein, dass Sie Recht haben.

Volkmann-Schluck: Und wie kann ich das als Kunde erkennen, dass da wirklich auch ein seriöses Projekt dahinter steckt?

Brockhagen: Die internationalen Umweltorganisationen haben ja verschiedene Standards sich überlegt, bzw. sich letztlich auf einen geeinigt, das ist der so genannte Gold-Standard und der sorgt eben tatsächlich dafür, dass ganz bestimmte Nachhaltigkeitskriterien fest geprüft werden. Das heißt, es muss klar sein, dass das Geld nicht nur dem Klima zugute kommen darf, sondern es müssen letztlich auch Menschen vor Ort etwas von dem Projekt haben. Das heißt, erneuerbare Energien, die gefördert werden, müssen wirklich dann den Bewohnern von Dörfern zugute kommen und Ihnen dabei helfen, auch ihre Lebensbedingungen zu verbessern. Deswegen ist der Gold-Standard ganz wichtig, und eben auch diese Zusatzaufgabe, dass die Projekte von einem haftenden Prüfer geprüft werden.

Volkmann-Schluck: Sie haben Ihr Unternehmen Atmosfair 2005 gegründet und seit dem geht es steil bergauf. Sie konnten 2007 ihren Umsatz von 200.000 auf über eine Million Euro verfünffachen. Wie viel Geld fließt denn bei Ihnen tatsächlich in die Klimaschutzprojekte und wie viel in die Verwaltung?

Brockhagen: Bis jetzt haben wir einen Schnitt von 86 Prozent Klimaschutzprojekte, und 14 Prozent Verwaltung geschafft, das war 2005 und 2006 anders, ich hoffe, wir schaffen 2007 ein Verhältnis von nur 12 Prozent Verwaltung und 88 Prozent für die Projekte.

Volkmann-Schluck: Gibt es überhaupt so viele Klimaschutzprojekte, wenn Sie jetzt soviel Geld einnehmen, müssten Sie ja auch garantieren, dass es wirklich in diese Projekte fließt.

Brockhagen: Projekte gibt es ohne Ende, das ist nicht das Problem. Die Vereinten Nationen haben ja auch mal diese, wie heißt das auf Deutsch, Millennium Goal Development ausgegeben, also die weltweiten Entwicklungsziele. Da ist die Energieversorgung ein ganz großes Thema, weil tatsächlich Millionen von Menschen weltweit noch ohne gesicherte Energieversorgung stehen und dann natürlich auch schwer betroffen sind, wenn Krankenhäuser, Schulen nicht richtig versorgt werden

können. Und jetzt besteht einfach die Wahl, entweder in solchen Ländern weiter auf fossile Brennstoffe zu setzen, also alles, was mit Kohle, Öl zu tun hat, oder auf erneuerbare Energien zu setzen und insofern gibt es also wirklich ganze Länder, die jetzt eben sinnvoll umgestellt werden könnten. Bloß für uns ist das Problem, dass wir nicht einfach eine Vollförderung betreiben. Wir können jetzt nicht in ein Land gehen, wie, ich sage jetzt mal Mali und dort eben ein komplettes Stromnetz aufbauen, sondern wir brauchen auch einen Akteur vor Ort, der sagt, ich will jetzt kommerziell Menschen mit Strom versorgen. Das muss sich schon irgendwie rechnen und die Nutzer müssen auch letztlich dafür einen Beitrag bezahlen. Wir können das nur subventionieren. Unsere Rolle ist eben eine Förderung, sprich die Deckungslücke zu schließen zwischen dem, was es derzeit kostet und dem, was die Menschen bezahlen können, aber wir werden nie komplett alleine Projekte jetzt aus dem Boden stemmen, denn das hat eben einfach die jahrelange Entwicklungshilfe gezeigt, wenn die Verantwortung von den Menschen vor Ort nicht da ist, dann kann es leicht ein Fehlschlag werden.

Volkman-Schluck: Sie sind Physiker und Umweltökonom, haben jahrelang für das Umweltministerium und auch für die Europäische Kommission in Brüssel gearbeitet. Wie sind Sie auf die Idee gekommen, mit den Klimaspenden für das Fliegen?

Brockhagen: Ich bin, glaube ich, selber persönlich gar nicht darauf gekommen, die Engländer waren uns da um Jahre voraus. Ähnliche Modelle gibt es in England meines Wissens seit 1997, also seit schon vor zehn Jahren. Die Idee zu Atmosfair kam eher daher, dass wir von Umweltsicht aus mit verschiedenen Akteuren überlegt haben, dass diese freiwilligen Klimaschutzbeiträge schon ein sinnvoller Ansatz sein können, aber uns nicht sicher waren, ob das, was jetzt an Modellen praktisch da ist, wirklich auch so gut ausgestaltet ist, dass es definitiv unter dem Strich der Umwelt, beziehungsweise dem Klima hilft. Und deswegen wurde auch atmosfair eben aus einem Forschungsprojekt des Umweltministeriums aus der Taufe gehoben, wo wir uns ein Jahr lang die Frage gestellt haben, wie müssen wirklich die Standards sein, damit das Ganze zum Nutzen des Klimas funktioniert.

Volkman-Schluck: Was machen Sie denn anders als andere Organisationen?

Brockhagen: Ich denke, ein wichtiger Punkt ist natürlich die Emissionsberechnung. Der Emissionsrechner, den wir da entwickelt haben, ist schon wirklich genau, er basiert auf wissenschaftlichen Fakten und Methoden und ist auch der einzige Rechner weltweit, der vom Umweltbundesamt genehmigt wurde. Dann, bei den Projekten verwenden wir eben diesen CDM GOLD-standard. Das macht es für uns nicht einfacher, weil die Auflagen eben so hoch sind, aber das ist wirklich die einzige Garantie sicher zu sein, dass wir mit unserem Geld die Projekte erst ermöglichen. Es besteht ja sonst einfach die Gefahr, dass man letztlich Projekte fördert, und sich jemand das Geld in die Tasche steckt, wenn das Projekt sowieso schon gelaufen wäre. Da gibt es beim GOLD-Standard doch sehr dezidierte Vorschriften, die das eben verhindern. Und letztlich vielleicht bei der Kommunikation - wir achten einfach sehr darauf, dass wir die Kunden korrekt informieren, das heißt also wirklich die

Information vollständig darlegen und ihnen nicht das Gefühl vermitteln, wenn du jetzt diesen Beitrag bezahlst, dann ist das Problem damit erledigt. Das wäre, glaube ich, einfach zu viel versprochen. Es ist gut, diese Klimaschutzbeiträge zu bezahlen, es ist glaube ich das Beste, was man in der derzeitigen Situation tun kann, aber es löst das Problem nicht dauerhaft. Von daher wollen wir eben nicht einen Lebensstil fördern, der jetzt eben zum Abstumpfen führt oder der Idee, dass alles so weitergehen kann wie bisher, sondern wir wollen einfach Nachdenklichkeit anregen und Bewusstsein schaffen.

Volkmann-Schluck: Sie sagten, es gibt noch viele andere Organisationen bei denen man auch für das Fliegen, dann für das Klima spenden kann. Gibt es da auch so einen Wettbewerb unter den Anbietern, nach dem Motto, wo muss ich am wenigsten für mein gutes Gewissen bezahlen?

Brockhagen: Ich denke, wir kommen so langsam in die Situation hinein. Derzeit fängt es gerade so an, weil tatsächlich das Klimathema inzwischen soweit um sich gegriffen hat, und bekannt ist, was natürlich sehr gut ist, dass einfach sehr viel mehr Akteure auf den Markt springen. (..)

Volkmann-Schluck: Sie haben schon für verschiedene Institutionen gearbeitet, mussten Sie da auch mal ins Flugzeug steigen?

Brockhagen: Ja, in der Tat. Als ich für das Umweltministerium gearbeitet habe, musste ich einmal nach Brasilien fliegen.

Volkmann-Schluck: Und sonst fliegen Sie aber gar nicht.

Brockhagen: Nein, privat fliege ich gar nicht.

Volkmann-Schluck: Und wohin fahren Sie dann in den Urlaub?

Brockhagen: Es kommt darauf an. Meistens in die Alpen, ansonsten mit dem Fahrrad schon gerne mal nach Tschechien oder auch bis nach Südfrankreich runter.

Volkmann-Schluck: Sie sind 1997 auf dem Landweg zur Klimakonferenz nach Kyoto gefahren. Wie lange haben Sie denn da gebraucht?

Brockhagen: Ich glaube, ein Weg war zehn oder elf Tage.

Volkmann-Schluck: Und wie haben Sie das gemacht? Können Sie die Reise vielleicht einmal kurz beschreiben?

Brockhagen: Ich war da nicht alleine, das war eine Gruppe von insgesamt 40 Teilnehmern, die sich lose über das Internet und Email gefunden haben und die meisten sind in Westeuropa zugestiegen. Einige kamen aus England, dann ging das über Berlin mit dem Zug, dann nach Warschau, Moskau und dann von Moskau nach Irkutsk und dann durch die Mongolei durch bis hin nach Peking. Und dann noch die 50 Kilometer nach Tientsien mit dem Bus und dann ging von dort aus die Fähre nach Kobe und in Japan, von Kobe bis nach Kyoto sind wir dann mit dem Fahrrad gefahren.

Volkmann-Schluck: Wie war das im Gegensatz zu einer Flugreise, was war der Gewinn solange zu reisen?

Brockhagen: Der Gewinn ist erstmal unvergleichliche Erinnerungen. Die Tatsache, dass ich auch jetzt, zehn Jahre später die Teilnehmer noch wie von gestern kenne. Wir haben jetzt lange uns aus den Augen verloren, aber wenn dann mal eine Email kommt, ist es sofort wieder gelaufen. Ich habe die Bilder sofort wieder vor Augen und es ist einfach ein Teil, den ich nicht mehr missen möchte.

Volkmann-Schluck: Sie machen ja auch auf Ihrer Internetseite Werbung für das Nicht-Fliegen. Sie sagen, nicht-fliegen sei immer besser als fliegen, selbst wenn man noch so viel für das Klima spendet. Schießen Sie sich damit nicht auch ins Bein? Denn, wenn die Leute nicht mehr fliegen, dann hat ihr Unternehmen ja auch keinen Sinn mehr.

Brockhagen: Dass Nicht-Fliegen tatsächlich besser für das Klima ist, ist einfach so einfach zu verstehen, dass es gar kein Sinn hätte, das anders darzustellen. Jedes Kind, was heute in der Schule etwas über Klimawandel erfährt, wird eben, schon wenn es ins Auto steigt, vom Rücksitz aus seine Eltern zum Thema Klima ansprechen. Das passiert einfach ständig. Wir kriegen das ja auch mit. Eltern sind es vor allem, die bei uns anrufen, die dann eben von ihren Kindern ermahnt worden sind und jetzt auch mal wegen des Fliegens nachfragen. Von daher ist es, glaube ich, einfach bekannt. Deswegen glaube ich nicht, dass wir uns damit ins Knie schießen. Aber natürlich ist es so, wenn politisch langfristig, rechtlich verpflichtende Instrumente gefunden werden, und damit der Flugverkehr auf klimafreundliche Bahnen gelenkt wird, dann hätten wir uns natürlich überflüssig gemacht, und damit habe ich überhaupt kein Problem. Wenn das Ziel erreicht ist, umso besser.

Volkmann-Schluck: Im Moment sieht es aber eher anders aus. Fliegen wird immer billiger. Flughäfen werden ausgebaut, die Welt vernetzt sich immer mehr, man fliegt eigentlich doch auch länger und mehr. Sehen Sie überhaupt Chancen, dass wir mal irgendwann weniger fliegen werden?

Brockhagen: Ich sehe - zumindest im Geschäftsreisebereich - doch, dass Travelmanager verstärkt darüber nachdenken, ob nicht, selbst bei Anlässen, die bis

jetzt noch als absolut Flug notwendig bezeichnet wurden, also, Vertragsabschlüsse, Kundengespräche doch jetzt zum ersten Mal Fragezeichen auftauchen, ob man nicht auch so etwas noch adäquat mit Videokonferenz vernetzen könnte. Das war bis jetzt einfach ein Tabu, da hat aber die Technik einen Riesensprung gemacht in den letzten Jahren. Man kann das inzwischen auch schon sehr gut vom eigenen Computer aus machen, das wird sich sicherlich auch noch weiter entwickeln. Da denke ich schon, dass ich im Geschäftsreisebereich noch eine Menge tun wird, insbesondere in den nächsten Jahren und damit auch tatsächlich Flüge eingespart werden. Nun muss man aber wissen, dass der Geschäftsreisebereich nur ungefähr ein viertel des kompletten Flugaufkommens weltweit abdeckt, das heißt also drei Viertel der Reisen sind tatsächlich Privatreisen und da denke ich, muss man wirklich sehen, dass das eine langfristige Geschichte sein wird. Der Trend im Urlaub ist ja der, dass die Urlaubsreisen immer kürzer werden, was es in den 60er und 70er Jahren einmal gab, dass man drei Wochen Urlaub am Stück macht, das gibt es ja heute gar nicht mehr.

Volkman-Schluck: Müsste Fliegen nicht einfach wieder teurer werden - oder wird es irgendwann wieder teurer und dadurch dann schon mal die Nachfrage weniger?

Brockhagen: Ich gehe davon aus, dass Fliegen auch wieder teurer wird, einfach deswegen weil die Ölpreise ja steigen. Bis vor vier oder fünf Jahren war das so, dass 15 Prozent der Gesamtkosten bei den Fluggesellschaften Kerosinkosten waren. Das hat sich inzwischen glaube ich mehr als verdoppelt, das heißt, wenn auch die Billigflieger derzeit große Margen gefunden haben, wo sie Kosten sparen können, so glaube ich doch, wenn es den Billigfliegern jetzt nicht in Zukunft noch weiter gelingt, Subventionen abzukassieren - nur deswegen sind die Preise letztlich ja so günstig, da zahlen ja ganze Gemeinden und Gebietskörperschaften drauf. Wenn die Subventionen gestoppt werden, müssten die Preise wieder steigen.

Volkman-Schluck: Heißt das, dass wir dann vielleicht in zehn Jahren wieder mehr Urlaub an der Ostsee oder im bayerischen Wald machen und eben nicht mehr nach Südafrika fliegen?

Brockhagen: Das weiß ich nicht. Ich kann mir allerdings vorstellen, dass wir tatsächlich ganz anders über das Reisen denken. Es ist ja derzeit schon so, dass der Tourismus sich bipolar entwickelt. Das eine ist der so genannte hybride Konsument, der eben sehr stark auf Preis-Leistungs-Verhältnis achtet und für den tatsächlich Entfernung, Exotik eine gewisse Rolle spielen, Prestige spielt da mit rein, mal sehr weit weggewesen zu sein. Das ist so die eine Schiene, die ganz klar wächst, und die andere Schiene ist aber auch die Rückbesinnung zu mehr Ruhe. Beide Segmente wachsen sehr stark. Von daher denke ich, wir werden sehen wo wir in zehn Jahren stehen, aber es gibt durchaus die Chance, dass tatsächlich der entschleunigte Sektor deutlich dazu gewinnt.

Drucken

Fenster schließen!