

## WIRTSCHAFT

BILANZ KARRIERE DIGITAL GELD

WIRTSCHAFT CO2-ABGABEN

# Das seltsame Geschäft mit den Klima-Spenden

Von Kai Althoetmar | Veröffentlicht am 05.07.2008 | Lesedauer: 6 Minuten



Ein Flugzeug zieht einen Kondensstreifen hinter sich her: Die Luftfahrt steht besonders im Visier der Umweltschützer

Quelle: dpa

Reisen – mit dem Flugzeug, Auto, Bus oder Bahn – belastet die Umwelt. Umweltbewusste Bürger können sich ein besseres Gewissen erkaufen, wenn sie beim Kauf eines Flugtickets für Klimaschutz-Projekte spenden. Doch Wissenschaftler bezweifeln die seriöse Berechnung solcher Abgaben.

Isst jeder, der eine Flugreise macht, ein „Klimakiller“? Wenn ja, wie viel Klima darf man „killen“? Und – kann man das wieder gutmachen? Ein Hin- und Rückflug von Frankfurt nach New York verursacht pro Passagier immerhin etwa vier Tonnen Kohlendioxid. Das ist mehr als das klimaverträgliche Budget eines Menschen für ein ganzes Jahr, das nach Angaben der gemeinnützigen Bonner Klimaschutz-GmbH Atmosfair drei Tonnen beträgt. Dass der

Mensch zuviel CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursacht, gilt gemeinhin als Grund für den Klimawandel mit all seinen Folgen.

Das Problem: Mit drei Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt kaum ein Deutscher aus, schon gar nicht, wer in die Ferne jettet. Und weil das so ist, appellieren Klimaschützer ans Gewissen und bitten um Ausgleichsabgaben: für den Flugverkehr, auch für Auto-, Bus- und Bahnfahrten. Rechner im Internet kalkulieren den Anteil der Reise am Treibhauseffekt und machen ein Angebot, Klimaschutzprojekte mit einer Spende zu unterstützen und den verursachten Kohlendioxidausstoß auszugleichen.

Die Idee dahinter: Treibhausgasemissionen, die durch Verkehr entstehen, werden andernorts auf der Welt durch verschiedenste Projekte neutralisiert. Meist mindern Investitionen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, indem sie die Verbrennung von Diesel reduzieren – sei es mit Solarküchen, Wasserkraftwerken oder Biogasanlagen. Unter dem Strich wäre die CO<sub>2</sub>-Belastung eines so neutralisierten Flugs dann null.

Im Visier haben die Angebote vor allem Flugreisende. Der bekannteste Anbieter ist Atmosfair. In deren Onlinerechner gibt der Reisende seine Flugroute ein. Das Ergebnis lautet zum Beispiel: Ein Flug von Frankfurt nach New York und zurück lasse sich mit einer Klimaspende von 93 Euro ausgleichen, zahlbar per Lastschrift, Überweisung oder Kreditkarte. Das Geld geht an eine Solarküche in Indien, an ein Klein-Wasserkraftwerk in Honduras oder eine Biogasanlage in Thailand. Unabhängige Prüfer kontrollieren die Projekte.

## **Umwelt-Spenden sind steuerlich absetzbar**

Einige Kompensationsanbieter sind gemeinnützig, andere gewinnorientiert. Die Umweltstiftung WWF finanziert aus Spenden Biogasanlagen in Nepal. Jede Anlage, die Rinderdung nutzt, spart pro Jahr drei Tonnen Kohlendioxid ein. Kerosinkocher werden überflüssig, Wälder nicht für Feuerholz geplündert. Die Spenden sind steuerlich absetzbar. Die Spendenbereitschaft ist allerdings noch mäßig. 2007 gingen beim WWF 180 Zahlungen ein, insgesamt 16.000 Euro.

Die Züricher Non-Profit-Stiftung Myclimate bekam im vergangenen Jahr rund 2,2 Mio. Euro an Klimaspenden, damit wurden 77.500 Tonnen CO<sub>2</sub> ausgeglichen. „Das Spendenvolumen nimmt ständig zu“, sagt Myclimate-Sprecherin Kathrin Dellantonio. „Aber bislang werden in Europa nicht mal ein Prozent der Flüge kompensiert.“ Bei Onlinebuchungen über TUIfly etwa seien es schon zehn Prozent. Ticketzuschläge wegen der hohen Kerosinpreise dämpften bislang nicht die Spendenbereitschaft.

Eine zwangsweise Klimaabgabe auf Flüge hält WWF-Klimareferentin Juliette de Grandpré für nicht sinnvoll. Der Staat solle lieber eine Kerosinsteuer einführen und auch auf Auslandsflüge die Mehrwertsteuer erheben. „Sonst machen die Fluggesellschaften nichts, und nur der Verbraucher zahlt.“ Nötig seien effizientere Flugzeuge.

Auch Fluggesellschaften und Onlinereisebüros bieten mittlerweile CO<sub>2</sub>-Rechner und Spendenprojekte an. Lufthansa und Swiss zum Beispiel kooperieren mit Myclimate. Das Geld geht an zwei Projekte in Indien. „Dort werden Emissionen reduziert, indem Strom aus landwirtschaftlichen Abfällen hergestellt wird anstatt aus Kohle und Diesel“, heißt es bei der Stiftung. Auch Internetportale wie TUIfly, Opodo oder Lastminute.de machen am Ende der Buchung ein Angebot. Mit den Spenden realisieren die Zertifikateanbieter die Projekte.

## **Anbieter berechnen unterschiedlichen CO<sub>2</sub> -Ausstoß bei gleicher Route**

Allerdings kann der ermittelte Kohlendioxidausstoß für die gleiche Route sehr verschieden ausfallen, weil nicht überall gleich gerechnet wird. Entsprechend unterschiedlich ist der zu spendende Betrag. Beispiel Frankfurt – New York und zurück. Sind es bei Atmosfair 93 Euro, verlangt Greenseat aus den Niederlanden 33,59 Euro für 2,7 Tonnen CO<sub>2</sub> und der britische Anbieter Climate Care 16,38 Euro für 1,72 Tonnen CO<sub>2</sub>. Der WWF veranschlagt pro 1000 Flugkilometer neun Euro Kompensation, bei Kurzflügen unter 1000 Kilometern 14 Euro. Für die Atlantikroute macht das bei 12.360 Kilometern 111,24 Euro. Myclimate erbittet für 2,82 Tonnen Kohlendioxid 72 Euro, die in einen Windpark auf Madagaskar investiert werden. Soll auch nur die Hälfte in Schweizer Projekte gesteckt werden, fallen 214 Euro an – billig sind Ausgleichsmaßnahmen nur in Drittweltländern zu realisieren.

Einige Rechner berücksichtigen, dass in 9000 Meter Flughöhe ausgestoßenes CO<sub>2</sub> zwei- bis viermal klimaschädlicher ist als am Erdboden, andere nicht. Nur manche beziehen andere Emissionen wie Stickoxid, Wasserdampf und Aerosole mit ein. Laut Atmosfair beträgt die wahre Klimabelastung durch Flugzeuge das 2,7-fache der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

## **Standards der Fluggesellschaften sind niedriger**

Die Fluggesellschaften setzen die Standards niedriger an. Lufthansa stellt seit September einen von Myclimate betriebenen Rechner auf seine Website, nimmt aber allein den CO<sub>2</sub>-Ausstoß als Rechengrundlage. Ergo schrumpft der Obolus für den New-York-Trip auf 24 Euro, bei nur 1,2 Tonnen Kohlendioxid. Zahlen zur Kundenresonanz nennt die Lufthansa nicht. Für eine Zwischenbilanz sei es noch zu früh, sagt Sprecher Peter Schneckenleitner. Der Konzern beteuert, sein Rechner basiere „auf realen Daten aus dem Lufthansa-Flugbetrieb“.

Atmosfair entging das Geschäft mit einigen Fluggesellschaften, weil sich die Pioniere weigerten, ihren CO<sub>2</sub>-Rechner umzustellen. Myclimate ließ sich auf Vorgaben von Großkunden ein. Viele Wissenschaftler lehnen die Methodik der Airlines ab. Sie kalkulieren nach dem sogenannten RFI-Faktor (Radiative Forcing Index). Dieser Strahlungsantrieb ist Maßeinheit für die Klimawirksamkeit verschiedener Schadstoffe. Nach dem RFI wäre der Klimaschaden doppelt so hoch. Berücksichtige man die Bildung reflektierender Kondensstreifen und Zirruswolken durch Flüge, betrage der Faktor sogar drei bis fünf. Das ergab kürzlich auch eine Studie des Umweltbundesamtes. Lufthansa lege den RFI-Faktor nicht zugrunde, so Schneckenleitner. Es sei wissenschaftlich umstritten, ob der RFI tatsächlich ein geeignetes Maß für die Bewertung der Klimawirksamkeit von Verkehrsträgern ist.

Auch für die geförderten Klimaprojekte gibt es keine einheitlichen Kriterien. Ein Maßstab ist der „Gold Standard“ des Weltklimarates IPCC. Der garantiert, dass die Projekte nur dank der Kompensationsgelder entstehen. Die lokale Bevölkerung wird eingebunden, es gibt nur Vorhaben mit erneuerbaren Energien und zur Energieeffizienz. Andere Standards dagegen lassen Atomenergie oder große Staudammprojekte als Ausgleich zu. Wer Ablass für seine Klimasünden begehrt, sollte sich deshalb fragen: Wie wird die Abgaslast berechnet? Sind die Projekte nach dem Gold Standard zertifiziert? Ist der Anbieter gemeinnützig oder gewinnorientiert? Und wie hoch sind die Verwaltungskosten?

Klimaschützer halten die Kompensation nur für den zweitbesten Weg. „Wir brauchen mehr als die Kompensationen, um unter zwei Grad Temperaturanstieg zu bleiben“, sagt WWF-Fachfrau de Grandpré. Viele Wissenschaftler gehen davon aus, dass die schlimmsten Folgen des Klimawandels nur in akzeptablen Grenzen zu halten sind, wenn die Erde sich nicht mehr als zwei Grad gegenüber dem vorindustriellen Wert von 1840 erwärmt.

„Klimaschutzinvestitionen in Entwicklungsländer sind gut“, sagt de Grandpré. Aber sie könnten „den falschen Eindruck erwecken, wir könnten weitermachen wie bisher“.

Besser sei der Verzicht auf überflüssige Flugreisen. Ein Ersatz für Energiesparen und den Umstieg auf erneuerbare Energien sind die Bußzahlungen nicht, denn die Vorräte an Öl sind nicht unerschöpflich. Für die Klimabilanz ist es zwar letztlich egal, ob ein Flug kompensiert wird oder ausfällt. Aber Fluglärm oder Kriege, die um Öl oder mit Petrodollars geführt werden, lassen sich nicht kompensieren.

### **Klimarechner im Internet:**

[www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)

[www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)

[www.climatecare.org](http://www.climatecare.org)

[www.greenseat.com](http://www.greenseat.com)

[www.wwf.de/klimaneutral](http://www.wwf.de/klimaneutral)

Ein Angebot von WELT und N24.

© WeltN24 GmbH

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/104090541>