

Samstag, 18. Mai 2019

Frankfurter Allgemeine Zeitung

atmosfair i.Zshg.m. Flugverkehr, Reiseindustrie

|  |                                                        |  |         |  |                                                                            |
|--|--------------------------------------------------------|--|---------|--|----------------------------------------------------------------------------|
|  | Seite: 19 / oben links<br>Seitenanteil:<br>Farbigkeit: |  | täglich |  | Verbreitete Auflage: 242.903<br>Reichweite: 823.441<br>Anzeigenäquivalenz: |
|--|--------------------------------------------------------|--|---------|--|----------------------------------------------------------------------------|

atmosfair gGmbH

79.066 - 3 - RL - TZ - 36500226 -

# Die Null muss

Plötzlich will ein deutsches Unternehmen na  
klimaneutral werden. Das klingt gut. Doch nicht a

Von Niklas Záboji

**A**nfang dieser Woche musste bei Daimler plötzlich alles ganz schnell gehen. Ein eilig anberaumtes Pressegespräch und entschlossene Worte von Ola Källenius, der Dieter Zetsche Ende Mai an der Konzernspitze ablöst: 50 Prozent Elektroautos im Jahr 2030 und 100 Prozent CO<sub>2</sub>-neutrale Flotte im Jahr 2039, lauten die neuen Zielmarken in Sindelfingen. Der Zeitplan ist ambitioniert und dürfte vor allem dem Druck geschuldet sein, gegenüber Konkurrent Volkswagen in Sachen Elektromobilität nicht ins Hintertreffen zu geraten. Ein Fall von Nachvorverteidigung, sagen Beobachter.

Doch damit nicht genug. Die acht deutschen Produktionsstätten von Daimler sollen sogar schon in drei Jahren klimaneutral sein, kündigte Källenius an. Strom will man künftig nur noch aus erneuerbaren Quellen beziehen, zumindest so weit wie möglich. Den übrigen Energiebedarf sollen gasbetriebene Kraft-Wärme-Anlagen zur gemeinsamen Erzeugung von Strom und Wärme decken. Wo man neue Fabriken hochzieht, etwa im polnischen Jawor oder im südungarischen Kecskemet, werde zudem von Beginn an auf das höchste Maß an Effizienz geachtet, heißt es bei Daimler.

Daimler steht mit seinem Kurs bei weitem nicht allein da – und setzt andere Industrieunternehmen unter Druck. Das Münchener Traditionsunternehmen Siemens hat sich zwar schon vor einiger Zeit eine Null-Emissions-Strategie auf die Fahnen geschrieben, doch das angepeilte Jahr 2030 wirkt von dieser Woche an reichlich mutlos. VW peilt für seine weltweite Produktion gar erst das Jahr 2050 an, selbiges gilt für den Logistikkonzern Deutsche





Post. Einzig der Autzulieferer Bosch ist noch ehrgeiziger als Daimler und plant, wie Geschäftsführer Volkmann Denner vor wenigen Tagen mitteilte, schon im kommenden Jahr eine vollständige CO<sub>2</sub>-Neutralität an – und das in allen seinen weltweit 400 Werken.

Schöne grüne Industriewelt also? Umweltorganisationen sind wie immer skeptisch, wie ernsthaft derlei Ankündigungen sind. Zwar habe sich der Branchenverband BDI schon erkennbar pro Pariser Klimaziele positioniert, sagt Juliette de Grandpré vom WWF. Bei den Unternehmen aber müsse man genau hinschauen. So würde manche Investition Emissionen nur von A nach B schieben.

Tatsächlich ist nicht einmal Branchenprimus Bosch in der Lage, seine derzeit im Jahr emittierten 3,3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> von jetzt auf gleich runterzufahren. Dann müsste man den Laden dichtmachen. Verwirklicht werden soll das Ziel durch den Zukauf von Ökostrom und Exklusivverträge mit Betreibern von Wind- und Solarparks, teils aber auch durch den Bau eigener Erzeugung, etwa im Forschungszentrum im schwäbischen Rottum. Zusammen mit milliardenschweren Ausgaben in die Energieeffizienz soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf diese Weise stark sinken und in einigen Jahren null erreichen. Bis es aber so weit ist, dass in der Produktion wirklich keine fossilen Energieträger mehr verbrannt werden, sind sogenannte Klimakompensationen vonnöten – und eben da liegt der Hase im Pfeffer.

So wirbt Bosch mit der Aufforstung geordeter Wälder in Panama oder dem Brunnenbau in Uganda, so dass durch Projekte in Entwicklungsländern in etwa so viel CO<sub>2</sub> eingespart wird wie hierzulande weiter in die Atmosphäre entweicht. Das Verfahren ist erprobt: Zertifikat gegen Geld. Eine Zertifizierung nach dem gelobten Mechanismus für umweltverträgliche Entwicklung (CDM) haben die von Bosch unterstützten Projekte indes allesamt nicht, bestätigt eine Sprecherin. Einzig mit dem Gold Standard (GS) und Verified Carbon Standard (VCS) könne man werben.

CDM, GS und VCS sind keineswegs dasselbe, sagt Frank Wolke, Fachgebietsleiter bei der Deutschen Emissionshandelsstelle des Umweltbundesamts. Die CDM-Zertifizierung sei auf Basis des 1997 unterzeichneten Kyoto-Protokolls beschlossen worden, und bei ihr stehe ganz besonders die Klimawirkung im Fokus, während andere Aspekte nur eine kleine Rolle spielten. Deshalb seien auf privater Ebene etliche weitere Standards entstanden. Sie prüften wiederum vorwiegend nach sozialen Kriterien mit dem GS, vergeben von der Gold-Standard-Stiftung, und dem VCS, hinter dem die amerikanische Verra-Organisation stehen, als den bekanntesten.

Doch nirgends ist der Aufwand so riesig wie bei einer CDM-Zertifizierung: Wenn Projektentwickler wie Investoren oder Hilfsorganisationen sie anstreben, brauchen sie dafür vor allem Geduld. Denn die Planung muss dokumentiert und von der Behörde im jeweiligen Land nach meist aufwendigem öffentlichen Beteiligungsverfahren genehmigt werden. Anschließend muss auch eine Behörde im Heimatland des Projektentwicklers grünes Licht



geben. Es prüfen und haften Verbände wie der TÜV, die Projekte werden international für jeden einsehbar in ein Register der Vereinten Nationen eingetragen sowie Jahr für Jahr überwacht. Erst dann ist die CO<sub>2</sub>-Kompensation verifiziert. Und dennoch: Ob der Bau eines Staudamms neben dem Klima auch den Menschen vor Ort zugutekommt oder sie nicht vielmehr vertreibt, interessiert keinen, kritisieren Umweltschützer. Deshalb hat unter anderem der WWF die Entwicklung des GS als ergänzenden Standard vorangetrieben.

**D**er dahinterstehenden Stiftung mit Sitz in Genf ist man dagegen ausgeliefert, wenn es Probleme gibt. Und mit der Klimawirkung und Transparenz ist es beim GS so seine Sache, sagt Dietrich Brockhagen. Er ist Gründer und Geschäftsführer von Atmosfair, einer gemeinnützigen GmbH mit Sitz in Bonn, und macht keinen Hehl daraus, dass die Zukunft für ihn einzig „grün“ sein darf. Das freilich ist auch sein Geschäftsmodell: Etwas mehr als 20 Anbieter für die Kompensation von CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es in Deutschland, Atmosfair ist nach Spendeneinnahmen der größte. Ein höherer einstelliger Millionenbetrag fließt der Organisation mittlerweile jährlich zu, indem Verbraucher oder wie jetzt eben verstärkt Betriebe ihren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck kompensieren lassen; bei Reiseveranstaltern reicht dafür mittlerweile ein Mausklick.

**Grünes Wachstum:**  
*Dieses riesige Kunstwerk begrüßt Mitarbeiter und Gäste im Foyer des Towers der Deutschen Post in Bonn. Bis zum Jahr 2050 will der Konzern klimaneutral sein – null Emissionen also.*

Foto Jörn Wolter

Doch man w  
nehmen zusa  
man bei Atmos  
tion für Auto  
Flotte ohne w  
klimaneutral la  
– und solche A  
schäftsführer  
wäre die Kom  
und Lebensver  
logien.“ Man h  
meiden, reduzi  
schrieben und  
schriftlich ein  
vereinbart wur  
nicht jeder in d

Denn Zerti  
werden. Eine  
So tummeln sic  
che nicht gem  
die schon für e  
raschend güns  
anbieten. Wie  
zen Schafe ist  
Kritiker wie d  
Peach ist allei  
bar wundersan  
nug, von „mo  
sprechen. Tats  
chung des Ver  
test“ im vorige  
Anbieter offer  
mit Qualität u

Einer davor  
manufaktur, d  
unternehmen  
nik Glock kan  
ge nicht nachv



# Die Null muss stehen

Plötzlich will ein deutsches Unternehmen nach dem nächsten klimaneutral werden. Das klingt gut. Doch nicht alles ist grün, was glänzt.

*Von Niklas Záboji*

**A**nfang dieser Woche musste bei Daimler plötzlich alles ganz schnell gehen. Ein eilig anberaumtes Pressegespräch und entschlossene Worte von Ola Källenius Ende Mai an der Spitze ablöst: 50 Prozent Elektro im Jahr 2030 und 100 Prozent klimaneutrale Flotte im Jahr 2039, lauten die neuen Zielmarken in Sindelfingen. Der Plan ist ambitioniert und dürfte in dem Druck geschuldet sein, gegen den Konkurrent Volkswagen in der Elektromobilität nicht ins Hintertreffen geraten. Ein Fall von Nachvornevergessen, sagen Beobachter. Damit nicht genug. Die acht Produktionsstätten von Daimler sollen schon in drei Jahren klimaneutral, kündigte Källenius an. Strom künftig nur noch aus erneuerbaren Energien beziehen, zumindest so weit wie möglich. Den übrigen Energiebedarf decken gasbetriebene Kraft-Wärme-Anlagen, die eine gemeinsame Erzeugung von Strom und Wärme decken. Wo man neue Energie hochzieht, etwa im polnischen oder im südungarischen Kecske, zudem von Beginn an auf das größtmögliche Maß an Effizienz geachtet, heißt es bei Daimler.

Mercedes steht mit seinem Kurs bei weitem allein da – und setzt andere Unternehmen unter Druck. Das alte Traditionsunternehmen sieht sich zwar schon vor einiger Zeit eine Emissions-Strategie auf die Fahrbahn schreiben, doch das angepeilte Jahr 2039 ist von dieser Woche an reichlich



preis von 5,90 bis 9,90 Euro für eine Tonne CO<sub>2</sub> bietet man die Kompensation für weniger als die Hälfte an als Anbieter wie Atmosfair, doch seien ja auch die Verwaltungskosten von Projekt zu Projekt völlig unterschiedlich. Zudem gebe es kostendämpfende Skaleneffekte bei Großkunden, zu denen die Klimamanufaktur auch Stadtwerke zählt. Preistreiber seien wiederum Zertifizierungen, die die Klimamanufaktur nach eigener Aussage ebenso durchführt wie die anderen Anbieter im „Finanztest“-Vergleich.

Die Glaubwürdigkeit der gesamten Branche steht aber offenkundig auf wackeligen Beinen. So taxierte Dienstleister Ecosystem Marketplace das Volumen von freiwilligen Kompensationen in einer globalen Marktanalyse auf rund 60 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr. Nicht einmal ein Zehntel der mehr als 800 Projekte hat die auf Grundlage des Kyoto-Protokolls entwickelte CDM-Zertifizierung durchlaufen. Auch der Gold Standard ist nicht viel etablierter. Rund die Hälfte der Projekte auf der Welt ist zwar durch die Verra-Organisation VCS-zertifiziert. Dieses Siegel gilt aber wegen seiner Laxheit – es wird selbst für die Erhöhung des Wirkungsgrads eines Kohlekraftwerks verliehen – als klimapolitisch besonders fragwürdig. Herrscht auf dem Kompensationsmarkt also nicht ein völlig intransparenter Wildwuchs?

**D**as Umweltbundesamt sieht die Sache etwas gelassener. Man erwarte in Zukunft eine Bereinigung auf der Ebene der Händler wie auch der





#### Grünes Wachstum:

*Dieses riesige Kunstwerk begrüßt Mitarbeiter und Gäste im Foyer des Towers der Deutschen Post in Bonn. Bis zum Jahr 2050 will der Konzern klimaneutral sein – null Emissionen also.*

Foto Jörn Wolter

Doch man wolle nicht mit jedem Unternehmen zusammenarbeiten, bekommt man bei Atmosfair zu hören. „Kompensation für Autohersteller, die ihre fossile Flotte ohne weitergehende Maßnahmen klimaneutral labeln wollen, lehnen wir ab – und solche Anfragen gibt es“, sagt Geschäftsführer Brockhagen. „Denn sonst wäre die Kompensation nur Ausputzer und Lebensverlängerer für Auslauftechnologien.“ Man habe sich dem Leitsatz „vermeiden, reduzieren, kompensieren“ verschrieben und nehme nur Geld, wenn schriftlich eine CO<sub>2</sub>-Reduktionsstrategie vereinbart wurde – wohlwissend, dass das nicht jeder in der Branche so sieht.

Denn Zertifikatehändler kann jeder werden. Eine Lizenzierung gibt es nicht. So tummeln sich auf Anbieterseite zahlreiche nicht gemeinnützige Unternehmen, die schon für ein paar Euro je Tonne überraschend günstig Klimakompensationen anbieten. Wie hoch der Anteil der schwarzen Schafe ist, weiß niemand. Doch für Kritiker wie den Siegener Ökonom Niko Peach ist allein der Umstand von scheinbar wundersamen Schnäppchen Grund genug, von „modernem Ablasshandel“ zu sprechen. Tatsächlich zeigte eine Untersuchung des Verbrauchermagazins „Finanztest“ im vorigen Jahr, dass es ein Teil der Anbieter offenbar nicht so streng nimmt mit Qualität und Transparenz.

Einer davon war die Münchener Klimamanufaktur, die sich selbst als Beratungsunternehmen bezeichnet. Prokurist Dominik Glock kann die Vorwürfe auf Nachfrage nicht nachvollziehen. Mit einem Brutto-

schaft sei eher, „dass diese natürlich aufs Geld achten müssen, aber anspruchsvolle Projekte haben wollen, weil ein Reputationsverlust droht, wenn sie nur zu den billigen greifen.“ Das ergebe dann zumeist ein gemischtes Portfolio. Zwar sei aus Nachfragesicht natürlich begrüßenswert, wenn es eine Vereinheitlichung und den einen Standard gäbe. „Das bleibt aber wohl aufs Erste ein frommer Wunsch“, meint Wolke.

Marktführer Atmosfair macht sich in der Hinsicht auch keine große Hoffnung. Geschäftsführer Brockhagen sieht keinen Willen des Gesetzgebers, einen so kleinen Markt zu regulieren, trotz wachsenden Bedarfs. Den strengen Kriterienkatalog von Atmosfair sähe er – wenig überraschend – gerne allgemeinverbindlich. Hieße: CDM plus Gold Standard plus „X“, wobei Letzteres für den zusätzlich durch das Projekt generierten CO<sub>2</sub>-Nutzen steht, den Atmosfair noch einmal eigens prüft. Schließlich stelle keiner der existierenden Zertifizierungen sicher, dass es nicht zu reinen Mitnahmeeffekten bei Projekten kommt, so die Erklärung. Mit anderen Worten: Ob der Windpark in der Türkei nicht ohnehin gebaut würde und der Investor freudig Prämien von Kompensationshändlern, ergo deutschen Spendern einstreichen kann.

Dabei ist selbiges auch bei „Grünstrom“-Tarifen gang und gäbe. Hier gibt es gleichermaßen Mitnahmeeffekte und Missverständnisse. So erheben Händler von zertifiziertem „Grünstrom“ in der Regel einen Zuschlag für den Ausbau regenerativer Anlagen – und das in fernen Ländern oder ergänzend zur hiesigen Umlage nach dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG), die in neue Wind- und Solarparks fließt. Dennoch kommt für Industriebetriebe, die nun mit CO<sub>2</sub>-Neutralität werben, wegen der Launen von Wind und Sonne außer bei autarker Erzeugung mit Speichern der übliche Strommix aus der Steckdose.

Das öffentlichkeitswirksame Bekenntnis zum Klimaschutz scheint indes spätestens seit Beginn der Schülerproteste bedeutsamer als Zweifel. Keines der befragten Unternehmen plant auffälligerweise den Aufkauf von Zertifikaten im europäischen Emissionshandel mit anschließender Löschung. Dabei hätte das eine direkte Verknappung der gehandelten Menge und somit Klimawirkung zur Folge. Die Antwort: Man wolle neben der ökologischen auch eine soziale Wirkung erzielen.

Und so halten die Unternehmen, die sich schon länger zur CO<sub>2</sub>-Neutralität verpflichtet haben, längst Kurs: Seit Start des „Dekarbonisierungsprogramms“ habe man schon ein Drittel der Emissionen eingespart, heißt es etwa bei Siemens. Daimler wiederum will bis dahin in den deutschen Produktionsstätten schon fast eine vollständig grüne Weste haben. Anders als bei Bosch haben alle Kompensationsprojekte nach Angaben einer Daimler-Sprecherin zudem eine CDM-Zertifizierung. Lieferanten, auf die 70 Prozent der Fahrzeugkosten entfallen, wolle man ebenfalls zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen drängen – eines Tages über konkrete Vergabekriterien, zunächst aber erst einmal über Transparenzanforderungen und Workshops. Ganz so viel Eile scheint dann doch nicht geboten.