

## Ein moralisches Angebot

**Spenden von Flugreisenden für den Klimaschutz werden zum Millionengeschäft. Doch nicht auf jeden Anbieter ist Verlass**

von Burkhard Straßmann | 03. Januar 2008 - 13:00 Uhr

Ulrich O. ist entsetzt. Der Chemiker, der Firmen in Umweltschutzfragen berät, ist im Internet auf einen »CO<sub>2</sub>-Rechner« des Umweltbundesamtes (UBA) gestoßen. Damit kann man sich nach ein paar Mausklicks die in einem Jahr selbst verursachte Kohlendioxidemission ausrechnen lassen. Das Programm führt zu diesem Zweck eine kleine Lebensstilanalyse durch. O., ein Autofahrer, der aber möglichst oft Bahn und Fahrrad nutzt, der mit Erdgas heizt und Ökostrom bezieht, durfte sich freuen. Der UBA-Rechner attestierte ihm ein vergleichsweise klimafreundliches Leben. Knapp sieben Tonnen Kohlendioxid gehen auf O.s Konto. Das liegt zwar deutlich über den 2,5 Tonnen, die das UBA gerade noch als »nachhaltig« akzeptiert. Aber er verheizt doch weit weniger als der Durchschnittsdeutsche, der es auf elf Tonnen bringt. Leider fiel dem Mann dann noch eine Kleinigkeit ein, die er vergessen hatte: eine Indienreise. Und mit einem Schlag war seine vorbildliche Bilanz zum Teufel. 4,2 Tonnen CO<sub>2</sub> allein für den Flug von Frankfurt nach Neu-Delhi und zurück veranschlagte der UBA-Rechner.

Dass, wer fliegt, ein Ökosünder und Klimaschädling ist, dämmert Lust- wie Geschäftsreisenden allmählich. Spätestens seit dem IPCC-Report (Intergovernmental Panel on Climate Change) der Vereinten Nationen vor einem Jahr gilt die Fliegerei als bedenklich. Auf der anderen Seite locken die Gesellschaften mit immer mehr günstigen Tarifen. Und so wird unvermindert weiter geflogen. Aber das schlechte Gewissen reist mit.

Ulrich O. und anderen schuldbewussten Flugreisenden wird geholfen – durch die Möglichkeit einer »Klimaspende«. Die Idee: Man überweist zum Ausgleich dafür, dass man mit der Fliegerei das Klima schädigt, Geld an ein Projekt, das den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf der Erde verringert. Das nützt dem Klima, beruhigt und ist steuerlich absetzbar. Dieser »moderne Ablasshandel«, wie das Geschäft mit dem schlechten Gewissen gern bespöttelt wird, ist im letzten Jahr zu einem boomenden Wirtschaftszweig geworden, der vor allem mit seinen Onlineangeboten die gesamte Reisebranche durchsetzt. Unter denen, die das Geld einsammeln und verteilen, sind aufrechte Umweltschützer ebenso wie findige Geschäftemacher.

»Klimakompensationen«, die es erlauben, eine Flugreise »klimaneutral« zu gestalten, begegnet der Kunde heute oft schon bei der Buchung. Nutzt man zum Ticketkauf das Internetportal von TUIfly, lastminute.de oder Opodo, findet sich am Ende des Buchungsvorgangs ein entsprechendes Angebot zwischen »Alles-sorglos-Paket«, Mietwagenbuchung und dem 25-Euro-Gutschein einer Parfümeriekette. »Helfen Sie der Umwelt«, bittet TUIfly. lastminute.de lockt: »Hier können Sie jetzt einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.« Bei den großen Airlines wie Lufthansa, British Airways (BA) oder

Air France muss man ein bisschen suchen, doch unter dem Begriff »Information« im Auswahlmenü kommt man meist voran. Dann muss man zum Beispiel bei BA »Respekt vor unserer Welt« zeigen, um schließlich zu einem »Emissionsrechner« zu gelangen.

Wer in das digitale Formular Start- und Zielort einträgt, die Zahl der Reisenden, eventuell auch Details zu Flug und Flugzeugtyp – dem liefert der CO<sub>2</sub>-Rechner die entsprechenden Emissionswerte und einen daraus resultierenden »Kompensationsbetrag«. Beispiel TUIfly: Hamburg nach Neapel und retour, eine Person. Die anteiligen Emissionen betragen 228 Kilo CO<sub>2</sub>, dafür berappt der Fluggast 4 Euro. Einfach – und nicht einmal teuer! Überweist man das Geld, erhält man ein Zertifikat. Das kann man sich über den Schreibtisch hängen und den Flug leichten Herzens genießen.

Wer genauer hinschaut, findet klimaneutrales Fliegen nicht mehr ganz so einfach und billig. Buchose ich zum Beispiel direkt bei der Lufthansa, emittiere ich laut dortigem CO<sub>2</sub>-Rechner statt 228 auf einmal 370 Tonnen CO<sub>2</sub>. Zu zahlen wären 7 Euro. Organisiere ich den Flug über den Schweizer Globetrotter Travel Service, pustet mein Flugzeug für die gleiche Strecke anteilig sogar 580 Tonnen CO<sub>2</sub> in die Luft; die Klimaneutralität kostet mich plötzlich 14 Euro. Mit noch mal 200 Tonnen Emissionen mehr belasten die besonders auf Umweltschutz bedachten Mitglieder des Forums anders Reisen mein Schadstoffkonto. Kompensation für 780 Kilogramm CO<sub>2</sub> bis Neapel und zurück gibt es hier erst ab 17 Euro. Beim Ökoveranstalter zahle ich also mehr als das Vierfache des Billigstangebotes.

Tatsächlich darf der Fluggast zwischen einer Geiz- und einer Premiumvariante des guten Gewissens wählen. Dazu muss er wissen, dass es nicht die Airlines, Reiseveranstalter oder Reisebüros selber sind, die die Klimaspenden einsammeln und einem guten Zweck zuführen. Wer sein Geld zielgerichtet einsetzen will, der muss sich über die im Hintergrund agierenden wirklichen Anbieter der CO<sub>2</sub>-Ausgleichszertifikate informieren. Dabei stellen sich die gleichen Fragen wie bei jeder anderen Spende: Wie glaubwürdig ist die Organisation, der ich mein Geld anvertraue? Wie viel davon bleibt in der Verwaltung hängen? Welche Projekte werden unterstützt? Wer kontrolliert das Ganze?

Ein Unterschied ist, dass die meisten Zertifikatehändler Geld verdienen müssen, andere dagegen keines verdienen dürfen. Hinter dem Klimarechner von British Airways etwa steckt Climate Care aus Oxford. Die Firma investiert nach eigenen Angaben gut 60 Prozent der Spenden in ihre Projekte. Mit anderen Worten: Knapp 40 Prozent des Spendengeldes kommen nicht beim Klima an; sie werden für die Verwaltung gebraucht, der Rest ist Gewinn.

Ganz anders die Bilanz der gemeinnützigen Stiftung Atmosfair in Berlin. Vom Spendenaufkommen versickern nur 12 bis 13 Prozent in der Verwaltung. Über 80 Prozent des Geldes erreichen Atmosfair-Projekte wie Solarküchen für Indien, eine Biogasanlage in Thailand oder ein kleines Wasserkraftwerk in Honduras. Auch die Projekte anderer Unternehmen dienen meist dazu, die Verbrennung von Diesel zu reduzieren. Climate Care etwa wirbt für ein »Human Energy«-Projekt in Indien: In einem Dorf werden die

Bewohner, die ihr Trinkwasser bislang mit Dieselmotoren förderten, mit hölzernen Fußhebelpumpen ausgestattet, »für Männer, Frauen und sogar Kinder« geeignet. 650 Tonnen Kohlendioxid erspart eine solche Pumpe jährlich dem Weltklima. Eine clevere Idee. Man kann es aber auch so sehen: Ein armer Inder muss ein Jahr lang trampeln, damit ein reicher Deutscher in zwei Stunden klimaneutral von Hamburg nach Neapel kommt.

Etwas mehr Freude am Klimaspendinggeld dürften die Bewohner des Ortes Malavalli im indischen Bundesstaat Karnataka haben: Hier entstand als CO<sub>2</sub>-Kompensationsprojekt der Zürcher Stiftung Myclimate ein Biomassekraftwerk, das nebenbei laut Myclimate 650 Arbeitsplätze in der Region schuf. Myclimate, ein Ableger der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich und seit fünf Jahren im Geschäft, gehört zu den renommiertesten Anbietern von Kompensationsmaßnahmen. Lufthansa, TUIfly und Studiosus stützen sich auf die Schweizer. Das Geschäft entwickelt sich so gut, dass man demnächst eine Filiale in Deutschland eröffnet.

An Myclimate sieht man allerdings auch, dass selbst in der Wohltätigkeit die Marktgesetze regieren. So stammen die überraschend billigen Zertifikate, die man bei Lufthansa und TUIfly erwerben kann, letztlich aus Zürich. Die Software ist fast identisch. Aber eben nur fast. Denn auf dem Myclimate-eigenen CO<sub>2</sub>-Rechner kostet die Kompensation doppelt so viel wie bei den Kunden aus der Luftfahrt. Absurd? »Auf den ersten Blick erscheint das so«, findet man auch in Zürich. Auf den zweiten Blick allerdings werde man merken, dass andere Gesellschaften, etwa BA und Air France, wie die Lufthansa kalkulieren.

Grund für diese Zahlentrickserei ist der Wettbewerb zwischen den Anbietern der Ablasszertifikate. Lufthansa verhandelte zunächst mit Atmosfair. Die Berliner Zertifikateanbieter gehen beim Rechnen getreu den Maßgaben des Weltklimarates IPCC vor. Die Wissenschaftler sagen, dass es für die Berechnung wichtig sei, wo das Kohlendioxid ausgestoßen werde. Flugverkehr findet auf der Langstrecke in Höhen von 9000 Metern und mehr statt, und hier ist die Kerosinverbrennung zwei- bis viermal schädlicher als am Boden, weil sie einen klimatisch sensiblen Bereich beeinträchtigt, wo nebenbei auch Wasserdampf, Stickoxide und Aerosole zurückbleiben. Der wahren Klimabelastung durch Flugzeuge, sagt Atmosfair, komme man nahe, wenn man die reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen mit dem Faktor 2,7 multipliziert.

Das sehen die Fluggesellschaften nicht so. Sie wollen ihren Fluggästen, wenn diese denn unbedingt etwas draufzahlen möchten, nur das Kohlendioxid berechnen. Atmosfair weigerte sich, seinen CO<sub>2</sub>-Rechner entsprechend zu manipulieren. Myclimate erhebt die Klimabelastung durch Flüge normalerweise ähnlich wie Atmosfair. Doch angesichts eines Großkunden und der zu erwartenden Umsätze ging man auf das zweifelhafte Angebot ein.

Welche Musik in dem Geschäft mit den Klimaspendingen ist, zeigt aber auch das Beispiel Atmosfair. Der Verlust von Lufthansa hat der Stiftung nicht geschadet. Die Umsätze steigen immer noch exponentiell. 2006 setzte man 200.000 Euro um, 2007 dürfte es wohl über eine Million Euro sein, 2008 voraussichtlich ein Vielfaches davon. Dabei gibt sich

Atmosfair (Kunden: Forum anders Reisen mit seinen über 140 Veranstaltern, expedia.de, lastminute.de, Opodo oder TUI Nordic) in seinem Webauftritt betont nüchtern. Unter dem Logo mit dem Knoten im Kondensstreifen eines Jets wird ausdrücklich für den Flugverzicht geworben.

Tatsächlich handelt Atmosfair nicht nur mit CO<sub>2</sub>-Zertifikaten, sondern entwickelt auch Computerprogramme, die Alternativen zum geplanten Flug nennen sollen – und damit natürlich auch zum Erwerb von Zertifikaten. »Wir schießen uns ins eigene Knie«, sagt der Geschäftsführer Dieter Brockhagen, früher Mitglied der EU-Kommission Verkehr und Umwelt. Atmosfair entstand 2003 mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums aus einer Initiative des Forums anders Reisen und der Entwicklungs- und Umweltorganisation Germanwatch. Im Berliner Büro residiert man bescheiden, die Regale sind von Ikea, und selbst von den Energiesparlampen leuchtet nur die Hälfte. Persönlich fliegt der Atmosfair-Chef gern – aber nur unmotorisiert. Er ist Drachenflieger. Selbst beruflich vermeidet er die fliegenden Klimakiller nach Möglichkeit. 1997 reiste er zur Kyoto-Konferenz auf dem Landweg. Er brauchte elf Tage. Der gelernte Physiker und Umweltökonom legt großen Wert auf den Begriff »ökologische Wahrheit«. Jene Wahrheit, die die Lufthansa mit ihrer Billigspeise seiner Meinung nach verschleiert.

Aber ist es so einfach mit der ökologischen Wahrheit? »Prima Klima weltweit« aus Düsseldorf zum Beispiel kompensiert die Flugzeugemissionen ausschließlich über Waldprojekte wie eine Regenwaldaufforstung in Vietnam. CO<sub>2</sub>-Vertilger zu pflanzen – das kann doch nicht falsch sein. Der Vatikan hat schließlich eben beschlossen, der erste klimaneutrale Staat der Erde zu werden, indem er in Ungarn auf 15 Hektar Land Bäume pflanzen lässt. Und es stimmt ja auch: Die meisten Bäume nehmen während der Wachstumsphase Kohlendioxid aus der Luft auf. Doch das kommt wieder – wenn der Wald verbrennt, abgeholzt wird oder die Bäume verrotten. Darum bemängeln viele Klimaschützer an solchen Projekten, sie würden das Treibhausgas nicht mindern, sondern nur zwischenlagern.

Solche Debatten in der Ökofachwelt machen es dem fliegenden Laien nicht leicht. Bis heute existiert nur ein großer angelegter Vergleich zwischen den wichtigsten Klimazertifikate-Anbietern. Die Bostoner Tufts-Universität hat Ende 2006 ein Ranking vorgelegt. Vorn liegen, mit »exzellent« bewertet, Atmosfair aus Berlin und der australische Anbieter Climate Friendly, gefolgt von Myclimate aus Zürich und NativeEnergy aus den USA (»sehr gut«). Nur diese vier von 13 Einrichtungen können die Autoren der Studie empfehlen.

Besonders wichtig nehmen die Prüfer der Tufts-Studie, ob die Klimaschutzprojekte der Zertifikathändler etwas taugen. Darüber wachen in der Regel Prüfer, die bei den Vereinten Nationen akkreditiert sind. Leider gelten dabei unterschiedliche Standards. Wer einigermaßen sichergehen will, dass ein CO<sub>2</sub>-Ausgleichsprojekt Hand und Fuß hat – der muss auf »Gold« setzen. Der WWF (World Wide Fund for Nature) hat nach den

Vorgaben des Weltklimarates den »Gold Standard« entwickelt, das derzeit schärfste Beurteilungsverfahren. Wer als Anbieter hier punkten will, darf nicht nur Abgastonnen zählen – er muss auch das geförderte Land, seine Infrastruktur und seine Einwohner im Auge haben.

Auf dieses Etikett sollte der umweltbewusste Fluggast achten. Und vielleicht auch auf jenen kleinen, aber entwaffnend ehrlichen Satz in der Werbung eines Zertifikatehändlers: »Die Klimaspende ist nur die zweitbeste Wahl. Die beste ist: nicht fliegen.«

**Informationen:** [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) [www.climatecare.org](http://www.climatecare.org) [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)  
[www.myclimate.org](http://www.myclimate.org) [www.climatefriendly.com](http://www.climatefriendly.com) [www.prima-klima-weltweit.de](http://www.prima-klima-weltweit.de)  
[www.tufts.edu](http://www.tufts.edu) (PDF) [www.wwf.de](http://www.wwf.de)

*Diesen Artikel finden Sie als Audiodatei im Premiumbereich unter [www.zeit.de/audio](http://www.zeit.de/audio)*

COPYRIGHT DIE ZEIT, 03.01.2008 Nr. 02  
ADRESSE <http://www.zeit.de/2008/02/Klimawandel-Reisen>