

Fliegen mit/ohne gutes Gewissen

Moderner Ablasshandel? Umweltschützer*innen sehen Kompensationen für Flugmeilen und andere Umweltsünden kritisch und sehen ein Versagen der Politik, die alles auf Einzelne schiebt

Von **Mareike Andert**

Ablasshandel, Scheinlösung oder effektiver Klimaschutz? Flugreisende kompensieren immer öfter ihren Flug - direkt bei der Airline oder über verschiedene Organisationen wie Atmosfair, Klimakollekte und Myclimate. Neben Flugemissionen können auch andere Reisen, Strom oder Papier ausgeglichen werden. Durch Kompensation soll die ausgestoßene CO₂-Menge an anderer Stelle eingespart werden.

"Das soll kein moderner Ablasshandel sein", sagt Vera Bunte von Klima-Kollekte, "sondern eine Chance, Verantwortung für den Ausstoß der eigenen Emissionen zu übernehmen und zu Klimagerechtigkeit beizutragen." Wo es (noch) nicht möglich sei, Emissionen zu reduzieren, biete die Klima-Kollekte die Möglichkeit, wenigstens einen Ausgleich zu leisten. "Das macht keineswegs unser Umdenken hinfällig und kann mitnichten weitreichende Klimaschutzmaßnahmen bei uns vor Ort abgelden", betont sie. Die Klima-Kollekte fördert mit den Kompensationszahlungen Projekte, durch die der Ausstoß von Treibhausgasen im Globalen Süden vermindert werden soll: Energieeffizientere Kocher in Kenia oder Ruanda. Biogas, PV-Module und **Solarlampen** in Indien. Zudem werde durch diese Projekte nicht nur CO₂ eingespart: "Sie mindern Armut vor Ort, indem sie Frauen stärken, Gesundheit schützen und Perspektiven ermöglichen", erklärt Bunte.

"Kompensation ist nur die zweitbeste Lösung", sagt Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe. Die beste: Wenn irgend möglich, Fliegen vermeiden. "Klimaneutral fliegen geht nicht - das Klima wird immer belastet. Ich kann mich nicht freikaufen." Er fordert ein Verbot von Flugreisen auf Strecken, die von der Bahn in unter vier Stunden bedient werden, und ein Subventionsverbot: "Flughäfen dürfen nicht länger staatlich finanziert werden. Wir brauchen eine angemessen hohe Kerosinsteuer, und Flugtickets dürfen nicht von der Umsatzsteuer befreit sein." Diese Wettbewerbsverzerrung mache Flugreisen oft billiger als ein Bahnticket - das verleite zum Fliegen. "Wenn jetzt auch noch das vermeintlich saubere Gewissen dazu verkauft wird, dann scheitern wir beim Klimaschutz."

So sieht das auch Lambert Schneider vom Öko-Institut: "Kompensation kann keine langfristige Lösung sein. Wir brauchen eine Transformation zu null Emissionen." Die Flugbranche dürfe nicht weiterwachsen, Subventionen müssten gestrichen werden und alternative Kraftstoffe her. Die Politik müsse endlich anpacken: "Freiwillig zu kompensieren ist nur nötig, weil die Politik nicht funktioniert und es nicht genug politische Maßnahmen gibt. Kompensieren ist das Einspringen des Einzelnen, weil die Politik versagt", kritisiert Schneider. Kompensation sei für die Flugindustrie eine einfache und billige Alternative, ohne wirklich etwas zu ändern.

Kompensieren sei jedoch besser, als gar nichts zu tun. Zu beachten sei: "Wird das Projekt wirklich nur durch die Kompensation ermöglicht? Wie wird die Emissionsmenge beim Flug und beim Projekt berechnet? Welche sozialen Wirkungen haben die Projekte jenseits des Klimaschutzes?" Vor Waldprojekten, um etwa Abholzung zu vermeiden, warnt Schneider. Da sei oft fraglich, wie die reduzierten Emissionen bemessen werden. Brennt der Wald zu einem späteren Zeitpunkt doch ab, kommen sie trotzdem in die Atmosphäre. Oft würden stattdessen auch einfach andere Waldstücke gerodet.

Grundsätzlich "gar nichts" vom Kompensieren hält Lena Tucnak von der Initiative "Am Boden bleiben": "Für uns ist das eine Scheinlösung, die gutes Gewissen erzeugen soll und dazu führt, dass Leute weiterhin fliegen." Sie nennt es "CO₂-Kolonialismus": Viele der Kompensationsprojekte sind im Globalen Süden, da dort CO₂ billiger eingespart werden kann.

"Häufig führen sie zu Einschränkungen für indigene oder bäuerliche Gemeinden, die z. B. ihren angestammten Wald nicht mehr nutzen können." **Solarkocher** für Frauen in Afrika könnten zwar sinnvoll sein, "aber die Haltung ist fraglich: 'Ihr Frauen in Afrika müsst Emissionen einsparen, damit wir weiterfliegen können'", kritisiert Tucnak. "Da Kompensation immer billiger ist, als Emissionen zu reduzieren oder technologische Erneuerungen einzuführen, werden dadurch politische Maßnahmen hinausgezögert." Als Beispiel nennt sie das Reduktionsprogramm Corsia für den Flugverkehr, das vielfach von Umweltverbänden als unzureichend kritisiert wird.

Eine Alternative seien Zertifikate aus dem Europäischen Emissionshandel, empfiehlt Schneider vom Öko-Institut. CO₂-Zertifikate können etwa bei The Compensators erworben werden. "So werden CO₂-Zertifikate für die Industrie stillgelegt, das Angebot verknappt und Unternehmen unter Druck gesetzt."

In den nächsten Jahren werden die Weichen für den Verkehr der Zukunft gestellt: Wie kann die Verkehrswende klimagerecht und sozial zugleich sein? Wem gehört der öffentliche Raum? Kann aus dem Autoland ein Radland werden?

"Straßenkampf. Warum es eine Frage der (Klima-)Gerechtigkeit ist, wie wir morgen unterwegs sind", so lautet das Leitmotiv der Themenwoche, die noch bis zum 3. Juli in der taz läuft.

Alle Texte dazu finden Sie unter **www.taz.de/klima**



wahl 2021 straßen kampf



wahl 2021 straßen kampf

Mareike Andert

Quelle: taz.die tageszeitung vom 01.07.2021, Seite 6

Dokumentnummer: T20210107.5779293

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/TAZ_ab0f231a6b772c3db41dcd68956d8bcb0778665e

Alle Rechte vorbehalten: (c) taz, die tageszeitung Verlagsgenossenschaft e.G.

