

# Atmosfair - Feigenblatt oder wirkungsvoller Klimaschutz beim Flugverkehr?

Dr. Dietrich Brockhagen, Germanwatch

## I. Was ist atmosfair?

Atmosfair ist eine Klimaschutzabgabe, die Flugpassagiere freiwillig bezahlen können. Die Einnahmen werden verwendet, um Treibhausgase in hochwertigen Klimaschutzprojekten in Entwicklungsländern einzusparen, wobei sich die eingesparte Menge nach dem Flug und seinen Emissionen richtet. Atmosfair bietet an, Emissionen einzusparen, deren Klimawirkung derjenigen der Flugreise eines Passagiers vergleichbar ist. Ein Beispiel: Ein Interessent geht im Internet auf [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de) und gibt in den Emissionsrechner einen Flug von Frankfurt nach Teneriffa und zurück ein. Er erhält folgende Ergebnisseite:

Abbildung 1: Beispiel einer Ergebnisseite des Emissionsrechners unter [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)

The screenshot shows the Atmosfair website interface. The navigation bar includes: Home, atmosfair, Klimaschutzprojekte, Fliegen und Klima, Emissionsrechner (highlighted), Flüge vermeiden, News, and Kontakt. A sidebar on the left lists: Der Emissionsrechner, Was berechnet der Emissionsrechner, FAQs, PDF Emissionsrechner zum download, and Schon per Überweisungsformular bezahlt? Hier erhalten Sie Ihr atmosfair Zertifikat. The main content area is divided into three sections: 1. 'Ihre Emissionsdaten' with flight details (Frankfurt to Tenerife and back, 1.560 kg CO2) and a 'Details' button. 2. 'Ihre Zahlung' with a table of payment options: 28,00 Euro (100% emissions covered), 14,00 Euro (50%), and 8 Euro (32%). 3. 'Mein Flug im Vergleich' with a bar chart comparing CO2 emissions: Kühlschrank (100 kg), Inders (900 kg), Autofahren (2.000 kg), Jahresbudget (3.000 kg), and 'mein Flug\*' (1.560 kg). A footer note explains that emissions include more than CO2.

Betrag	Berücksichtigte Emissionen
<input type="radio"/> 28,00 Euro	100 %
<input type="radio"/> 14,00 Euro	50 %
<input checked="" type="radio"/> 8 Euro	32 %

Category	CO2 Emissions (kg)
Betrieb eines Kühlschranks für ein Jahr	100
Jahresemissionen eines Inders	900
Ein Jahr Autofahren	2.000
Klimaverträgliches Jahresbudget eines Menschen	3.000
mein Flug*	1.560

atmosfair bietet für diesen Flug an, 28€, 14€ oder einen frei wählbaren Betrag (Mindestbetrag 8€ für Hin- und Rückflug) zu überweisen. Damit spart atmosfair dann Emissionen mit etwa 100%, 50% oder entsprechend weniger der Klimawirkung der von einem einzelnen Passagier verursachten Emissionen ein. Mit einem Klick auf „zur Zahlung“ gelangt der Kunde in den Bereich, in dem er auf den üblichen Zahlungswegen per Internet den Betrag überweisen kann.

Atmosfair verwendet die eingehenden Mittel in verschiedenen Klimaschutzprojekten, die je nach Umfang der Kundenbuchungen unter Vertrag genommen werden. Ein Projekt ist gegenwärtig der Aufbau von Solarküchen in Indien. Dabei wird in 10 Schulen, Krankenhäusern und Tempeln in den Küchen die Heißwassererzeugung von Kerosinbrennern auf Solarspiegel umgestellt. Da damit bei gleichbleibendem Küchenbetrieb jetzt der treibhausgasintensive Kerosinverbrauch entfällt und die Sonnenenergie keine Treibhausgasemissionen mit sich bringt, kann leicht berechnet werden, wie viel Treibhausgase durch das Projekt eingespart werden. Die Installation wird von einer indischen Firma vorgenommen, die damit lokal neue Arbeits-

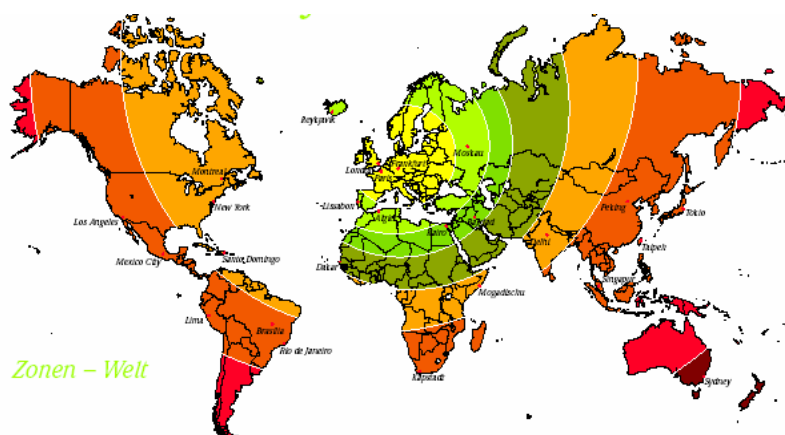
plätze schafft, da die Anlagen auch dauerhaft gewartet werden müssen. Die deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, GTZ, betreut das Projekt und hat die vorbereitenden Studien und Pilotprojekte durchgeführt.

Abbildung 2: Solarspiegel, Reiskocher und Speisesaal bei einer Pilotanlage für das atmosfair Indien-Projekt



Die Preise für atmosfair können im Internet individuell für jeden Flug berechnet werden. Eine grobe Orientierung über die Preise zeigt die nachstehende Abbildung. Der Preis setzt sich zusammen aus den Kosten für die notwendigen Investitionen in Klimaschutzprojekte (mindestens 70%) und einem Anteil für Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit (höchstens 30%).

Abbildung 3: Ungefähre Preisübersicht atmosfair (die genaue Berechnung gibt es im Internet)



Zone	Distanz bis zu km	CO <sub>2</sub> -Emission* kg	Preis Angaben für Hin- und Rückflug Euro
1	3.000	400	8,00
2	5.000	700	13,00
3	7.000	1.400	23,00
4	10.000	1.900	33,00
5	16.000	3.900	68,00
6	22.000	6.100	100,00
7	30.000	8.400	140,00
8	38.000	11.000	191,00

\*CO<sub>2</sub>-Emissionen mit vergleichbarer Klimawirkung der Flugreise

Was hat der Kunde von atmosfair? Er erhält per Email ein Zertifikat, in dem die Flugergebnisse festgehalten werden und das die Garantie enthält, wonach atmosfair die angegebene Menge an Emissionen in Klimaschutzprojekten einspart. Abbildung 4 zeigt ein Beispielzertifikat.

Abbildung 4: Beispielzertifikat

nachdenken • klimabewusst reisen  
**atmosfair**

# Zertifikat

für eingesparte Treibhausgasemissionen zum Klimaschutz

**Clara Musterman**  
spart mit **atmosfair** 1.560 kg CO<sub>2</sub>-äq. Treibhausgasemissionen ein.

Diese entsprechen etwa 100% der Klimawirkung von Schadstoffemissionen, die ein Passagier bei einem Flug von Frankfurt Rhein-Main (FRA) nach Los Rodeos, Teneriffa und zurück verursacht.

Ihre Ergebnisse	(Ein Passagier, nur Hinflug)
Distanz	3.233 km
Flughöhe *	10.600 m
Klimaaufschlag **	Ja
Emissionen ***	780 kg

**Ihr Beitrag**  
von 28 € unterstützt Klimaschutzprojekte, die atmosfair für Sie auswählt. Diese werden nach den im Kiotoprotokoll verankerten Regeln des Clean Development Mechanism (CDM) und zusätzlich dem "Gold-Standard" der internationalen Umweltorganisationen durchgeführt und von dafür zugelassenen Organisationen kontrolliert. Unter [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de) finden Sie die aktuellen Klimaschutzprojekte

**Unsere Garantie**  
atmosfair verpflichtet sich, die mit Ihrem Beitrag erbrachten Emissionsreduktionen aus den genannten Klimaschutzprojekten von den zuständigen Kontrollorganen zertifizieren zu lassen und die Zertifikate im offiziellen Register der Bundesrepublik Deutschland beim Umweltbundesamt für immer stillzulegen. Damit erbringt atmosfair den formellen Nachweis, dass die eingesparten Emissionen nicht mehr in die Atmosphäre gelangen und auch von keinem anderen Akteur mehr verwendet werden können.

Ihre individuelle Transaktionsnummer: ZBX29864F56T

\* Wahrscheinliche Reiseflughöhe  
\*\* Aufschlag für Klimawirksamkeit in großen Reiseflughöhen (Radiative Forcing Index: 3,0)  
\*\*\* CO<sub>2</sub>-Emissionen mit vergleichbarer Klimawirkung wie die ausgestoßenen Schadstoffe

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

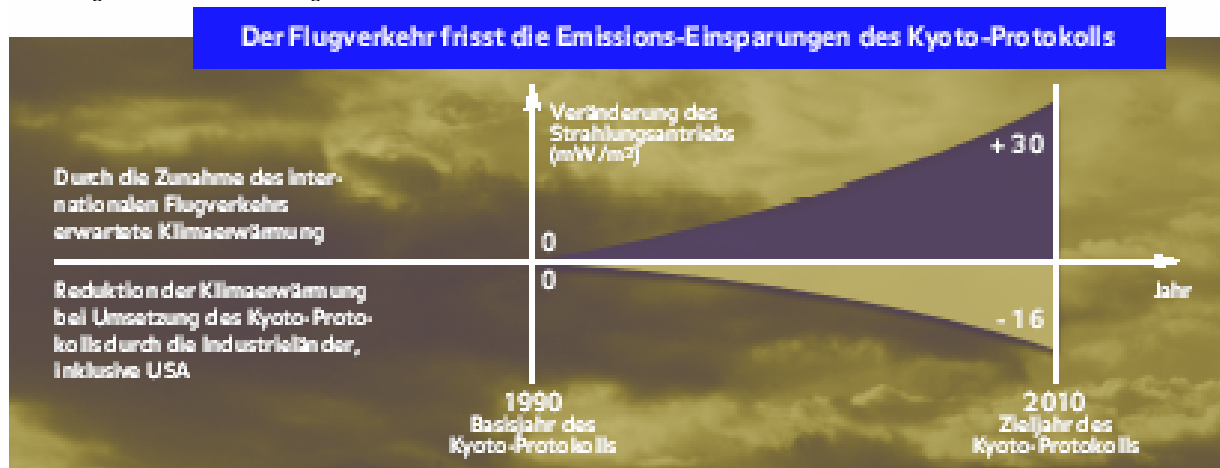
Von diesem Zertifikat kann sich der Kunde nichts kaufen. Und er bekommt bei atmosfair auch nicht das Gefühl vermittelt, damit seinen Flug für das Klima ungeschehen gemacht, ihn „kompensiert“ oder „klimaneutral“ gemacht zu haben, denn dies ist faktisch nicht wirklich möglich (siehe Abschnitt III). Aber er hat mit atmosfair seinen Flug dem Klima deutlich leichter gemacht und das kann ihm das Gefühl geben, Verantwortung übernommen zu haben und nicht anderen einfach die Folgen seines Fluges aufzubürden. Insofern ist atmosfair für den Flugverkehr etwa das, was Ökostrom für den Energiemarkt ist: Die Möglichkeit, durch Eigeninitiative Verantwortung zu übernehmen, und mit sinnvollen Projekten die Wende zur Nachhaltigkeit zu unterstützen.

## II. Warum atmosfair?

Emissionen des internationalen Flugverkehrs unterliegen derzeit keinen konkreten Minderungszielen im Rahmen des Kiotoprotokolls für den weltweiten Klimaschutz. Im Protokoll wird zwar die internationale zivile Luftfahrtorganisation (ICAO) eingesetzt, um sich um die schnell wachsenden Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs zu kümmern. ICAO ist aber eine luftfahrtfördernde Organisation mit über 180 Mitgliedstaaten, in der Beschlüsse schwer zu fassen sind, die im Verdacht stehen, das Wachstum des Sektors beeinträchtigen zu können. So konnte 2004, 7 Jahre nach der Aufgabenübertragung durch das Kiotoprotokoll an ICAO nicht nur kein greifbarer Fortschritt festgestellt werden, sondern gerade noch ein gewaltiger Rückschritt verhindert werden. Nur durch den geschlossenen Widerstand der europäischen Staaten konnte in der ICAO-Generalversammlung ein Beschluss abgefangen werden, der dauerhaft Kerosinsteuern oder Umweltabgaben auf Flugemissionen verhindert hätte.

Wenn die Emission des internationalen Flugverkehrs weiter so ansteigen wie bisher, wird er alle potentiellen Einsparungen zunichte machen, die unter dem Kiotoprotokoll bis 2010 insgesamt im besten erreicht werden sollten (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5: Internationaler Flugverkehr und Kioto-Protokoll



(Quelle: World watch 2004)

Aber selbst, wenn in der Zukunft die EU-Kommission Ihre Ankündigungen wahr macht und nach dem Versagen der ICAO im Alleingang Umweltsteuern für den Flugverkehr in Europa einführt, ist damit das Problem nicht gelöst. Studien zeigen übereinstimmend, dass Steuersätze auf Kerosin, die überhaupt politisch durchsetzbar wären, den steil steigenden Emissionstrend bestenfalls bremsen, aber nicht aufhalten könnten. Und auch die technologische Entwicklung ist in der Vergangenheit stets deutlich vom wachsenden Passagieraufkommen überholt worden. Technologische Durchbrüche sind in den nächsten Dekaden nicht zu erwarten und würden angesichts der langen Nutzungsdauern von Verkehrsflugzeugen (über 20 Jahre) auch nur stark verzögert in den Flotten der Fluggesellschaften ankommen.

Angesichts dieser Entwicklungen wird deutlich, dass eine Top-Down Lösung wie die Einführung einer Kerosinsteuer, so richtig, notwendig und dringlich sie ist, alleine nicht ausreichen wird. Wenn auf Dauer die Emissionen im Flugverkehr so sinken sollen, wie es auch in den anderen Sektoren erforderlich ist (also etwa ungefähr  $-50\%$  bis 2050), dann muss aller Voraussicht nach tatsächlich weniger geflogen werden. Dies erfordert einen Bewusstseinswandel in der Bevölkerung der Industrieländer, die den Flugverkehr zum größten Teil im Tourismus verursachen: Derzeit werden etwa 80% aller Kilometer von Passagieren auf privaten Flügen geflogen. Es ist aber nicht sinnvoll, Bewusstseinsbildung von oben herab betreiben zu wollen. Vielfältige Untersuchungen haben gezeigt, dass Menschen auf Umweltpredigten und Verzichtsappelle schnell gereizt reagieren und leicht zu Trotzreaktionen neigen.

Atmosfair vereint daher zwei Grundzüge in einem Ansatz: Zum einen wird Flugpassagieren durch die freiwillige Unterstützung von Klimaschutzprojekten eine positiv besetzte Handlungsmöglichkeit geboten, ohne dabei den moralischen Zeigefinger zu erheben. Zum werden über diesen Weg auch kritische Informationen vermittelt, die sonst nur sehr schwer Flugpassagiere erreichen würden. So hat sich bereits gezeigt, dass viele Nutzerinnen angesichts des Balkendiagramms die Klimabilanz ihrer Flugreise (siehe Abbildung 1) kaum glauben konnten, weil ihnen die Emissionen so hoch vorkamen. Eine Flugreise eines einzelnen Passagiers von Deutschland nach Sydney und zurück verursacht eben Emissionen mit einer Klimawirkung von über 11 Tonnen CO<sub>2</sub>. Dies ist über das dreifache von dem, was ein Mensch überhaupt pro Jahr mit allen Aktivitäten wie Heizen, konsumieren und Autofahren etc. insgesamt verursachen dürfte, wenn die Klimaerwärmung im Rahmen bleiben soll und alle Menschen gleiche viel emittieren dürften.



### **III. Was sind die charakteristischen Eigenschaften von atmosfair**

Atmosfair weist ein Reihe von Merkmalen auf, die es qualitativ von anderen Initiativen unterscheidet.

1. Emissionsberechnung: Die Emissionsberechnung ist differenziert, angemessen genau und beruht auf unabhängigen wissenschaftlichen Daten. Das Programm hat die 20 weltweit am häufigsten genutzten Flugzeuge und ihre Schadstoffcharakteristik gespeichert, die vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt im Rahmen eines Forschungsprojektes berechnet wurden. Wenn der Nutzer kein Flugzeug auswählt, sucht das Programm einen Flugzeugtyp heraus, der auf der angegebenen Route besonders viel fliegt. Dann simuliert das Programm einen echten Flug bestehend aus Steigflug, Reiseflug und Landung und berücksichtigt dabei anhand der eingegebenen Flughäfen, ob es sich um einen Kurz-, Mittel- oder Langstreckenflug handelt und erfasst den dementsprechend höheren oder niedrigeren spezifischen Treibstoffverbrauch. Wenn die Reiseflughöhe über eine kritische Grenze steigt, wird für die Emissionen ein Gewichtungsfaktor beaufschlagt, der berücksichtigt, dass Emissionen in dieser Höhe treibhausintensiver wirken<sup>1</sup>. Weiterhin kann der Nutzer Details eingeben, wie die Flugart (Linienflug oder Charterflug), die den Besetzungsgrad des Flugzeugs beeinflussen. Zuletzt werden Faktoren wie Warteschleifen, Rollbetrieb etc. berücksichtigt. Diese differenzierte Vorgehensweise führt dazu, dass der atmosfair-Emissionsrechner im Vergleich zu anderen Berechnungsprogrammen wesentlich genauere Ergebnisse liefert. Anderen Programme über oder unterschätzen die Emissionen je nach eingegebenem Flug dagegen teilweise zwei- bis dreifach.
2. Die Klimaschutzprojekte werden nach den Regeln des sogenannten CDM (Clean Development Mechanism) und nach den Vorgaben des Gold Standards der internationalen Umweltverbände durchgeführt. Um zu garantieren, dass bei solchen Klimaschutzprojekten alles mit rechten Dingen zugeht, hat die internationale Staatengemeinschaft im Rahmen des Kioto-Protokolls genaue Kriterien und umfangreiche Verfahrensabläufe (CDM) festgelegt. Dazu gehören insbesondere:
  - **Zusätzlichkeit:** Das Projekt soll erst durch die atmosfair-Mittel zustande kommen, also kein Projekt sein, das durch nationale Gesetzgebung oder Industriepolitik derzeit ohnehin realisiert werden würde.
  - **Emissionsvermeidung:** Das Projekt spart tatsächlich gegenüber dem Fall ohne Projekt Emissionen ein. Für die Berechnung gelten detaillierte Vorschriften und Prozeduren.
  - **Kontrolle in allen Phasen:** Die eingesparten Emissionen werden sowohl zu Anfang als auch nach Fertigstellung jedes einzelnen Projekts von unabhängigen Organisationen (z. B. TÜV) bewertet und zertifiziert. Diese Organisationen müssen von den Vereinten Nationen akkreditiert sein und dafür bestimmte Auflagen erfüllen.
  - **Stilllegung der Einspar-Zertifikate:** Die erreichten Emissionseinsparungen lässt sich atmosfair von den Prüforganisationen zertifizieren. Normalerweise könnten solche Papiere z.B. im 2005 startenden EU-Emissionshandel wiederverkauft werden. Doch atmosfair legt sie in einem offiziellen Buchhaltungssystem beim Umweltbundesamt für immer still und sorgt damit offiziell nachprüfbar dafür, dass die eingesparten Emissionen nicht wieder in die Atmosphäre gelangen.

---

<sup>1</sup> Der Faktor ist hier der Radiative Forcing Index, den das Intergovernmental Panel on Climate Change 1999 auf 2-4 geschätzt hat. Demnach ist der momentane Einfluss der Schadstoffe auf den Strahlungsantrieb in der Atmosphäre und damit auf den Treibhauseffekt etwa dreimal höher als die reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

- Fast alle Umweltorganisationen, die sich für den internationalen Klimaschutz stark machen, haben sich zum Climate Action Network (CAN) zusammengeschlossen. Unter Führung des WWF und unter Mitarbeit von Wissenschaftlern haben sie gemeinsam den so genannten „Gold-Standard“ für CDM-Projekte entwickelt. Denn die Auflagen für CDM-Projekte im Rahmen des Kioto-Abkommens garantieren zwar einen sicheren Ablauf, aber die Umwelt- und Sozialanforderungen für Gold-Standard-Projekte sind höher. Sie setzen entweder ausschließlich auf erneuerbare Energien – Energie aus Sonne, Wind, Biomasse oder Wasserkraft, oder sie sorgen dafür, dass eingesetzte Energie effektiver genutzt werden kann – zum Beispiel durch Wärmedämmung. Außerdem müssen die Beeinträchtigungen auf die lokale Umwelt, biologische Vielfalt und den Boden gering sein – und sie müssen gut abschneiden in puncto Arbeitsplätze, Gesundheit, Einkommen, Gleichstellung und technische Signalwirkung. Um das zu garantieren, wird die Bevölkerung bei der Projektplanung umfassend beteiligt.
3. Gemeinnützig: atmosfair ist nicht kommerziell und wird derzeit in eine gemeinnützige Organisation überführt. Dies bedeutet, dass dann Einzahlungen der Kundinnen von der Steuer absetzbar sind. Weiterhin hat atmosfair zum Standard, dass mindestens 70% aller Einnahmen in die Klimaschutzprojekte fließen müssen, während die Kosten für Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit maximal 30% der gesamten Einnahmen ausmachen dürfen. Dies entspricht den Anforderungen des deutschen Spendensiegels.
  4. Werbung für die beste Lösung: Atmosfair ist nur die zweitbeste Lösung; die beste bleibt, weniger zu fliegen. Dies wird von atmosfair dadurch deutlich gemacht, dass auf der Homepage [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de) nachdrücklich für Alternativen zum Fliegen geworben wird. Dazu gehört ein buntes Angebot für Urlaubsreisen ohne Flugzeug vom forum anders reisen, ein Verband von deutschen Reiseveranstaltern und Partner von atmosfair. Dazu gehört auch, dass bei Flügen unter 700km Entfernung ein Warnhinweis im Emissionsrechner erscheint, über den man direkt auf die Seiten der Deutschen Bahn geleitet wird. Zuletzt wird Firmen auf der Internetseite ein Software-Tool zum Download angeboten, mit dem sie für ihre individuellen Umstände berechnen kann, ob sich für sie die Installation eines Videokonferenzsystems lohnt.
  5. Informationspolitik: atmosfair vermeidet bewusst Ausdrücke wie „Kompensation“ oder „klimaneutrales Fliegen“. Faktisch sind die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima so vielfältig und komplex, dass eine Kompensation der Erwärmungswirkung durch Einsparen von Treibhausgasen an anderer Stelle nicht möglich ist. Der Kondensstreifen über dem Nordatlantik verschwindet nicht vom Himmel, wenn in Indien Dieseltreibstoff eingespart wird. Atmosfair informiert über diese und andere kritische Zusammenhänge detailliert im Internet, damit sich jeder Kunde ein Bild davon machen kann, was atmosfair bedeutet und was nicht.

#### **IV. Kritisch gesehen: Feigenblatt oder Klimaschutz?**

Von der Umweltseite gesehen stellen sich die folgenden grundsätzlichen Fragen an Instrumente wie atmosfair:

*1. Drohen jetzt nicht mehr statt weniger Flüge, wenn Passagiere sagen: Mit atmosfair kann ich meine Emissionen ja ausgleichen und zukünftig dafür mehr und mit gutem Gewissen fliegen?*

Wir können diese Frage für drei Gruppen von tatsächlichen oder potentiellen Passagieren betrachten: Passagiere mit durchschnittlichem Umweltbewusstsein, solche mit überdurchschnittlichem Umweltbewusstsein und diejenigen, die aus ökologischen Gründen nicht fliegen. Bei den ersten ist kaum zu erwarten, dass ihr Umweltbewusstsein das Flugverhalten beeinflusst.

Deswegen kann hier davon ausgegangen werden, dass sich die Flughäufigkeit durch atmosfair nicht ändert. Für die zweite Gruppe haben Untersuchungen gezeigt, dass gerade die Wähler der Grünen mit ausgeprägtem Umweltbewusstsein nicht weniger, sondern eher mehr fliegen als der Durchschnitt. Selbst wenn atmosfair diesen ihr schlechtes Umweltgewissen erleichtert, werden sie deswegen nicht mehr fliegen, denn ihr Umweltbewusstsein hat sie auch bisher nicht vom Fliegen abgehalten. Zuletzt werden die wenigen, die so umweltbewusst sind, aus Umweltgründen nicht zu fliegen, auch kritisch genug sein, um zu erkennen, dass atmosfair ihre Flugreise für das Klima nicht ungeschehen macht, zumal dies von atmosfair auch klar so kommuniziert wird. Aus diesen Überlegungen schließen wir, dass mehr Fliegen mit atmosfair allerhöchstens eine Ausnahme sein wird, während die meisten Einzahler nicht häufiger fliegen werden.

Außerdem ist davon auszugehen, dass die Entscheidung für oder gegen einen Flug in den meisten Fällen nach anderen Kriterien entschieden wird: Passt die Reise in meine Zeitplanung, habe ich genügend Geld, stimmt die Planung am Reiseziel, etc.?

Auch eine ganz andere Perspektive ist aussagefähig: Atmosfair ist nicht viel anders als eine für den Klimaschutz verwendete freiwillige Ökosteuer. Bei der Ökosteuer würde man aber auch kaum vermuten, dass Menschen z.B. mehr Auto fahren, wenn sie höhere Treibstoffpreise bezahlen müssten. Allerdings stört die Deutschen bei der Ökosteuer maßgeblich, dass sie nur wenig für den Umweltschutz verwendet wird. Dieses Manko hat atmosfair nicht.

*2. Ist nicht der ganze Ansatz verfehlt: Die Entwicklungsländer sollen in Klimaschutzprojekten Emissionen einsparen, damit die Menschen im Norden mit gutem Gewissen weiter fliegen können?*

Unbestritten ist, dass weniger Fliegen für das Klima die beste Lösung bleibt. Klar ist aber auch, dass für jeden Flug, der nicht vermieden wird, atmosfair die beste Lösung fürs Klima ist. Dass die Klimaschutzprojekte in Entwicklungsländern laufen, hat gute Gründe: Wenn sie die Fehler bei der technologischen Entwicklung der Industrieländer wiederholen, hat der Klimaschutz weltweit keine Chance. Deswegen sind hier Investitionen in effiziente Technologie notwendig und kosteneffizient: Nirgendwo kann man mit einer bestimmten Menge an Euro mehr Treibhausgase einsparen als in Entwicklungsländern. Aber an Kapital fehlt es in diesen Ländern und daher ist jede Unterstützung aus den Industrieländern sinnvoll.

Langfristig kann der Ansatz jedoch keine Lösung sein, denn dann müssen die Emissionen in den Industrieländern dramatisch sinken und das bedeutet auch, dass die Menschen weniger fliegen müssen. Solange wir dazu aber keine wirksamen Instrumente haben, ist es durchaus sinnvoll, für Flüge, die faktisch stattfinden, über atmosfair an klimapolitisch günstiger Stelle Emissionen einzusparen. Atmosfair ist also ein Schritt in die richtige Richtung, der langfristig nicht allein bis zum Ziel führt. Solange keine anderen Instrumente wirklich greifen, ist es ein wirksames Instrument, um den Klimaschutz im Flugverkehr voran zu bringen und Umweltbewusstsein zu schaffen. In diesem Sinne ist auch der atmosfair Slogan zu verstehen, der auf den Werbematerialien abgedruckt ist: „Wenn ich fliege, dann atmosfair“.

*3. Warum sollen jetzt die Passagiere in die Tasche greifen, wo das doch eigentlich eine Aufgabe der Politik ist, Regelungen für die Industrie zu finden? Wird durch atmosfair nicht der Druck genommen, endlich verbindliche Regelungen durchzusetzen?*

Es liegt in der Verantwortung der Politik, der Industrie einen Rahmen vorzugeben, damit diese nicht die Lebensumstände jetziger und kommender Generationen beschneidet. Das Verhältnis von Flugpassagier zu Flugindustrie und letztlich zur Politik ist aber dialektisch. Keine Seite und kein Akteur kann den anderen die alleinige Verantwortung für das Klimaproblem zuschreiben. Solange sie Flüge weiter stark nachfragen, können die Verbraucher ihren Teil der Verantwortung nicht leugnen. Als freiwilliges Angebot ist atmosfair kaum in der Lage, in

Konkurrenz zu überfälligen verbindlichen Regelungen der Gesetzgeber zu treten. Allerdings kann es den Boden aufbereiten, denn über sein bewusstseinsbildendes Element hilft es, die Akzeptanz für verpflichtende Instrumente zu erhöhen. Dies zeigt, dass atmosfair eher eine ergänzende statt konkurrierende Rolle in der Politikentwicklung spielen kann.

Fazit: Als freiwilliger Beitrag des Einzelnen zum Klimaschutz im Flugverkehr verbindet atmosfair die positive Handlungsmöglichkeit der Unterstützung von Klimaschutzprojekten mit Umweltinformation und Bewusstseinsbildung. Atmosfair ist nur die zweitbeste Lösung, verglichen mit der besten: weniger Fliegen. Als Instrument kann atmosfair keine rechtlich verbindlichen Regelungen ersetzen, wie eine angemessene Kerosinsteuer, sondern unterstützt diese. Aber auch mit Kerosinsteuer bliebe jeder atmosfaire Flug für das Klima besser, als ohne atmosfair. Eine Gefahr durch zusätzliche Flüge „mit atmosfair-Freibrief“ kann als vernachlässigbar eingeschätzt werden. Deswegen kann unterm Strich das Klima mit atmosfair nur gewinnen. Wie viel, das entscheidet der Passagier selbst.