

Wissen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

CO₂ – vermeiden, reduzieren, kompensieren

Der Flugverkehr erzeugt grosse Mengen an Treibhausgasen. Die freiwillige Kompensation dieser Emissionen ist im Aufwind.

Sommerzeit ist Ferienzeit und damit für viele die Gelegenheit, mit dem Flugzeug in weit entfernte, unbekannte Gegenden zu reisen. Allerdings haben solche Reisen ihre Schattenseiten: Jedes Flugzeug stösst grosse Mengen an Treibhausgasen aus. Gemäss dem Flugrechner der Stiftung Myclimate erzeugt ein Flug von Genf nach New York und zurück für eine Person in der Economy Class 2,54 Tonnen CO₂-Äquivalente. In Anbetracht der gut sieben Tonnen Treibhausgase, die Herr und Frau Schweizer heute durchschnittlich pro Jahr verursachen, schlägt ein solcher Flug bereits mit mehr als einem Drittel zu Buche. Viele Konsumentinnen und Konsumenten möchten deshalb den Treibhausgasausstoss kompensieren.

Das Grundprinzip der Kompensation beruht auf dem globalen Charakter der Treibhausgasemissionen. So kann eine bestimmte Menge von CO₂, die an einem Ort ausgestossen wird, durch Reduktion oder Einlagerung einer entsprechenden Menge an einem anderen Ort kompensiert werden. Vorläufig ist der Flugverkehr vom Kyoto-Protokoll ausgenommen und damit nicht an zwingende Ziele im Bereich der CO₂-Emissionen gebunden. Die Kompensation im Flugverkehr geschieht demnach auf freiwilliger Basis.

Eine Million Tonnen CO₂

Myclimate, eine internationale Stiftung mit Schweizer Wurzeln, gehört weltweit zu den führenden Anbietern von Kompensationsmassnahmen. Sie ist 2002 auf Initiative von Studenten der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich entstanden. Im März 2011 gab die Stiftung bekannt, die erste Million Tonnen CO₂ kompensiert zu haben. Eine beachtliche, aber noch bescheidene Menge in Anbetracht der rund 30 Milliarden Tonnen CO₂, die weltweit pro Jahr ausgestossen werden, und von denen fünf Prozent auf den Tourismus entfallen.

Gemäss ihren Gegnern setzt die CO₂-Kompensation falsche Anreize, weil sie die Verbraucher von der Pflicht befreit, ihre Gewohnheiten zu ändern. Darauf antworten Organisationen wie Myclimate, dass sie immer den ergänzenden Charakter der Kompensation betonen und darauf hinweisen, dass diese mit Reduktionsbemühungen einhergehen muss. So sagt Kathrin Dellantonio, Bereichsleiterin Sales & Marketing bei Myclimate: «Wir sensibilisieren die Leute für einen nachhaltigen Konsum und empfehlen, diejenigen Emissionen zu kompensieren, die nicht verhindert werden können.»

Kein einheitlicher Rechner

Die Menge an Treibhausgasen, die bei einem Flug ausgestossen wird, variiert je nach verwendetem Rechner. Die Abweichungen sind manchmal erheblich, was die Verbraucher irritieren kann. Kathrin Dellantonio bestätigt, dass ein einheitlicher Rechner fehlt. «Das CO₂

ist nicht die einzige klimawirksame Emission von Flugzeugen. Der grösste Unterschied zwischen den Rechnern besteht in der Art und Weise, wie die übrigen Gase, wie Stickoxid, Wasserdampf oder Methan, berücksichtigt werden. Myclimate verwendet einen Multiplikator von zwei. Das bedeutet, dass die Gesamtmenge der Treibhausgasemissionen – CO₂-Äquivalente – der zweifachen CO₂-Menge entspricht.» Viele Fluggesellschaften berücksichtigen dagegen allein den CO₂-Ausstoss und geben damit eine zu kompensierende Menge an, die nur halb so gross ist.

Unterschiede gibt es auch bei der Höhe des Kompensationspreises. Bei Myclimate beispielsweise kann zwischen einem Standard-Portfolio und einem 3,5-mal teureren Schweizer Portfolio (mindestens 50 Prozent Kompensation in der Schweiz) ausgewählt werden. Gemäss Kathrin Dellantonio ist der Preis pro Tonne CO₂ in jedem Projekt unterschiedlich. «Der Preis hängt insbesondere ab vom Umfang und von der Technologie des Projekts sowie vom Land, in dem es umgesetzt wird. Im Allgemeinen sind Schweizer Projekte teurer, da diese bereits eine hohe Energieeffizienz aufweisen und zusätzliche Einsparungen kostspieliger sind.» Wichtig ist die Auswahl der Projekte. «Bei Myclimate erfüllen alle Projekte in Entwicklungs- und Schwellenländern die Kriterien des Clean Development Mechanism (CDM) oder Gold Standard. Im Übrigen stehen die Projekte unter ständiger Kontrolle von unabhängigen Organisationen.»

(bum)

INTERNET

Myclimate:
www.myclimate.org