

Klimaschutz bei der Post

Wie grün ist GoGreen?

Mit GoGreen versucht die Deutsche Post, Treibhausgas-Emissionen auszugleichen, die beim Versand von Briefen und Paketen entstehen.



Beim Versand eines jeden Briefes innerhalb Europas entstehen 30 Gramm Treibhausgas. Um sie zu kompensieren, kauft die Post – von freiwilligen und zusätzlichen Zahlungen ihrer Kunden - Emissionszertifikate. Solche Klimaschutz-Gutschriften erhalten Entwicklungs- und Schwellenländer gemäß dem Kyoto-Protokoll für Maßnahmen zur Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen. In dem japanischen Ort hatten die Mitglieder der Vereinten Nationen im Jahr 1997 vereinbart, dass die Emissionen klimaschädlicher Gase bis 2012 unter das Niveau von 1990 sinken sollen. Dabei wurden die Reduktionsziele individuell unterschiedlich gesteckt. Deutschland verpflichtete sich, 21 Prozent weniger Treibhausgas zu emittieren als 1990. Sämtliche Entwicklungsländer, aber auch Schwellenländer wie China, Indien und Brasilien mussten sich nicht beschränken. So können in diesen Ländern aus Klimaschutzprojekten Emissionsgutschriften generiert werden. Das ist auch finanziell attraktiv, mit jedem investierten Euro lässt sich dort viel mehr Treibhausgas einsparen als in Deutschland. Denn Industrieanlagen und Kraftwerke sind oft umwelttechnisch veraltet. Schnell können Emissionen deutlich reduziert werden, wenn hier modernisiert oder gar neu gebaut wird. Zudem ist dies wesentlich billiger als in hoch entwickelten Industrieländern.

Die Deutsche Post kauft eigenen Angaben zufolge nur Zertifikate aus vier besonders hochwertigen Projekten. Laut Christina Müschen, Sprecherin des

Unternehmens, soll der Großteil des Bedarfs in 2011 über einen Windpark in China und eine türkische Anlage zur Deponiegasnutzung gedeckt werden. Darüber hinaus bezieht das Unternehmen Emissionsgutschriften aus einem brasilianischen Wasserkraftwerk und einer indischen Biomasseanlage. Maßstab für die Auswahl der Projekte war laut der Post die Zertifizierung gemäß den Kriterien des „Gold Standard“ der gemeinnützigen Schweizer Gold Standard Foundation und der Clean Development Mechanism (CDM) der Vereinten Nationen. Die Zertifikate sind bei der UN bzw. bei der Schweizer Stiftung registriert. Sobald sie für die Kompensation eingesetzt werden, erlischt der Registereintrag.

Hohe Qualität – professionelle Kontrolle

Zwei Projekte werden beiden Standards gerecht, je eines ist nur nach CDM bzw. Gold Standard eingestuft. Der Gold Standard berücksichtigt nicht nur das Thema Treibhausgasminderung, auch die nachhaltige Entwicklung, sowie ökologische und soziale Aspekte werden erfasst. Wolfgang Strasdas und Stefan Gössling, Autoren der Studie „Treibhausgas-Kompensationsanbieter in Deutschland“ für die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv), bezeichnen den Gold Standard übereinstimmend als „sehr hochwertig“. Er habe eine hohe Glaubwürdigkeit, erklärt Gössling, Professor an der Lund-Universität in Schweden. Strasdas, Professor an der Fachhoch-

schule Eberswalde, hebt die besonders „aufwendige Berechnung“ hervor, diese mache den Standard allerdings vergleichsweise teuer.

Präzise Zahlen – aber nur intern

Die Schweizer Gesellschaft für Qualitätskontrolle, SGS – Société Générale de Surveillance SA, prüft die Verrechnung von Treibhausgas-Emissionen mit Emissionszertifikaten durch die Post und stellt darüber ein Gutachten aus. Dr. Jochen Gross von SGS Germany lobt die gründliche Arbeit des Unternehmens: „Die Deutsche Post hat im Rahmen von GoGreen seit 2006 ein Handbuch erarbeitet, das so genannte carbon manual. Dort sind alle Abläufe bis in Einzelheiten festgehalten.“ Inzwischen liege die 16. oder 17. Fassung des Handbuchs vor, so Gross. Die Anforderungen an die Zuverlässigkeit und Qualität der Projekte seien hoch. Für 2009 bestätigte SGS, dass die Post im Rahmen von GoGreen insge-

samt 38.500 Tonnen Treibhausgas-Emissionen kompensiert hat. 2006 seien es erst 1.000 Tonnen gewesen. Allerdings beliefen sich die gesamten CO₂-Emissionen der Deutschen Post 2009 auf 24,1 Millionen Tonnen. Demnach wurden 2009 erst 0,16 Prozent der Gesamtbelastung kompensiert. Es bieten sich also noch reichlich Wachstumsperspektiven für GoGreen.

Laut Angaben der Post wurden für GoGreen alle Geschäftsabläufe bis ins Detail analysiert, um präzise Zahlen zu möglichen Emissionen zu gewinnen. Sprecherin Müschen erläutert: „Die Berechnungen bilden die Prozessstufen ab, die die Sendungen vom Absender bis zum Empfänger durchlaufen.“ Das Unternehmen erfasst beispielsweise, wie viel Emissionen für Strom, Heizung oder Kühlung in einem Briefzentrum anfallen. Dies wird dann auf die Menge an Briefen umgelegt, die in der Anlage bearbeitet wurden. Analog dazu setzt man den Kraftstoffverbrauch im Transport ins Verhältnis

Klimagase von Flugzeugen

Emissionen von Flugzeugen in der Höhe sind klimaschädlicher als Emissionen auf dem Boden. Denn die Klimawirkung des Flugverkehrs geht nicht allein vom CO₂ aus, das ein Flugzeug emittiert. Vielmehr sind unter anderem die Emission von Stickoxiden und die Förderung vermehrter Wolkenbildung durch den Ausstoß von Rußpartikeln und Wasserdampf zu berücksichtigen. In der Wissenschaft wird das Verhältnis aller Klimaeffekte des Flugverkehrs zur Klimawirkung des reinen CO₂-Ausstoßes mit dem Multiplikator Radiative Forcing Index (RFI) ausgedrückt. Nach Einschätzung des Umweltbundesamtes kann der RFI nach derzeitigem Wissensstand nur als Spanne angegeben werden. Diese liege zwischen drei und fünf. Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist demnach mindestens dreimal und höchstens fünfmal so groß wie die Wirkung des ausgestoßenen Kohlendioxids allein. Das Umweltbundesamt empfiehlt einen RFI von drei für Langstreckenflüge ab 400 km. Der Weltklimarat (IPCC) gibt einen RFI von 2,7 an. Der Anbieter Atmosfair benutzt für seine Berechnungen einen RFI von drei, wendet ihn allerdings nur für Flüge an, die Höhen von über neun Kilometern erreichen.

zur Menge an Briefen, die befördert wurden.

Transparenz sieht anders aus

ÖKO-TEST bemühte sich bei der Deutschen Post um Einblick in das „Logbuch“ zu GoGreen - leider vergeblich. Unternehmenssprecherin Müschen verwies auf „wettbewerbsrechtliche Gründe“ und erklärte, das Handbuch sei ausschließlich für den internen Gebrauch bestimmt. Jedoch soll nach Angaben von Müschen die Treibhausgas-Emission eines Briefes innerhalb Europas von durchschnittlich 30 Gramm im Jahr 2010 auf 29 Gramm 2011 sinken. Als „Brief“ werden dabei alle Sendungen angesehen, die nicht mehr als ein Kilogramm wiegen. Die Emissionen für Briefe und Pakete ermittelt das Unternehmen getrennt; zusätzlich wird noch nach der Laufzeit und der Entfernung zum Ziel aufgegliedert. Der Wirtschaftsprüfer PricewaterhouseCoopers (PwC) überwacht die internen Berechnungen der Post, sie sind Teil des Nachhaltigkeitsberichts des Unternehmens.

Mit ihrem Zukauf von Klimaschutz-Gutschriften gleiche die Post mehr Treibhausgasbelastung aus, als in ihrem Betriebsablauf erzeugt werde, sagt SGS-Vertreter Gross. Das Unternehmen wolle sicherstellen, dass Unsicherheiten in der Berechnung in jedem Fall abgedeckt werden. Müschen bestätigt: „Wir gleichen mindestens 100 Prozent der tatsächlichen Emissionen aus. Bei der internen Berechnung nehmen wir für alle Pro-

dukte immer die schlechteste Variante als gegeben an.“

Der Kunde kann die Rechnung der Post allerdings nicht nachvollziehen. Er kann glauben, was externe Prüfer attestieren oder nicht. Transparenz sieht anders aus. Der Verbraucher solle über die Grundlagen der Emissionsberechnung informiert werden, fordert das Umweltbundesamt in seinem Kriterienkatalog „Zur Beurteilung von Angeboten zur freiwilligen Kompensation von Treibhausgasemissionen“. Er habe ferner Anspruch auf „detaillierte Informationen zu den einzelnen Kompensationsprojekten“. Preis und Leistung des Angebots müssten transparent sein. So sei mitzuteilen, wie hoch die Verwaltungskosten seien und welcher Anteil der Mittel direkt Klimaschutzprojekten zufließe.

Strasdas und Gössling bewerten die Qualität der Emissionsberechnung durch die Deutsche Post in ihrer Studie als „mangelhaft“. Ein hartes Urteil, für das Strasdas aber auch handfeste Gründe nennen kann: „Die Deutsche Post hat zwar sehr detaillierte Berechnungen angestellt, auch über die gesamte Prozesskette im Unternehmen. Bei aller Sorgfalt wurde aber die Wirkung der Emissionen aus dem Flugverkehr nicht angemessen berücksichtigt.“ Der Experte bemängelt, dass die Post die Emissionsbelastung durch den Flugverkehr nicht mit einem Multiplikator berechnet. In der Fachsprache wird dieser als Radiative Forcing-Index bezeichnet (RFI). Er halte einen RFI von mindestens zwei für nötig, so Strasdas. Post-Sprecherin

Müschen bestätigt, dass ihr Unternehmen nicht mit einem RFI für Flugtransporte arbeite. „Wir halten uns an die Vorgaben der Europäischen Union, dort werden die Flugemissionen im gleichen Verhältnis wie die von Fahrzeugen am Boden angesetzt“, so Müschen.

Preistransparenz Fehlanzeige

Ein Brief mit bis zu einem Kilo Gewicht innerhalb Europas kostet mit GoGreen nur fünf Cent zusätzlich. Großabnehmer wie Verlage bekommen den grünen Ablasschein noch erheblich günstiger. Nur 0,05 Cent zusätzlich berechnet die Post dafür, ein ÖKO-TEST-Magazin per GoGreen zu verschicken. Weshalb ist GoGreen so erstaunlich billig für die Kunden der Post? Ist wirksamer Klimaschutz zu diesem Preis überhaupt machbar? Laut der Analyse von Strasdas ist es für die Kunden der Post nahezu unmöglich, dazu eine halbwegs gesicherte Aussage zu treffen. Zwar sei eine wirksame Kompensation sehr kostengünstig realisierbar, solange kein Flugtransport notwendig sei. Allerdings gebe es bei GoGreen keinerlei Preistransparenz. „In unserer Studie war das der zweite Punkt, an dem wir das Angebot der Post mit Null Punkten bewerten mussten“, sagt er. So hart gingen die Autoren der Studie den Angaben zufolge nur mit Produkten ins Gericht, die keine Informationen darüber lieferten, wie viel Prozent der erhaltenen Ausgleichszahlungen in die Kompensationsprojekte fließen und den Preis pro Tonne CO₂-Reduktion nicht erläuterten.

Einordnen lässt sich die Preispolitik der Post allenfalls im Vergleich mit den Tarifen anderer Kompensationsanbieter. Laut einer Studie des Umweltbundesamtes vom Oktober 2010 bot der Marktführer Atmosfair für einen Cent den Ausgleich von 400 g CO₂-Belastung an; bei Myclimate gab es dafür 660 g Kompensation und bei Purtrust 700 g. Die Deutsche Post bietet ihren Geschäftskunden im Rahmen von GoGreen 600 g Kompensation für einen Cent. Damit liegt das Unternehmen durchaus im Spektrum anderer Akteure am Markt für freiwillige Kompensationsmaßnahmen.

Im Gesamturteil vergaben Strasdas und seine Mitstreiter trotz aller Kritik ein „Gut“ für GoGreen. „In vielen Dingen ist die Kommunikation der Post gut bis sehr gut“, sagt Strasdas. Und Co-Autor Gössling betont, dass die Post zu den Ersten gehöre, die sich in das Thema eingearbeitet haben. Aber auch Gössling hält mehr Transparenz für unabdingbar. „Wenn das Unternehmen sein carbon manual nicht herausgeben will, sollte es zumindest zu einem Treffen einladen und vor Ort Einblick gewähren“, schlägt er vor. Nur über Transparenz könnten die schwarzen Schafe am Markt erkannt werden.

Mit GoGreen hat die Deutsche Post einen Anfang im aktiven Klimaschutz gemacht, das ist lobenswert. Das Produkt wirkt gut durchdacht und professionell konzipiert. Leider bleibt die Deutsche Post den letzten Beweis für die Qualität des Angebots schuldig.

Christoph Lützenkirchen

Die Klimaschutzprojekte



■ In der Zhangpu Region in der Fujian Provinz in Ost-China liegt laut Angaben der Post der Windpark, dessen CO₂-Einsparung im Rahmen von GoGreen zur Kompensation genutzt wird. Das Projekt ist mit 36 Windkraftanlagen mit je 1,25 Megawatt (MW) Leistung ausgerüstet. Die Gesamtleistung des Windparks beträgt 45 MW. Er ist nach CDM (Clean Development Mechanism; CDM-1318) und nach dem Gold Standard zertifiziert (Projekt Nummer GS 457). Nähere Informationen zur CDM-Zertifizierung finden Sie hier: <http://cdm.unfccc.int/Projects/DB/TUEV-SUED1188562976.71/view> Über die Gold Standard Zertifizierung des Projekts können Sie hier mehr erfahren: <https://gs1.apx.com/mymodule/ProjectDoc/EditProjectDoc.asp?id1=375>

■ Das Wasser des Juruena-Flusses im westlichen Teil des brasilianischen Bundesstaates Mato Grosso nutzt das Laufwasserkraftwerk „Santa Lúcia II“. Die Anlage hat eine elektrische Leistung von 7,6 MW. Das Kraftwerk komme dabei ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen wie Dämme oder Wasserspeicher aus, berichtet die Post. Damit würden weitere Eingriffe in die natürliche Landschaft vermieden. Im Unterschied zu den drei anderen Projekten ist Santa Lúcia II nicht nach dem Gold Standard zertifiziert. Aus dem Projekt werden aber Klimagutschriften nach CDM generiert (CDM-0663), sogenannte CER (Certified Emission Reductions). Nähere Informationen dazu finden Sie hier: <http://cdm.unfccc.int/Projects/DB/SGS-UKL1158857850.19/view>



■ Das indische Biomassekraftwerk, aus dem die Deutsche Post Emissionsgutschriften bezieht, ist wie der chinesische Windpark sowohl nach CDM (CDM-0298) als auch Gold Standard (GS343) zertifiziert. Standort des „Malavalli-Kraftwerks“ ist der indische Bundesstaat Karnataka. Die Anlage wird den Angaben zufolge mit pflanzlichen Abfällen betrieben wie Zuckerrohrblättern, Kokosnussschalen, Maiskolben und Plantagenholzresten. Diese habe man zuvor verrotten lassen oder auf Feldern verbrannt. Nun könnten die lokalen Bauern ihre organischen Abfälle sogar verkaufen und die im Kraftwerk entstandene Asche anschließend wieder auf den Feldern als Dünger einsetzen. Nähere Informationen zur CDM-Zertifizierung der Anlage finden Sie hier: <http://cdm.unfccc.int/Projects/DB/DNV-CUK1141812568.71/view> Über die Gold Standard Zertifizierung des Projekts können Sie hier mehr erfahren: <http://www.cdmgoldstandard.org/Malavalli-GS343.407.0.html>



■ Methangas aus einer Mülldeponie im türkischen Mamak wird für das vierte Projekt der Deutschen Post genutzt. Das Gas ist zwanzig Mal so schädlich für das Klima wie CO₂. Im Rahmen des Projekts wird das Methan aufgefangen und für die Stromerzeugung genutzt. Das Konzept unterscheidet zwischen dem Umgang mit dem Gas aus dem alten Teil der Deponie – dieses wird lediglich gesammelt und genutzt – und dem Umgang mit frischem Müll. Neuer Müll wird sortiert und je nach Art des Abfalls sachgerecht weiter behandelt. Beispielsweise werden organische Materialien kompostiert. Die bei der Stromerzeugung entstehende Wärme nutzt man zur Beheizung von Treibhäusern. Ein dem Anschein nach vorbildliches Projekt, dennoch können daraus keine Emissionsgutschriften nach CDM generiert werden. Grund dafür ist das jahrelange Taktieren der Türkei hinsichtlich des Kyoto-Protokolls. Obwohl das türkische Parlament dem Abkommen in 2009 doch noch zustimmte, hat das Land weiterhin einen unklaren Status. Das Deponieprojekt ist nach Gold Standard zertifiziert (GS-440). Nähere Informationen dazu finden Sie hier: <http://www.cdmgoldstandard.org/Mamak-GS440.385.0.html>