

Untersuchung potentieller Effekte von Emissionsausgleichszahlungen auf das Flugverhalten klimaschutzorientierter Menschen

- Eine empirische Untersuchung am Beispiel des Projekts 'atmosfair' –

**Diplomarbeit von Nicole Maroscheck, Studiengang Diplom-Umweltwissenschaften,
Universität Lüneburg; Abgabe 10. August 2006**

Zusammenfassung

Die Diplomarbeit 'Untersuchung potentieller Effekte von Emissionsausgleichszahlungen'¹ auf das Flugverhalten klimaschutzorientierter Menschen - Eine empirische Untersuchung am Beispiel des Projekts 'atmosfair' analysiert potentielle Auswirkungen von Emissionsausgleichszahlungen auf das Flugverhalten und die Flugbereitschaft klimabewusster Menschen. Untersuchungsbeispiel ist 'atmosfair', ein gemeinnütziges Unternehmen, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, freiwillige Klimaschutzbeiträge von Flugpassagieren in Klimaschutzprojekte zu investieren. Ist nun atmosfair eine gute Möglichkeit, Klimaschäden auszugleichen, wenn man sich auch als umweltbewusster Mensch mal für einen Flug entscheidet, oder ist atmosfair ein Ablasshandel, um sich ein gutes Gewissen zu erkaufen? Kritiker befürchten gar, dass Organisationen wie atmosfair Menschen zum Fliegen verführen könnten, die bisher aus Klimaschutzgründen nur erdgebunden reisten. Dieser Kritik ging die Umweltwissenschaftlerin Nicole Maroscheck in Ihrer Diplomarbeit an der Universität Lüneburg nach. Sie befragte 500 Personen, die aus Klimaschutzgründen auf das Fliegen verzichten ('Nichtflieger'), und 100 atmosfair-Kunden. Über einen Vergleich sollten die Voraussetzungen geklärt werden, unter denen Menschen 'atmosfair-fliegen' bzw. nicht fliegen, um daraus Schlüsse auf potenzielle Effekte von atmosfair ziehen zu können. Im Vordergrund stand die Frage, ob sich atmosfair flugsteigernd auf das Verhalten klimabewusster Menschen auswirkt. Methodische Beratung kam dabei von Christian Hoffmann (e-fect) und Andreas Stolberg (datenpunkt.de).

Um die tatsächliche Wirkung von atmosfair näher zu untersuchen, werden die Theorie der kognitiven Dissonanz von FESTINGER (1957), das Norm-Aktivations-Modell zum altruistischen Verhalten nach SCHWARTZ (1977), die Theorie des geplanten Verhaltens nach AJZEN und FISHBEIN (1988; 1991), das erweiterte Norm-Aktivations-Modell nach HUNECKE (2000) sowie als Grundstruktur das neue integrative Einflusschema umweltgerechten Alltagshandelns nach MATTHIES (2005) zu einem heuristischen Modell integriert. Dieses Modell wird genutzt, um die Flugbereitschaft klimabewusster Menschen zu analysieren.

¹ atmosfair selbst spricht von 'Emissionseinsparungen' sowie 'freiwilligen Klimaschutzbeiträgen' und nicht von 'Emissionsausgleich' (s. Kap. 2.1 der Vollversion).

Mittels umfangreicher Fragebogenstudien an Personen, die aus Klimaschutzgründen nicht fliegen (Nichtflieger-Befragung), sowie an atmosfair-Kunden werden Erkenntnisse darüber gewonnen, welche Effekte atmosfair auf Nichtflieger haben könnte bzw. welche Effekte es bereits auf die Nutzer hatte. Um das Thema schließlich in einen breiteren Kontext einzuordnen, werden die Untersuchungen ergänzt durch eine kritische Reflexion zu atmosfair. Der Gedanke hinter diesem kurzen Kapitel ist folgender: atmosfair beschäftigt sich mit Aspekten des Klimaschutzes, der Umweltpolitik, des Emissionshandels, der sozialen Mobilität und der gerechten Verteilung des Wohlstands zwischen den Ländern der Erde. Diese Aspekte zu integrieren ist Sinn und Zweck des Nachhaltigkeitsgedankens. Nachhaltige Entwicklung ist im Brundtland-Bericht² formuliert als: “[...] development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs“ (WCED 1987: 8). Die Integration der verschiedenen Perspektiven drückt sich in der Vernetzung von ökologischer Nachhaltigkeit mit den weiteren Dimensionen sozialer, kultureller und ökonomischer Nachhaltigkeit aus. Um diese Vernetzung und Integration voran zu treiben, ist eine interdisziplinäre Betrachtung und Forschung notwendig. Das Reflexionskapitel der Arbeit dient der Anregung für eine solche Forschung und Diskussion bezüglich des Nutzens von atmosfair, sowie der Einordnung in das Feld der Nachhaltigkeit. Pro- und Kontra-Aspekte von atmosfair im Spiegel der Nachhaltigkeit werden hier aufgelistet und teilweise andiskutiert. Die Themenfelder der kritischen Betrachtung sind: Klimaschutz-Aspekte, soziale und kulturelle Aspekte sowie Aspekte des Problembewusstseins.

Die Diplomarbeit konnte erste empirisch begründete Erkenntnisse für die weitere Diskussion um Emissionsausgleichsprojekte im Flugverkehr liefern. Es wurden signifikante und für die Flugbereitschaft relevante Unterschiede zwischen Nichtfliegern und atmosfair-Fliegern ermittelt. Weiterhin wurden Einflussfaktoren für die Flugbereitschaft identifiziert, welche zusammengenommen 25% des Flugbereitschafts-Konstrukts erklären. Dabei zeigt sich kein signifikanter Effekt der Einstellung zu oder der Kenntnis von atmosfair auf die Flugbereitschaft der Nichtflieger.

² Dem 1987 veröffentlichten Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (WCED). Quelle: WCED (World Commission on Environment and Development) (1987): Our common future. New York [u. a.]

Einige Ergebnisse im Überblick:

1. Die Nichtflieger

Nichtflieger sind überdurchschnittlich gut ausgebildet und zum größten Teil Wähler der Grünen.

Rund die Hälfte fasste den Entschluss, nicht mehr zu fliegen, innerhalb der letzten zehn Jahre.

Rund 90 % der Nichtflieger haben auch in absehbarer Zeit nicht vor zu fliegen.

Die meisten Nichtflieger (28 %) führen ihren Entschluss auf ihr Umweltwissen oder einen spezifischen Umweltbildungserfolg zurück.

Insgesamt zeigen sich große Unterschiede in der Beurteilung des Klimaschutzpotentials von atmosfair. Ein mit 8 % sehr geringer Anteil der Nichtflieger sieht in der Nutzung von atmosfair die Möglichkeit, auch einmal fliegen zu können. Die Zusammenfassung der negativen Äußerungen über atmosfair zeigt, dass für rund die Hälfte der Nichtflieger atmosfair-Fliegen keine Reisealternative darstellt, da ihnen diese Form des Klimaschutzes nicht ausreicht.

Geschäftliches Fliegen erwies sich als steigender Faktor für die private Flugbereitschaft.

Für die Einstellung zu und die Kenntnis von atmosfair zeigte sich jedoch kein direkter Einfluss auf die selbst berichtete Flugbereitschaft.

2. Die atmosfair-Flieger

Drei Viertel der befragten atmosfair-Kunden fliegen hauptsächlich zu privaten Zwecken.

Rund die Hälfte fliegt einmal pro Jahr. Ein Drittel fliegt häufiger.

Zwei Drittel der Menschen, die mit atmosfair fliegen, sind der Meinung, dass eigentlich der Verzicht auf das Fliegen die einzig sinnvolle Klimaschutzhandlung darstellt. Ein Drittel der Befragten sieht aber auch Handlungsoptionen für den Klimaschutz trotz Fliegen.

Drei Viertel der atmosfair-Kunden fühlen sich verpflichtet, weitgehend auf das Fliegen zu verzichten.

Bei rund der Hälfte der Kunden mindert atmosfair das schlechte Gewissen, wenn sie trotz des Verpflichtungsgefühls fliegen, beseitigt es aber nicht völlig.

Zu der Aussage von Kritikern, dass atmosfair durch Ablasshandel zu einem guten Gewissen beim Fliegen führt, kann keine Aussage gemacht werden. 80 % der atmosfair-Nutzer gehen aber entgegen der Befürchtung der Kritiker nicht davon aus, dass durch atmosfair mehr geflogen wird.

3. Vergleich von Nichtfliegern und atmosfair-Kunden

Soziodemografisch unterscheidet sich die Gruppe der atmosfair-Kunden fast ausschließlich dadurch von der Gruppe der Nichtflieger, dass sie mehr kinderlose Personen umfasst.

Ein Vergleich der beiden Stichproben sollte zeigen, welche Faktoren die Flugbereitschaft beeinflussen, und Hinweise darauf liefern, ob atmosfair tatsächlich den Effekt haben könnte, Nichtflieger zum Fliegen zu bewegen. Der Vergleich der beiden Stichproben erbrachte folgende Ergebnisse:

Bei Nichtfliegern ist die Problemwahrnehmung in Bezug auf den Klimawandel ausgeprägter als bei atmosfair-Kunden.

Nichtflieger erwarten eine höhere Wirksamkeit ihrer eigenen klimaschonenden Verhaltensweisen als atmosfair-Kunden.

Nichtflieger haben eine stärker ausgeprägte personale Klimaschutznorm als atmosfair-Kunden.

Nichtflieger bewerten die persönlichen Nachteile, die ihnen durch den Flugverzicht entstehen, geringer als atmosfair-Kunden.

Nichtflieger bewerten atmosfair in vielen Aspekten negativer als atmosfair-Kunden.

Nichtflieger machen ihre Flugbereitschaft nicht so sehr von der Situation abhängig wie atmosfair-Kunden.

Fazit: Aufgrund der Ergebnisse der Untersuchungen lässt sich vermuten, dass atmosfair einen zu vernachlässigenden flugsteigernden Effekt auf Nichtflieger hat, da diese unter anderem über eine stärker ausgeprägte personale Klimaschutznorm verfügen, in ihrem Reiseverhalten keine starke Einschränkung durch den Flugverzicht erleben und atmosfair-resistente Gründe haben, auf das Fliegen zu verzichten. Fliegen scheint also, auch wenn es mit atmosfair weniger klimaschädlich ist, glücklicherweise keine reizvolle Verhaltensweise für Nichtflieger darzustellen.

Aktuelle Entwicklung: Das Klimawandelbewusstsein ist in den letzten Monaten gestiegen. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich dies auch auf das tatsächliche Flugverhalten auswirken wird. Klare Auswirkungen zeigen sich dagegen bereits jetzt in der rasant gestiegenen Anzahl der atmosfair-Nutzer.

Mehr Informationen:

- Kontakt: E-Mail: nicole_maro@web.de
- Download als PDF: Diplomarbeit an der Universität Lüneburg: Maroscheck, N. (2006): Untersuchung potentieller Effekte von Emissionsausgleichszahlungen auf das Flugverhalten klimaschutzorientierter Menschen. Eine empirische Untersuchung am Beispiel des Projekts atmosfair. Download über die Homepage der Initiative Psychologie im Umweltschutz e.V.: http://www.ipu-ev.de/web/php/diplom_magister.php
- Printversion: unter der ISBN 978-3-8364-1091-5 über den Buchhandel zu bestellen. Maroscheck, N. (2007): Private Emissionsausgleichszahlung als Klimaschutzhandlung im Flugverkehr. Empirische Untersuchung von Nichtfliegern und atmosfair-Kunden.