

# GERMANWATCH

Zeitung für zukunftsfähige Nord-Süd-Politik

Mitmachaktion: Für alle Klimaschützer/innen, die in diesem Winter auf den Flug in die Sonne verzichten. S.3

## Kerosinsteuer: EU macht Weg frei für Eichel

Liebe Leserin, lieber Leser,

Geiz ist geil, billig fliegen ist in. Will Germanwatch da trotzig auf einer überwundenen Evolutionsstufe stehen bleiben? Auch viele unserer Unterstützer/innen fliegen viel. Nicht nur für die in der Entwicklungszusammenarbeit Tätigen scheinen Flüge unentbehrlich. Andere wollen sich im Urlaub vom jammernden Deutschland erholen oder einfach die Sonne genießen.

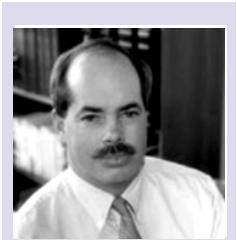
Doch zum Erwachsensein gehört, Verantwortung für die Folgen seines Handelns zu übernehmen. Und der Flugverkehr wächst sich zum dominierenden Problem für das globale Klima aus. Alleine der weltweite Anstieg des Flugverkehrs von 1990 bis 2010 verursacht etwa soviel an Erwärmung, wie das gesamte Kyoto-Protokoll reduzieren soll. Deswegen schlagen wir der Politik vor, durch eine Emissionsabgabe Anreize für weniger belastende Flugzeuge und -routen zu setzen. Und jedem Einzelnen, die Alternativen - wie Videokonferenzen oder in Europa den Zug - zu prüfen. Ansonsten gibt es - als second best solution - den Emissionsausgleich zur Schadensbegrenzung. Ist es zu gewagt, dies anzuregen?

*Christoph Bar*

Rule Britannia! Parlamentarier fordern Klimaschutz **S.2**

Überzeugungstäter Interview mit Forum Anders Reisen **S.3**

Lieber zum Ballermann... Subventionierte Billigflieger **S.4**



Warum ich Germanwatch wichtig finde:

"I think Germanwatch does a very good job in lobbying for our common future. Sustainability means an ecologically sound and social just global society and the Germanwatchers influence politics and industry in Germany to take over their responsibility. And they are good moderators and translators for the global and specifically the transatlantic dialogue. We as Worldwatch Institute are happy to have a strong partner in Germany in publishing our annual report 'State of the World'."

Chris Flavin, Präsident des Worldwatch Institutes, Washington (DC)

Es ist kaum zu erwarten, dass O'Leary, Chef von Ryanair, den 27. Oktober 2003 als schwarzen Tag in der Firmengeschichte vermerkt hat. Denn dass sich an diesem Tag fern von Irland in Luxemburg der Rat der EU nach über 10-jähriger Diskussion darauf einigt, ab 2004 den Mitgliedsstaaten national und bilateral die Besteuerung von Kerosin zu erlauben, klingt nicht gerade nach Schicksalsschlag für den boomenden Billigflieger. Aber es wäre nicht das erste mal, dass O'Leary schiefliegt. Sein Spruch „in fünf Jahren fliegt bei uns jeder zweite Passagier umsonst“ klingt zwar knackig, nur richtig ist er nicht, denn umsonst fliegt bei Ryanair niemand. Zwei sind es zumindest immer, die bei jedem Flug kräftig draufzahlen: Der Steuerzahler und das Klima.

Selten sind diese so eng liiert wie hier. Mit dem Urteil eines französischen Gerichtes zur Unrechtmäßigkeit der Zahlungen des Flughafens Straßburg an Ryanair ist eine typische Konstellation ans Tageslicht geraten. Ryanair - Marktführer im Segment billig - lässt sich von den Kommunen der Flugplätze aushalten, indem diese ihm die Landgebühren zahlen und noch einiges mehr. Im Falle des belgischen Flughafens Charleroi ermittelt die EU-Kommission. Ryanair, die 2004 Air France überholen will, hat bereits gedroht, sich von den 18 bisher angefliegenen französischen

Ein in gichtumschäumtes, weißes V im endlosen Blau: Dieser Anblick bietet sich den Passagieren von Air Fiji im Anflug auf Funafuti, die Hauptinsel des Südpazifiks Tuvalu. Seine Einwohner leben verteilt über neun Inseln - ungezählt die winzigen Eilande, die im gemächlichen Rhythmus von Korallenwachstum und Flugsand entstehen. Mit der Zeit sind die Atolle vielleicht groß genug, um den Nachfahren der heutigen Insulaner Platz für ein Haus, eine Stange zum Trocknen der Fische und ein Taro-Gemüsebeet zu bieten. Normalerweise. Die Zeiten ändern sich.

„Eines Morgens wachte ich auf und sie war weg.“ berichtet der Fischer Niu lakonisch vom Verschwinden der tuvaluanischen Insel Tepuka Savilivi. Das Meer hat sie sich zurückgeholt. Die immer häufiger auftretenden Zyklone reißen Häuser, Kultstätten und die Vegetation nieder und erodieren die Küste. Auch die saisonalen Springfluten, „king tides“ genannt, werden immer heftiger, „die Flut steigt jetzt bis zur Mitte der Insel und zerstört Felder und Bäume, die es dort gegeben hat, solange ich lebe.“ klagt der ehemalige Premierminister Koloa Talake. Seit mehreren Jahren gehe das schon so. Bei jeder großen Überflutung werden Vorratsspeicher, Felder und Süßwasserquellen versalzen. Messungen haben ergeben, dass der Meeresspiegel des Südpazifik in den letzten 100 Jahren um 17 cm gestiegen ist. Das Intergovernmental Panel



Sieht das Wasser bald bis zu den Kokosnüssen: Palmen auf Tuvalu

Flughäfen komplett zu verabschieden, sollte auch die EU-Kommission die gängige Praxis der Zuschusszahlungen für unrechtmäßig befinden. Um 10-20 Millionen Euro Subventionen jährlich geht es in Charleroi, offensichtlich genug, um bei Ryanair die Nerven blank zu legen. Das zeigt, wie schwer für den Marktführer eine Kerosinsteuer zu Buche schlägt, die für ihn leicht in der Größenordnung von jährlich 100 Millionen Euro liegen könnte.

Das Aufkommen der Billigflieger ist ein Albtraum für den Klimaschutz. Abgesehen davon, dass die Billigflieger seltener tanken und deswegen oft mit erhöhtem Gewicht und Treibstoffverbrauch fliegen, steigen nun scharenweise selbst Menschen ins

Flugzeug, die bisher noch nie geflogen sind. Weltweit ist der Flugverkehr in den letzten 10 Jahren um gut 70% gewachsen. Damit ist er auf dem besten Wege dahin, wovon die EU bereits vor Jahren gewarnt hat: Der Flugverkehr macht mit seinem Zuwachs an Emissionen die Einsparungen zunichte, die unter dem Klimaschutzabkommen von Kyoto bis 2012 erreicht werden sollen.

In Kyoto einigten sich die Staaten auch darauf, die Verantwortung für die Emissionen des internationalen Flugverkehrs der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation ICAO zu übertragen. Die brauchte vier Jahre, um das Thema vor die Vollversammlung zu bringen, die im Wesentlichen Staaten drängte, nicht einseitig Steu-

ern zu erheben. Beobachter wissen indes, dass die ICAO nie eine Maßnahme mit Zähnen einführen wird, denn diese müsste von über 180 Staaten ratifiziert werden. Eher werden langwierig Leitlinien entwickelt, nach dem Motto: Wenn Ihr Staaten eine Abgabe einführen wollt, dann bitte so und so. Da diese Empfehlungen im Allgemeinen sehr weich ausfallen, weiß man auch hinter vorgehaltener Hand, dass die ICAO nicht einschreiten würde, falls die EU endlich einseitig eine Emissionsabgabe einführt.

Mit dem Beschluss der EU-Finanzminister ist der Ball nun zurück auf die Ebene der Staaten gespielt. Jetzt liegt es an Finanzminister Eichel, sich mit seinen Kollegen aus Großbritannien und Frankreich zusammenzusetzen und eine Steuer oder Abgabe für Flüge innerhalb von Kerneuropa einzuführen. Das ist politisch überschaubar, und Dank der progressiven Briten kein bloßes Wunschdenken (s. S. 2). Umweltminister Trittin sollte dafür der Motor sein. Und auch wenn Irland - traditionell Gegner jeder Abgabe im Flugverkehr - sich der Gruppe nicht anschließen, wären Ryanair, Easyjet und Konsorten endlich gezwungen, auf ihren Flügen zwischen den Vorreiterstaaten zu realeren Preisen zu kalkulieren. Herr Eichel, Herr Trittin, Herr O'Leary, wie sieht es aus?

Dietrich Brockhagen

## Letzter Aufruf Tuvalu:

Wie Urlaube eine Trauminsel versenken

on Climate Change (IPCC) - die Autorität in der Klimaforschung - erwartet im weltweiten Mittel bis zum Ende des aktuellen Jahrhunderts einen weiteren Anstieg von neun bis 88 cm. Für viele sensible Atolle wie Tuvalu, das an keiner Stelle mehr als vier Meter über dem Meeresspiegel liegt und an der breitesten Stelle 400 Meter misst, wären schon ein halber Meter eine tödliche Bedrohung. Im Jahr 2050 könnte Tuvalu vollständig versunken sein. Unbewohnbar wird es schon lange vorher sein, denn die Südsee erleidet das, was der Begriff „Klimawandel“ so schön neutral zusammenfasst, mit voller Wucht. Neben den beschriebenen Wetterveränderungen und dem Anstieg des Meeresspiegels wurde 1998 das - u.a. temperaturbedingte - Sterben zahlreicher Korallenriffe, des Lebensraumes vieler Fischarten, im Pazifik festgestellt. Was das für die von Fisch lebenden Insulaner bedeutet, kann man sich ausmalen. Da die toten, zerfallenden Riffe auch ihre Wellenbrecher-Funktion einbüßen, werden viele Inseln künftig schutzlos dem Meer ausgeliefert sein.

hausgasen die zentrale Rolle beim globalen Klimawandel spielt, von dem der Südpazifik so heftig bedroht ist. Daher rechnen amerikanische Anwälte einer Klage Tuvalus gegen die Verursacher, d.h. gegen die Hauptemittenten USA und Australien, durchaus Chancen ein. Donald Goldberg, Center for International Environmental Law, Washington: „In mancher Hinsicht haben die USA den Fall bereits verloren; sie haben selbst zugegeben, dass Treibhausgase den Klimawandel verursachen.“ Da kein einzelner Schuldiger ausgemacht werden könne, könnte die Verantwortung - nach dem Vorbild des Asbest-Falles - nach Marktanteilen verteilt werden. Damit würde die Haftung für weltweite Folgen des Treibhausgas-Ausstoßes zur Hälfte bei den USA und Europa liegen, rechnet Duane Wall, Partner bei White & Case, im Januar 2003 vor. Tuvalu selbst will derzeit nicht klagen, doch internationale Umweltorganisationen könnten einspringen und einen Präzedenzfall schaffen.

Unterdessen hat die Regierung von Tuvalu in Neuseeland und Australien bereits 2001 vorsorglich um Asyl für seine 11.000 Einwohner gebeten; sie wären die ersten anerkannten Umweltflüchtlinge der Welt. Während

Neuseeland bereits an Lösungsmodellen arbeitet, bezweifelt das für seine rigide Flüchtlingspolitik bekannte Australien die Dringlichkeit der Bitte und wirft den Tuvaluanern eigene Umweltsünden, etwa übermäßige Bautätigkeit, vor. Ein schlechter Witz, denn Australien ist der größte Treibhausgas-Emitter im Pazifik, während Tuvalu seit Winter 2002 daran arbeitet, seine Energieversorgung komplett auf erneuerbare Energien umzustellen. Bei ihrem internationalen Klimaschutz-Engagement kommen den Insulanern die Einnahmen aus der Vermarktung ihrer Internet-Länderdomäne .tv zugute. Mit dem Geld treten sie der UNO bei und wurden Gründungsmitglied von AOSIS (Alliance of Small Island States), einer klimapolitisch aktiven Gruppierung, der 43 Inselstaaten, von Antigua bis Zypern, angehören. Doch trotz dieses beachtlichen Engagements wird die Rettung für viele kleine Atolle zu spät kommen, wenn nur die Opfer, aber nicht die Verursacher des Klimawandels umdenken.

Der Untergang der Südsee ist auch ein Paradoxon des Tourismus; die „westliche“ Sehnsucht nach dem Paradies zerstört es gleichzeitig. Der wie rasend wachsende Flugverkehr trägt in erheblichem Maße zum Klimawandel bei. Drastisch gesprochen sind es die Abgabe der Ferienflieger, die Tuvalu versenken. Wer die Südsee liebt, fliegt besser nicht hin.

Heike Ifland

# Rule, Britannia!

Britische Parlamentarier fordern Klimaschutz



Es geht um nichts Geringeres als eine radikale Reform, die Fluglinien-Betreiber und Passagiere mit den ökologischen Konsequenzen ihres Handels konfrontiert.“ Gelassen, aber bestimmt gibt Professor David Begg immer wieder die wegweisenden Vorschläge seiner Kommission zu Protokoll. Der kämpferische Schotte, der seit Jahren höchste Posten im britischen Verkehrswesen bekleidet, ist derzeit Vorsitzender der von der Labour-Regierung einberufenen Expertenkommission für Integrierten Transport. Begg ist entschlossen, die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes und die Interessen der Flugindustrie mit nachhaltiger Entwicklung unter einen Hut zu bringen. Im September 2003 legte seine Kommission eine wegweisende Flugverkehrsstudie vor. Sie regt an, Fluggesellschaften in Zukunft Verantwortung für Treibhausgase, überlastete Startbahnen, die lokale Umwelt und verschandelte Landschaften übernehmen zu lassen. Vor zehn Jahren habe der weltweite Flugverkehr 3,5% der menschgemachten Treibhausgase ausgemacht, im Jahr 2050 wären es voraussichtlich bereits 15%. Großbritannien nehme durch Flughafengebühren derzeit rund 800 Millionen Pfund ein, was nur gut die Hälfte der klimarelevanten Emissionskosten decke, die durch britische Firmen verursacht würden, nämlich 1,4 Milliarden Pfund. Zur Regelung eines nachhaltigen, verantwortlichen Flugverkehrs setzt Professor Begg auf genaue Evaluierung aller externen Kosten, z.B. durch Fluglärm und bebaubar gewordenes Land neben Flughäfen, sowie einen stärkeren Einfluss der Gemeinden, in denen die Flughäfen angesiedelt sind. Und er

regt an, Fluggesellschaften nicht mit Steuern, sondern mit intelligenten Gebühren- und Handelssystemen für mehr Klima- und Umweltschutz zu motivieren: Etwas durch die Versteigerung von Start- und Landegenehmigungen und den Verkauf von Lärm-„Genehmigungen“, die handelbar wären.

Inwieweit die britische Regierung bereit ist, die radikalen Vorschläge der Kommission aufzugreifen, wird sich im Dezember 2003 zeigen, wenn sie ihr „Weißbuch Flugverkehr“ veröffentlicht. Eine gewisse Motivation scheint bereits von der Studie auszu-

gehen: Die Times berichtete Ende Oktober, dass die Flugzeugindustrie an Maschinen forsche, die keine Kondensstreifen mehr ausstoßen – was die Klimabelastung um die Hälfte reduzieren könne. Außerdem war der britischen Presse zu entnehmen, dass die Regierung derzeit über eine Verdoppelung der Flughafengebühren als „Grüne Steuer“ nachdenkt.

Im Sommer 2003 höhnte der Vorsitzende des Interessenverbandes der Flughafensbetreiber, Keith Jowett, zwar noch „Es müsste schon ein mutiger Abgeordneter sein, der seinen Wählern erklärt, dass sie sich ihren

hart verdienten Auslandsurlaub nicht mehr leisten können, ganz zu schweigen davon, dass Unternehmer aus seinem Wahlkreis auf essentielle Flugverbindungen verzichten sollen!“ Doch das klang schon wie das Pfeifen im Wald: Im Juli hatte eine parteiübergreifende Umweltkommission des Parlaments bereits gefordert, jeder Flugverkehrspassagier möge eine „Emissionsabgabe“ zahlen, um für die durch seine Reise entstandene Treibhausgasverschmutzung aufzukommen. Der Leiter der Umweltkommission, Tory-Abgeordneter Peter Ainsworth: „Wir brauchen Flugpreise, die die wahren Kosten der Umweltver-

schmutzung widerspiegeln.“ Er warf der Regierung eine Begünstigung des Flugverkehrs vor und kritisierte die vorgelegten Wachstumswahlen. Wenn der Flugverkehr in Großbritannien wirklich um 4% pro Jahr wachse, bräuchte man ab 2030 alle drei Jahre ein neues Heathrow. Ainsworth: „Das ist Nonsense.“ Die Umweltkommission schlug vor, die derzeitigen Flughafengebühren durch eine Mehrwertsteuer sowie eine „Emissionsabgabe“ für jedes Flugticket zu ersetzen.

Die britische Flugverkehrs-Diskussion erfährt jetzt Unterstützung durch ein positives Signal von der EU: Ende Oktober 2003 erzielten die EU-Umweltminister in Luxemburg einen Durchbruch bei der Harmonisierung der Energiesteuern. Ihre Richtlinie macht es grundsätzlich rechtlich möglich, Kerosin auf nationalen Flügen sowie auf Flügen zwischen Mitgliedsstaaten zu besteuern.

Lesen Sie weitere Informationen über britische Aktivitäten sowie die Berichte der Kommissionen online auf:

[www.efit.gov.uk](http://www.efit.gov.uk)

(Webseite der von der Regierung berufenen „Commission for Integrated Transport“)

[www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_aviation/documents/page/dft\\_aviation\\_023386.hesp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_aviation/documents/page/dft_aviation_023386.hesp)

(Webseite des Verkehrsministeriums, die den Prozess des „Weißbuch Flugverkehr“ dokumentiert)

 Heike Inland

Der Flugverkehr als klimaschädlichster Verkehrsträger weist hohe Wachstumsraten auf und entzieht sich weitgehend einer Verantwortungsübernahme im Klimaschutz. Nachdem sich der wissenschaftliche Kenntnisstand um die menschgemachte Klimaänderung immer mehr erhärtet, vermehrt extreme Wetterlagen - Stichwort Jahrhundertsummen - auftreten, ist die Politik gefordert, auch im Flugverkehr klimapolitisch wirksame Schritte anzugehen. Manfred Treber hat darüber mit Winfried Hermann, MdB, umweltpolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis90/ Die Grünen, zuständig für den Flugverkehr, gesprochen.

**MT:** Viele Umweltorganisationen halten eine EU-weite Emissionsabgabe im Flugverkehr für das verheißungsvollste Instrument, um eine Trendumkehr bei den Emissionen zu erreichen. Sehen Sie das ebenso?

WH: Wir sind nach wie vor für eine Kerosinsteuer europaweit und darüber hinaus. Aber nachdem dieses Projekt seit Jahren, um nicht zu sagen seit Jahrzehnten an dem Einspruch der Flugtourismus-orientierten Ländern scheitert, ist die Emissionsabgabe möglicherweise eine gute Ersatzlösung, die wir auf jeden Fall begrüßen. Uns ist natürlich am Allerwichtigsten, dass die Umweltbelastung des Flugverkehrs steuerlich erfasst wird, um damit ein Stück weit die externen Kosten des Flugverkehrs zu berücksichtigen.

**MT:** Sie sehen ja die Kerosinsteuer nicht gerade vor der Tür stehen. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung konkret, damit die

**Emissionsabgabe baldmöglichst vorankommt?**

WH: Dazu muss man sagen, die Bundesregierung und vor allen Dingen der Umweltminister hat quasi regelmäßig dieses Defizit der Europäischen Gesetzgebung zur Korrektur angenehm. Nachdem immer mehr erkennbar wurde, dass die Kerosinsteuer wohl nicht kommen wird, könnte eine Emissionsabgabe schneller durchführbar sein. Wir haben als Regierungsfraktion den Umweltminister immer wieder dazu angeregt, dieses Thema auf die europäische Agenda zu setzen, und er hat das Thema immer wieder neu eingebracht.

**MT:** Auf allen Ebenen müssen Koalitionenäre gesucht werden. Ich denke da vor allem auch an Großbritannien, das in dieser Richtung sehr aktiv ist, damit EU-weit Fortschritte gegen andere vorhandene Bremser erzielt werden. Gibt es diesbezüglich auch deutsche Initiativen?

WH: Der Deutsche Bundestag hat schon Anfang der 90er Jahre einmütig die europaweite Kerosinbesteuerung gefordert. Wir Parlamentarier begleiten und unterstützen das Regierungshandeln in diesem Bereich. In Deutschland ist es unter rot/grüner Regierung selbstverständlich geworden, dass der grüne Umweltminister diese Aufgabe - und sie steht schon im Koalitionsvertrag - mit gewisser Beharrlichkeit im europäischen Rat vorbringt.

**MT:** Welche weiteren Maßnahmen will der Bund anstoßen, um zum einen die klimaschädlichen Flugverkehrsemissionen zu beschränken und zum zweiten faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herzustellen?

WH: Es ist ebenso Koalitionsbeschluss, die Mehrwertsteuerbefreiung des Flugverkehrs zu beseitigen, zumindest auf grenzüberschreitenden Flügen. Dort ist es möglich und dies war im Steuervergünstigungsabbau-Gesetz der Koalitionsmehrheit vorgesehen. Allerdings wurde es im Bundesrat von der CDU blockiert. Problematisch ist, und ich habe an verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, eine deutliche Form von Subventionen bei Flughäfen, insbesondere bei sogenannten kleineren Regional-Flughäfen: Sie stellen ihre Infrastruktur den Fluggesellschaften zum Teil ganz kostenlos zur Verfügung.

Mitunter wird den Billigfluglinien sogar Geld gezahlt, damit sie die Flughäfen anfliegen. Es gibt zur Zeit also vielfältige Subventionen im Flugverkehr, die das Wachstum des Flugverkehrs beschleunigen. Billigflieger sind die einzigen Fluggesellschaften in den letzten zwei, drei Jahren mit gleichmäßigen und hohen Wachstumsraten, während große Fluggesellschaften eher stagnierten. Man muss also auf allen Ebenen die unterschiedlichen Formen der Begünstigung des Flugverkehrs benennen und angehen.

**MT:** Der Flugverkehr wird von vielen Akteuren auf verschiedenen Ebenen - von Bund, Ländern und Kommunen - subventioniert. Wäre es möglich, dass der Deutsche Bundestag einen Bericht über die diversen finanziellen Unterstützungsleistungen für den Flugverkehr in Auftrag gibt? Darunter sei die Subvention im engen Wortsinn lediglich ein Teil.

WH: Das ist auf jeden Fall denkbar. Man muss aber fairerweise auch sagen, dass der Flugverkehr nicht nur subventioniert wird, sondern zum Teil auch Investitionen selber erwirtschaften muss, die andere Branchen im Verkehrssektor zur Verfügung gestellt bekommen. Wenn man eine vollständige Subventionsliste des Flugverkehrs aufstellen will, muss man auch den Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern anstellen. Es gibt ja einen Subventionsbericht des Finanzministeriums. Wir überlegen uns derzeit, ein Gutachten in Auftrag zu geben, das alle Formen der Subventionen zusammenträgt.

**MT:** Damit überhaupt etwas geschieht, könnte das Parlament mit gutem Beispiel vorangehen und beschließen, dass die Abgeordneten für jeden Flug einen „Emissionsausgleich zur Schadensbegrenzung“ machen. Konkret heißt das: Die durch ihre Flüge entstehenden Schadstoffe sind durch emissionsmindernde Projekte auszugleichen (die hohen Anforderungen wie dem

Goldstandard genügen müssen). Das Bundesumweltministerium plant dies bereits.

WH: Ich war selbst in Johannesburg (WSSD), wo der Flug der deutschen Delegation durch das BMU ausgeglichen wurde. Auch andere Organisationen machen dies in letzter Zeit. Wir haben solche Vorschläge im Bundestag noch nicht insgesamt diskutiert. Ich kann mir vorstellen, dass wir im nächsten Jahr dazu eine Initiative starten. Ein solches Vorgehen muss im Haushalt abgesichert werden. Es stimmt, dass der Bereich Klimaschutz im Flugverkehr noch zu wenig beleuchtet ist. Deshalb ist in der Grünen Fraktion eine Fachkonferenz „Klimaschutz im Flugverkehr“ für das nächste Jahr in Planung. Mir ist bewusst, dass Flugverkehr als Wachstumsbranche in besonderem Maße für das Klima problematisch ist, gerade weil klimaschädliche Gase auch in hohe Luftschichten eingetragen werden. Dennoch ist es auch nicht mehr so, dass jedes Flugzeug per se schlecht ist und die Autos oder die LKW im Vergleich besser sind, sondern man muss aktualisierte Vergleichsdaten heranziehen, die modernste Flugzeuge den modernsten Autos hinsichtlich ihres klimaschädigenden Ausstoßes gegenüber stellen.



# Was tun, wenn Fliegen unvermeidbar ist?

„Klimabewusstes Fliegen“ als Lösungsansatz

Ob „Grüne“ besonders häufig fliegen, wie es das böse Klischee gerne will, mag bezweifelt werden. Klar aber ist: Fliegen schädigt das Klima. Mit einer einzigen Interkontinentalflugreise trägt jeder Fluggast, ob Rucksacktourist oder Konferenzteilnehmer, soviel zur globalen Erwärmung bei, wie durch viele Jahre Autofahren. Die wenigen, die das wissen, sind aber nicht immer gute Schwimmer und der Finger auf der Landkarte nicht unbedingt Ersatz. Da ist guter Rat teuer.



Anrecht auf den Traumurlaub? 93% aller Menschen sind noch nie geflogen.

In jüngster Zeit sind Unternehmen auf den Markt getreten, die solchen Kunden als Lösung die „Kompensation“ von Emissionen anbieten. Das Prinzip ist bei allen Anbietern gleich: Die klimaschädigenden Emissionen der Flugreise werden berechnet, der Kunde bezahlt eine entsprechende Abgabe, mit der Emissionen in gleicher Höhe durch ein Projekt, häufig in Entwicklungsländern, eingespart werden. Prominentes Beispiel ist die Flugreise der deutschen Regierungsdelegation unter Umweltminister Trittin zum Weltgipfel für Nachhaltigkeit in Johannesburg, 2002. Die Emissionen der Flugreise wurden durch energiesparende Häuser in Südafrika eingespart.

Kritiker sprechen von modernem Ablasshandel. Die ähnlich gelagerte und mittlerweile eingestellte WWF-LTU Kampagne (Slogan: „Fliegen für den Regenwald“) machte Negativschlagzeilen. Doch ein genauer Blick lohnt sich.

Zunächst ist klar, dass eine „Kompensation“ im Wortsinne nicht möglich ist. Die hohen Schleierwolken über Europa, die vom Flugverkehr erzeugt werden, heizen dem Klima kräftig ein. Sie verschwinden aber nicht, wenn in Namibia ein altes Koh-

lekraftwerk durch eine moderne saubere Biogasanlage ersetzt wird. Allerdings können die beiden Effekte ineinander umgerechnet werden, trotzdem bleibt eine prinzipielle Unsicherheit.

Außerdem scheint der Ansatz Emissionshandel darauf hinauszulaufen, dass der Süden der Erde Emissionen spart für die Bewohner der Industrieländer, die damit fröhlich weiterfliegen können. Das Argument greift aber zu kurz. Es ist klar, dass Klimaschutz global nur eine Chance hat, wenn sich in den Entwicklungsländern rasch eine Technologieende vollzieht, wofür der Transfer von privatem Kapital von Nord nach Süd dringend benötigt wird. Hier liegt ein Schwachpunkt von Umweltsteuern, deren Einnahmen in die Staatskasse fließen. Die Stärke des neuen Ansatzes besteht gerade darin, dass die Einnahmen zielgerichtet für Klimaschutzprojekte verwendet werden.

Dem Kunden muss vermittelt werden, dass er seinen Flug so nicht ungeheuer macht, sondern nicht fliegen die beste Lösung bleibt. Eben nicht „klimaneutral“ fliegen, sondern „klimabewusst“. Unter diesen Bedingungen geht der Ansatz aus Umweltsicht

nicht nur in Ordnung, sondern erscheint derzeit als ein gutes Instrument, zumindest, solange keine rechtlich verpflichtenden Lösungen gefunden werden können.

Bei einigen Anbietern auf dem Markt ist allerdings Vorsicht geboten. Auch wenn keine schlechten Absichten unterstellt werden sollen, so bleibt doch oft unklar, ob das Geld wirklich die versprochenen Reduktionen bewirkt. Aus diesem Grund haben das Bundesumweltministerium und Germanwatch gemeinsam die Initiative ergriffen, Standards und Komponenten zu erstellen, die von interessierten Reiseveranstaltern und Firmen genutzt werden können, um ihren Kunden oder Mitarbeitern das klimabewusste Fliegen auf einer soliden Grundlage zu ermöglichen. Vertragspartner bei der Umsetzung ist die Firma 500PPM. Ziel ist es, im Frühjahr 2004 soweit zu sein, dass interessierte Privatpersonen über eine Internetseite oder über die Buchung bei Reiseveranstaltern des Forums Anders Reisen das Angebot konkret nutzen können (siehe Interview auf Seite 4). Mehrere Kernelemente sollen für die Glaubwürdigkeit bürgen: Kein kommerzieller Profit, Einnahmeverwendung zum Ankauf von Emissionszer-

tifikaten (CO<sub>2</sub>-Mengen). Emissionsberechnung nach Stand der Wissenschaft. Einsparprojekte nach dem goldenen Standard für Klimaschutzprojekte, der von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen weltweit aufgebaut wurde. Von UN-akkreditierten Organisationen zertifizierte Einsparungen. Offenlegung aller Informationen bis ins Detail. Und ganz wichtig, das Vermitteln einer differenzierten Botschaft, so dass der Kunde weiß, was er bekommt und was nicht. Kein Freikaufen also, sondern ein sinnvoller Beitrag zum Klimaschutz, wenn die Entscheidung fürs Flugzeug gefallen ist.

Mehr Infos unter:  
[www.klimabewusst-fliegen.de](http://www.klimabewusst-fliegen.de)

✈️ Dietrich Brockhagen

## Gold Standard für Ausgleichsprojekte

Wer Emissionen nicht vermeiden kann, kann sie zumindest durch Klimaschutzprojekte weitestmöglich ausgleichen. Damit dies durch wirklich sinnvolle Projekte geschieht, hat eine Gruppe von internationalen Wissenschaftler/-innen und NGO-Vertreter/-innen unter Federführung des WWF einen „Gold Standard“ für solche Projekte in Entwicklungsländern (CDM) entwickelt. Zugelassene Kategorien sind dabei neben Erneuerbaren Energien nur solche Projekte, die etwa durch Wärmedämmung, bessere Heizung oder Beleuchtung die Nachfrage nach Energie verringern. In diese Richtung sollen Entwicklungsimpulse gesetzt werden. Es wird sichergestellt, dass die Projekte tatsächlich zusätzlich zu den „business as usual“-Projekten stattfinden. Außerdem erhalten nur Projekte das Zertifikat, bei denen die lokale Bevölkerung ausführend in den Entscheidungsprozess mit einbezogen wurde.

## Neueste Studien zur Klimabelastung durch Flugverkehr:

### Umbewertung von Kondensstreifen und Zirruswolken

Die Erforschung der Klimawirkung von Emissionen des Flugverkehrs macht weiter Fortschritte. Neuere Untersuchungen deuten darauf hin, dass der Erwärmungsbeitrag der vom Flugverkehr verursachten Schleierwolken höher sein könnte, als der aller anderen Emissionen des Flugverkehrs. Der Sonderbericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), weltweit die wissenschaftlich höchste Autorität in Klimafragen, hatte 1999 die Treibhauswirkung der vom Flugverkehr verursachten Zirruswolken noch nicht quantifiziert. Andererseits scheint die Wirkung der linienförmigen Kondensstreifen bisher überschätzt worden zu sein. Dies

legt nahe, dass technische Maßnahmen zum Senken des Energieverbrauchs allein nicht eine angemessene Reaktion auf die Herausforderung sind, die der Flugverkehr für das Klima darstellt. Das Problem Kondensstreifen/Zirruswolken muss zusätzlich angegangen werden.

Weitere Informationen: Tagungsband der Flugverkehrskonferenz „Aviation, Atmosphäre und Climate“ in Friedrichshafen (30.06.-03.07.03). Anfragen an: DLR, Institut für Physik der Atmosphäre, Oberpfaffenhofen, Tel: 08153 - 28 25 20

✈️ Manfred Treber

### Mitmachen: Auf Flüge verzichten!

**Badeurlaub 2003/04**

Wassertemperatur: 39°C  
Luftfeuchtigkeit: 80%  
Verlorene Koffer: 0  
Flirtpotential: 100  
Treibhauspotential: 0

„Sagt ein Quetscheentchen zum anderen: .....“  
Sprechblasen ausfüllen, an Germanwatch Berlin schicken & klimafreundliche Urlaubsbegleiter für die Badewanne gewinnen!

### Ihr Engagement

#### Werden Sie Germanwatch-Mitglied!

Germanwatch will politische und ökonomische Strukturen verändern: Politik und Wirtschaft der Industrieländer müssen sich neu orientieren, um allen eine faire Chance auf nachhaltige Entwicklung zu garantieren. Die brauchen vor allem Entwicklungsländer, und dafür entwickeln wir wissenschaftlich fundierte Lösungsvorschläge. Als Mitglied unterstützen Sie unsere Unabhängigkeit.

#### Werden Sie Kampagnero unserer Klima-AUSBADE-Kampagne!

Der Süden soll den Klimawandel nicht alleine ausbaden! Obwohl Entwicklungsländer den geringsten Treibhausgas-Ausstoß haben, sind sie am heftigsten vom Klimawandel betroffen: Veränderte klimatische Bedingungen, Wetterkatastrophen, wirtschaftliche Schäden und Fluchtbewegungen. Die Germanwatch-Kampagne setzt sich für den globalen Süden ein! Als Klima-Kampagnero/a unterstützen Sie gezielt nur diese Kampagne.

Mitglieder und Kampagneros/as erhalten regelmäßig kostenlose Fach- und Hintergrundinfos, Veranstaltungshinweise und Einblicke in unsere Arbeit!

#### Ich werde Germanwatch-MITGLIED, und zwar zum Monatsbeitrag von:

- EUR 12,50/ Monat (Regulärer Mindestbeitrag; entspricht EUR 150/ Jahr)
- EUR 10/ Monat (Ermaßigter Mindestbeitrag für alle üblichen Ermaßigungsberechtigten; entspricht EUR 120/ Jahr)

#### Ich werde Klima-Kampagnera/Kampagnero zum Jahresbeitrag von 50 Euro und zwar für:

- 1 Jahr  2 Jahre  3 Jahre

- Bitte buchen Sie den Mitgliedsbeitrag von EUR \_\_\_\_\_ von meinem Konto ab.

Zahlungswise:  
 jährlich  vierteljährlich  halbjährlich  monatlich

Geldinstitut: .....

BLZ: .....

Konto-Nr.: .....

Datum/Unterschrift .....

Name: .....

Vorname: .....

Straße, Nr.: .....

PLZ, Ort: .....

Tel./Fax: .....

E-Mail: .....

Bitte ausfüllen und einschicken an:  
Germanwatch, Voßstr.1, 10117 Berlin. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar. Eine Spendenbescheinigung erhalten Sie Anfang nächsten Jahres.



## TERMINE

Berlin, 16. Dezember 03:  
**Wo steckt (noch) Dynamik für mehr Nachhaltigkeit? 5-Jahresfeier der Stiftung Zukunftsfähigkeit.**

U.a. mit J. Habermas (angefragt), C. Flavin (Worldwatch Institute), E.-U. v. Weizsäcker, I. Campino (Deutsche Telekom), R.K. Pachauri (IPCC) Ort: Kassensaal der KfW, Am Gendarmenmarkt, Behrenstr. 33.  
 Anmeldung & Infos unter: kunze@germanwatch.org

Berlin, 20. Januar 04:  
**Sortenschutz am Ende? Geistige Eigentumsrechte [...] und die Zukunft der Weltenernährung.**

Begleitprogramm von EED, Forum Umwelt & Entwicklung und Germanwatch zur Internationalen Grünen Woche, ICC, Saal 6, 16 - 19 Uhr

Bonn, 10. Februar 04:  
**Germanwatch-Workshop „Dienststreifen klimaneutral gestalten“.**

Zielgruppe: Unternehmen. Weitere Infos: www.germanwatch.org/rio/cbt.htm

Essen, 10.-12. Februar 04:  
**Messe und Kongress „E-World - energy & water“.**  
 U.a. mit einem Vortrag von Christoph Bals (Germanwatch) am 12.2.04.  
 Infos unter www.e-world-2004.com

# Lieber zum Ballermann als zur WM 2006

Geht die Subventionierung des Flugverkehrs in Rheinland-Pfalz auf Kosten anderer Projekte?

**D**as Land Rheinland-Pfalz verfügt über einige kleine, regional genutzte Flughäfen, die jährlich erhebliche öffentliche Mittel für Investitionen erhalten. Allein in den Ausbau des Flughafens Hahn, der hauptsächlich von Billigfluglinien genutzt wird, floss, vom Land finanziert, ein dreistelliger Millionenbetrag. Doch keinem ist entgangen, dass die staatlichen Mittel immer knapper werden. Jede Ausgabe in einem Bereich ist die Entscheidung gegen eine andere Maßnahme.

Derzeit wird wieder ein neues Projekt diskutiert, das den Flughafen Hahn attraktiver machen soll: Seine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dies erfordert die erhebliche Investition von etwa 70 Millionen Euro. Geld, das dem öffentlichen Nahverkehr an anderer Stelle fehlen wird. Sucht man nach einer anderen, anstehenden Großinvestition im Bereich SPNV, kommt man schnell auf Kaiserslautern. Bekanntermaßen ist die Stadt Kaiserslautern Austragungsort von Spielen der Fußball-Weltmeisterschaft 2006. In den nächsten Wochen erhält die Stadt Anschluss an die neu eingerichtete S-Bahn Rhein-Neckar aus Heidelberg/Mannheim, für die sie westlicher End-

bahnhoff sein wird. Eine Weiterführung der S-Bahn nach Homburg, d.h. eine verbesserte Anbindung Kaiserslauterns in den Westen, wird intensiv diskutiert mit dem Ziel, diese bis zur Fußball-WM herzustellen. Doch das Land zögert, obwohl die Zeit drängt. Im Wirtschaft- und Verkehrsministerium ringen die Kräfte, die eine

*Etwa 93% der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen.*


Attraktivitätssteigerung von Hahn befürworten, mit denen, die die Stadt Kaiserslautern besser an den SPNV anbinden wollen.

Eine Entscheidung für die S-Bahn-Verlängerung betrafte nicht nur die vielen Fußball-Fans, die zu den WM- (und anderen Fußball-) Spielen nach

Kaiserslautern anreisen werden, sondern sie wäre auch nachhaltig, weil sie im Alltag wesentlich mehr Fahrgelegenheiten erleichtert sowie die Stadt vom Pkw-Verkehr entlastet und attraktiver macht.

Eine Entscheidung für das Projekt in Hahn wäre jedoch eine Entscheidung für eine wenig zukunftsverträgliche Verkehrszukunft, eine Entscheidung für relativ wenige Menschen, die - unterstützt durch staatliche Zuschüsse - einen Billigflug wahrnehmen wollen. Arbeitsplätze entstehen übrigens durch die Billigfluglinien kaum, die Niedrigpreise werden nämlich u.a. über die Personalkosten wieder eingeholt. Soll also der Billigtourist als Zeichen unserer schnelllebigen Zeit gefördert werden, oder eine gewachsene Struktur in einer Stadt, die eine ganze Region mit Stolz erfüllt?

Durch den wachsenden Flugverkehr wird das globale Klima auf unverantwortliche Weise geschädigt. Kaum eine andere einzelne legale Handlung hat so große Auswirkungen auf das Klima wie die Entscheidung für eine Flugreise. Billigflieger machen es zudem preisgünstig, das Klima zu belasten. Sie sind die Antwort auf die Frage: Wie kann ich das Klima mit wenig finanziellem Einsatz maximal schädigen, ohne kriminell zu werden?

 Manfred Treber

**Ein Flug in die Karibik (Hin-Rück) ist so klimaschädlich wie die Emissionen eines Zweipersonen-Haushaltes\* im Jahr.**

\*ohne Heizung

## „Wir sind Überzeugungstäter“

Klimabewusst fliegen mit dem Forum Anders Reisen



**R**oland Streicher ist Vorstandsvorsitzender von Forum Anders Reisen, dem Unternehmerverband für nachhaltigen Tourismus, mit jährlich ca. 60.000 Kunden. Mit ihm sprach Germanwatch-Mitarbeiter Dietrich Brockhagen.

**DB: Herr Streicher, als Geschäftsführer von ReNatur kooperieren sie zusammen mit 80 anderen kleinen und mittelständischen Reiseveranstaltern mit dem BMU und Germanwatch, um ihren Kunden ab 2004 das „klimabewusste Fliegen“ anzubieten. Wie soll das konkret bei Ihnen aussehen?**

RS: Wir widmen der „umweltfreundlichen“ Anreise bereits jetzt eine komplette Katalogseite, um dem Kunden

die damit zusammenhängende Problematik zu vermitteln. Was die praktische Umsetzung der Aktion „klimabewusst fliegen“ angeht, sind wir noch am planen. Wir wollen es dem Kunden so einfach wie möglich machen, die Option „klimabewusst fliegen“ zu buchen. Selbstverständlich wird es eine freiwillige Option sein, die der Kunde bei der Reisebuchung ganz einfach mit ankreuzen kann. Einige Veranstalter des Forums denken sogar darüber nach, ihren Kunden nur noch klimabewusste Flüge anzubieten. Wenn der Kunde nicht bezahlen will, so legt der Veranstalter diesen Betrag aus der eigenen Tasche drauf.

**DB: Durch die Klimaschutzabgabe wird fliegen teurer, bei langen Interkontinentalflügen vielleicht um 50 € und mehr. Außerdem stigmatisiert diese Botschaft Flugreisen. Haben Sie keine Angst, Kunden zu verprellen?**

RS: Das Risiko gehen wir ein. Wir können als kritische Veranstalter nicht auf der einen Seite nachhaltigen Tourismus anbieten und das Problem Flugverkehr und Klima auf der anderen Seite ignorieren. Wir sind Überzeugungstäter und überzeugt, dass unsere Kunden das honorieren.

**DB: Aber welchen Nutzen hat der Kunde denn konkret? Das gute Gewissen wollen Sie ihm ja nicht verkaufen.**

RS: Nein, natürlich nicht, aber er kann zumindest den Schaden mindern. Wir

haben ihm klipp und klar: Fliegen ist ein Problem. Punkt. Und wir legen ihm bei naheliegenden Zielen besonders die Bahn ans Herz. Aber bei Fernreisen läßt sich der Flieger nun mal nicht vermeiden und für diesen Fall soll eben zumindest das getan werden, was möglich ist. Und hierfür halten wir dieses Projekt für geradezu ideal.

**DB: Mit wie viel Buchungen rechnen Sie?**

RS: Es gab bei den Reiseveranstaltern des Forum Anders Reisen schon ähnliche Aktionen die sehr vielversprechend verliefen. Ein Freiberger Mitglied beispielsweise führte ein ähnliches Projekt mit überraschendem Erfolg durch. Deswegen sind wir zuversichtlich, dass wir im Verband jährlich 30.000 Kunden von diesem Konzept überzeugen können.

**DB: Das ist nicht besonders viel, verglichen mit den deutschen Marktkriesen TUI oder Thomas Cook.**

RS: Sicher. Aber wenn wir das neue Angebot gut kommunizieren und überzeugen können, worum es geht, dann wird es nach und nach zum guten Ton gehören, klimabewusst zu fliegen. Unser Ziel ist es, Impulse zu setzen und hierüber ein gesteigertes Bewusstsein für kritische Inhalte im Tourismus zu erzeugen, so dass sich irgendwann auch die TUI einer solchen Diskussion stellen muss.



## Wer wir sind, was wir wollen

Germanwatch ist eine unabhängige und überparteiliche Nord-Süd-Initiative. Wir setzen uns dafür ein, die bundesdeutsche Politik am Leitbild der Zukunftsfähigkeit für Süd und Nord auszurichten.

Damit neue Chancen für eigenständige Entwicklungswege in Entwicklungsländern entstehen, fördert Germanwatch die Bereitschaft der deutschen Bevölkerung zu notwendigen Strukturveränderungen. Wohlstand und Reichtum der Welt kann der Norden nicht für sich allein beanspruchen. Im Gegenteil, eine ökonomische und ökologische Umorientierung im Norden ist die Voraussetzung, damit die Menschen im Süden unter menschenwürdigen Bedingungen leben können. Gezielter Dialog mit Politik und Wirtschaft, Medien- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Kampagnen sind zentrale Elemente unserer Arbeitsweise. Entwicklungspolitik, Klimaschutz, Ernährungssicherung sowie die soziale und ökologische Gestaltung der Weltwirtschaft sind unsere Schwerpunkte. Germanwatch lebt durch die Aktivitäten seiner Mitglieder und Förderer. Werden auch Sie Mitglied, oder unterstützen Sie uns durch eine Spende. Weitere Informationen gibt's unter

www.germanwatch.org oder kostenlos per Post (Anfrage bitte 1,53 Euro in Briefmarken beilegen):

**Germanwatch e.V., Kaiserstr. 201, 53113 Bonn**  
 Spendenkonto 37 37 37, Volksbank Bonn (BLZ 380 601 86)

## Impressum

Homepage: www.germanwatch.org  
 E-Mail: germanwatch@germanwatch.org

*Diese Ausgabe wurde gefördert durch das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung und das Landesamt für Entwicklungszusammenarbeit, Bremen. Hier vertretene Standpunkte geben die Ansicht der Herausgeber wieder und stellen in keiner Weise die offizielle Meinung unserer Förderer dar.*

**Herausgeber:** Germanwatch e.V.  
 Büro Berlin: Kaiserstraße 201, 10117 Berlin  
 Tel.: 030/2888 356-0  
 FAX: 030/2888 356-1

**Büro Bonn:** Werner-Schuster-Haus, Kaiserstraße 201, 53113 Bonn  
 Tel.: 0228/60492-0  
 FAX: 0228/60492-19

**Redaktion:** Dörte Bernhardt, Vi.S.d.P.  
 Heike Ifland  
 Layout: Vol'Sievers

## Bestellen: Unsere Publikationen

- Bericht zur Lage der Welt 2003, Worldwatch Institute, Westfälisches Dampfboot Verlag, ISBN-3-89691-537-1; 331 S., 19,90 Euro (per Rechnung)
- Die Subventionierung des Flugverkehrs. Germanwatch 2003, 4 Bpfl, für Mitglieder 3 Euro; kostenloser Download: www.germanwatch.org/rio/bpflug03.htm
- Klimaschutz im Flug. Verantwortung des Flugverkehrssektors für globalen Klimawandel. Folienpräsentation, 26 Euro; kostenloser Download: www.germanwatch.org/folien/flug
- Die Industrieländer im Lichte des Emissionsziels der Klimakonvention, 4 Euro, für Mitglieder 3 Euro; kostenloser Download: www.germanwatch.org/rio/bp2000li.htm
- Klimawandel als Risikofaktor bei Kapitalanlagen (Germanwatch/Wuppertal Institut/Verband für Umweltberatung NRW), Broschüre für Anleger; kostenloser Download: www.germanwatch.org/rio/si-risik.htm
- Investitionsverhandlungen in der WTO als Agenda des Nordens. Chang/Green, Hrsg Weed Germanwatch 2003; 41 S., 4 Euro
- Zur Entwicklungszusammenarbeit der Bundesländer: Erklärungen u. Leistungen. L. Reuke/C. Schäfer/S. Albers, 2003, 71 S.; kostenloser Download: www.germanwatch.org/ez2/bulae03.htm
- Klimakompakt, elektronischer Informationsdienst. E-Mail-Adresse angeben!
- Blickpunkt Welthandel, elektronischer Informationsdienst. E-Mail-Adresse angeben!
- Entwicklungspolitik in Bayern - Analysen und Perspektiven. Hrsg Germanwatch Regionalgruppe München/Eine Welt Netzwerk Bayern e.V., 2003, 143 S., 10Euro.
- Exemplar/e dieser Zeitung

Name, Vorname .....

Evtl. Organisation/Firma .....

Straße .....

PLZ, Ort .....

Tel./Fax: .....

E-Mail: .....

**ACHTUNG:** Bei Postversand fällt jeweils 2 Euro Versandgebühr an, bei Bestellung kostenloser Titel bitte in Briefmarken beilegen.

An: Germanwatch e.V., Kaiserstr. 201, 53113 Bonn bzw. formlose E-Mail an: info@germanwatch.org