

# Tools für Change Maker

## Dienstlich unterwegs - Flugreisen -



### Inhalt

- 1) Facts zu Flugreisen: Des einen Lust - des anderen Last?!? ..... 2
- 2) Management von Flugreisen – das machen Change Maker ..... 2
- 3) Darum mach Management von Flugreisen Sinn - für alle! ..... 3
- 4) Links und Tipps: was hilft in der praktischen Umsetzung? ..... 3
- 5) Informiert entscheiden: Wissenswertes zu Klimaschutz und Flugreisen ..... 4
- 6) Instrument zur Nachhaltigkeitsbilanz von dienstlichen Flugreisen – Testversion erhältlich ..... 6
- 7) Verwendete Quellen ..... 7
- 8) Einladung + Kontakt: „Lust auf ein Kaffeegespräch?“ ..... 8



## 1) Facts zu Flugreisen: Des einen Lust - des anderen Last?!?

Ob Dienstreisen eine Arbeit attraktiver machen und die Welt verbessern oder ob sie zur Belastung werden - das hängt stark von der Reiseplanung ab. Dies gilt grundsätzlich für alle Dienstreisen, trifft aber Flugreisen besonders stark.



Gerechte Welt?

### Fliegen ist wenigen vorbehalten, die Last tragen aber alle.

- ✗ Nur 5% der Weltbevölkerung sind je geflogen. Wer fliegt, der gehört in der Regel mindestens der Mittelschicht an. Die Flugrouten verbinden vor allem die Wohlstandsinself der Kontinente (vgl. Brockhagen & Bals 2004,2f).
- ✗ Der Flugverkehr verursacht gut 2% der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Hinzu kommen weitere Emissionen, die zur Klimaerwärmung beitragen. Daher belegen Experten den CO<sub>2</sub>-Ausstoss eines Flugzeugs mit einem Faktor von 1.9-4.7, dem sogenannten Strahlungsantrieb oder RFI (vgl. atmosfair 2015).
- ✗ Die Umweltlasten des Flugverkehrs trägt vor allem die Bevölkerung im Weltsüden, wo sich der Klimawandel schneller und existenzieller bemerkbar macht. Zusätzlich ist die Bevölkerung in der Nähe des Flughafens erheblichen Lärmemissionen ausgesetzt.
- ✗ Ein einziger Flug nach Mumbai oder New York verursacht etwa so viel Klimagase wie fünf Menschen in Vietnam pro Jahr, nämlich ca. 2'500 t CO<sub>2</sub> (vgl. myclimate; Germanwatch o.J.).



Nachhaltiges Unternehmen?

### Dienstreisen haben belastende Aspekte:

- ✗ Häufige Dienstreisen mit Übernachtung, bei denen wenig durch den Reisenden selbst bestimmt werden kann, verringern die Leistungsfähigkeit am Arbeitsplatz. Gleichzeitig erhöhen diese Dienstreisen Gesundheits-, Stress- und Depressionsrisiken (vgl. Rüger 2010).
- ✗ Europäische Flugreisen belasten die Umwelt 5 bis 6 mal höher als Bahnreisen (vgl. Fachgruppe RUMBA, 2004).

## 2) Management von Flugreisen – das machen Change Maker.

Management von Flugreisen ist ein Handlungsbereich mit Signalwirkung. Er ist relevant im Personal-, Reise- und Umweltmanagement einer Organisation. Richtig angepackt kann das Management von Flugreisen sowohl die Mitarbeiterzufriedenheit fördern wie auch die Umweltleistung der Organisation verbessern und deren Finanzen schonen.

CO <sub>2</sub> – Analyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Geschäftstätigkeit erheben. CO<sub>2</sub>-Bilanz von Flugreisen mit RFI berechnen.</li> <li>✓ Bedeutung der Dienstreisen einstufen hinsichtlich               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbildfunktion und Sensibilisierung für Klimaschutz</li> <li>- relevanter Anteil am CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Organisation</li> </ul> </li> </ul>
CO <sub>2</sub> -Reisepolitik	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Festschreibung der Umweltprioritäten               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reise (CO<sub>2</sub>-Ausstoss) vermeiden</li> <li>2. Umweltauswirkung (CO<sub>2</sub>-Ausstoss) der Reise vermindern</li> <li>3. Umweltauswirkung (CO<sub>2</sub>-Ausstoss) kompensieren</li> </ol> </li> <li>✓ Reise vermeiden durch Nutzung und Förderung von Telefon- / Videokonferenzen</li> <li>✓ CO<sub>2</sub>-Ausstoss, der nicht vermieden werden kann, mit Kompensationszahlungen ausgleichen.</li> </ul>
Flug-Reisepolitik	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kriterien für den Vergleich von Reisevarianten:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeit: nutzbare Zeit, Abwesenheit von zu Hause</li> <li>- Kosten: Gesamtreisekosten (Flug, Nahverkehr, Hotel)</li> <li>- Umweltbelastung: CO<sub>2</sub>-Ausstoss inkl. RFI-Faktor</li> <li>- Gesundheit / Sicherheit: Jetlag, Schlafminimum für die Weiterfahrt mit dem Auto</li> </ul> </li> <li>✓ Festlegen, ab wann der Flug adäquates Transportmittel ist (z. B. Distanz über x Stunden).</li> <li>✓ Nachhaltigkeitskriterien bei der Wahl der Fluglinie berücksichtigen (z. B. Treibstoffverbrauch, Direktflug, Service, Berücksichtigung des Airline Index von atmosfair ...)</li> <li>✓ Kriterien für sinnvolle Geschäftsreisen festlegen (z. B. Dauer, Nutzen, Kombireisen ...)</li> </ul>

### 3) Darum macht Management von Flugreisen Sinn - für alle!



Gerechte Welt!

- ✓ Verstärkte Nutzung von Telekommunikation ist für alle erschwinglich und erlaubt einer breiten Bevölkerungsschicht gleichwertig am globalen Austausch teilzunehmen.
- ✓ Weniger Flugreisen heisst auch gegen den Trend (v.a. im Freizeitbereich) zu steuern. Für den Flugverkehr wird weiterhin ein Wachstum von 5% pro Jahr prognostiziert. Daher steigen die flugbedingten Emissionen weiterhin stark an - trotz beachtlicher Effizienzgewinne im Kerosinverbrauch pro Personenkilometer (vgl. Schallaböck et al. 2006, 38f).



Nachhaltiges Unternehmen!

- ✓ Eine umweltbewusste Reisepolitik trägt zu einem positiven Firmenimage bei. CO2-Einsparungen machen die Umweltschutzbemühungen glaubhaft. Kompensationsprojekte lassen sich anschaulich darstellen.
- ✓ Eine Reisepolitik, die Mitarbeitende in der Reiseplanung vor und während der Reise unterstützt, senkt das Stresspotenzial von Reisen. Das fördert auch die Gesundheit der Mitarbeitenden und ihre Zufriedenheit am Arbeitsplatz.
- ✓ Das Flugzeug verliert gegenüber der Bahn deutlich an Attraktivität, wenn Nachtzug und nutzbare Reisezeit in die wirtschaftliche Überlegung einbezogen werden. Selbst die Gesamtreisezeit von Tür zu Tür ist meist bei Bahnreisen bis zu 5h geringer als mit dem Flugzeug (vgl. Fachgruppe RUMBA, 2004; Umweltrechner SBB).

### 4) Links und Tipps: was hilft in der praktischen Umsetzung?

#### Mobilitätsmanagement

- [Mobitool](#): Selbstcheck, Tipps und Tools zum Management von Geschäfts-, Pendler-, Güter und Kundenverkehr

#### Umwelt-Ranking von Fahrzeugen und Fluggesellschaften

- PW, Lieferwagen, Kleinbusse: [Leitfäden für eine effiziente Flotte und Umweltrating](#)
- CO2-Rating von Fluggesellschaften: [Airline Index](#)

#### Kosten-, Energie-, CO2-Vergleich von Reisearten mit konkreter Verbindung

- [Eco-passenger](#): Vergleichsrechner für europäischen Fernverkehr, Verbrauch + Emissionsfaktoren sind anpassbar
- [routeRANK](#): Widget zur Integration in die eigene Homepage als Hilfe, den schnellsten, günstigsten und ökologischsten Weg zu finden.

#### ohne konkrete Verbindung

- [Mobitool](#) / tools / interaktiver Vergleich von Verkehrsmitteln: justierbarer CO2- und Energievergleich von Verkehrsmitteln

#### CO2-Emissionen kompensieren

- Programme für Organisationen und Firmen: [atmosfair](#), [myclimate](#)
- [TheCompensators](#): CO2-Kompensation über Kauf und Löschung von Emissionsrechten aus dem Europäischen Emissionshandel
- [Fair recycling](#): CO2-Kompensation über ein Partnerprojekt in Brasilien / Klima-Partnerschaft
- [PreserveCreation](#): christliches CO2-Verminderungsprogramm mit Kompensationsmöglichkeit für nicht vermeidbare CO2-Emissionen

#### Video-Clips zum Thema

- 5 min: Naturfreunde erklären - [Klimagerechtigkeit](#)
- 3.5 min: Naturfreunde erklären - [Klimafreundlicher reisen](#)



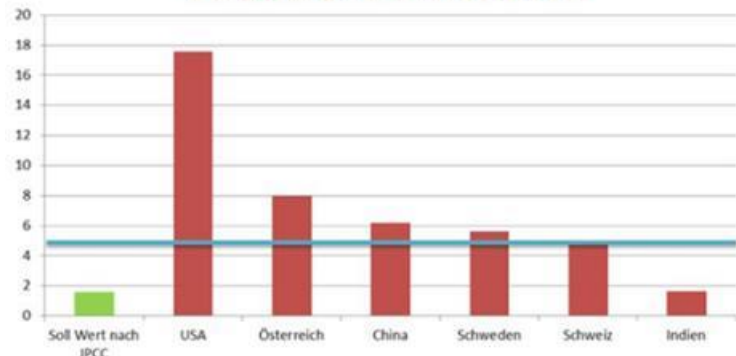
Material

## 5) Informiert entscheiden: Wissenswertes zu Klimaschutz und Flugreisen

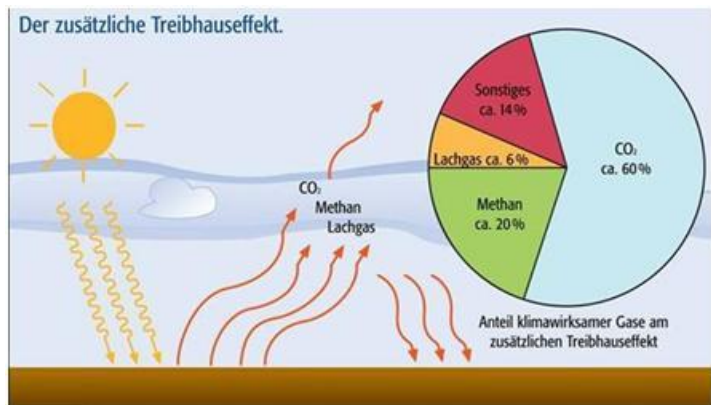
### Klimaschutz

- Die Erdatmosphäre verträgt nur einen **gedeckelten CO<sub>2</sub>-Ausstoss**, um unumkehrbare Schäden durch Klimaerwärmung zu vermeiden. Das Bundesamt für Umwelt geht von einem umweltverträglichen Ausstoss von 1 - 1.5t CO<sub>2</sub> pro Kopf und Jahr aus (vgl. BAFU 2014). Dies wird in Industrieländern weit überschritten, wie die nebenstehende Grafik zeigt.
- Klimagase wirken global.** Es ist unerheblich, an welchem Ort auf der Erde CO<sub>2</sub> ausgestossen und an welchem Ort CO<sub>2</sub> „eingespart“ wird. Für die Erderwärmung zählt nur die Gesamtbilanz des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und der CO<sub>2</sub>-Einsparungen.
- Beim Thema Klimaschutz wird häufig nur vom **CO<sub>2</sub>-Ausstoss** geredet. Genauer müsste man von **CO<sub>2</sub>-Äquivalenten** reden. CO<sub>2</sub> ist das bekannteste und in der Menge wichtigste Klimagas. Jedoch gibt es noch weitere Klimagase, die zwar in geringeren Mengen ausgestossen werden, aber deutlich schädlicher für das Klima sind als CO<sub>2</sub>. Deren Erwärmungspotenzial wird auf CO<sub>2</sub> umgerechnet, damit man die Klimaerwärmung in einer Zahl ausdrücken kann, eben in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

Tabelle 1: CO<sub>2</sub> Emissionen pro Kopf im Jahre 2010  
im Vergleich zum Weltdurchschnitt von 5,3 t pro Kopf



Quelle: energypeace.at 2014.

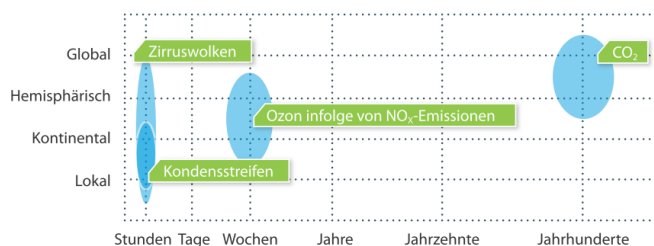


Quelle: Initiative H.o.f.E.r. o.J.

### Klimaschutz + Flugreisen

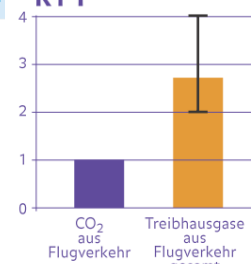
- Für eine korrekte Abbildung des **Klimapotenzials von Flugreisen** sind neben CO<sub>2</sub> weitere Emissionen und deren Folgen wie Ozon- und Wolkenbildung sehr wichtig. Sie werden als **Radiative Forcing Index (RFI)**, zu Deutsch **Strahlungsantriebs-Faktor**, berücksichtigt – und mit einem Faktor 1.9 – 4.7 auf die CO<sub>2</sub>-Emission aufgeschlagen.

Ausbreitung und Verweildauer von Luftverkehrsemissionen



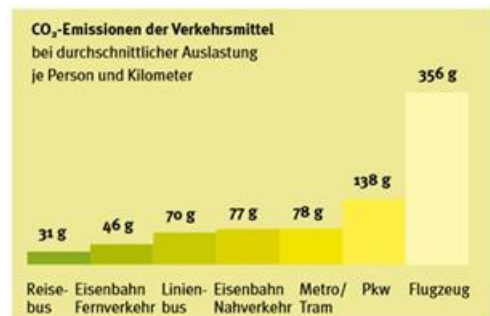
Quellen: BDL 2014, 20

RFI\*



Quellen: Germanwatch

- Trotz aller Einsparungen der Luftfahrtindustrie durch Effizienzsteigerung und bessere Technologien nehmen die Klimagasemissionen des Luftverkehrs weiter zu. Der **prognostizierte Zuwachs des Luftverkehrs von jährlich 5%** übersteigt das Optimierungspotenzial von jährlich 1-2% (vgl. Gmelin et al. 2008,5).
- Im **Vergleich der Verkehrsträger** sticht das Flugzeug deutlich im CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Personenkilometer heraus, wie die nebenstehende Grafik zeigt.

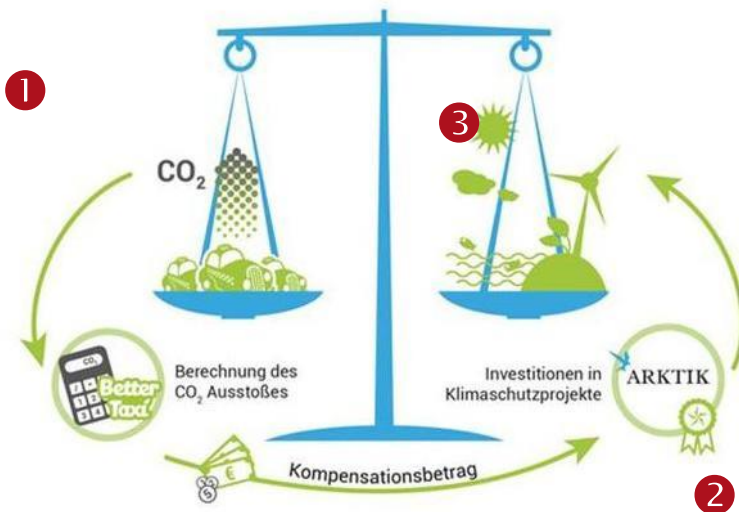


Quelle: Verbraucherzentrale 2010

## Wenn Emissionen nicht vermeidbar sind → CO<sub>2</sub>-Kompensation

Kann eine Flugreise nicht vermieden werden, können die Emissionen des Fluges durch Klimaprojekte ausgeglichen, also kompensiert werden. Der Klimagasausstoss des Fluges gilt als kompensiert, wenn für die ausgestossene Menge CO<sub>2</sub> an einer anderen Stelle CO<sub>2</sub> im gleichen Umfang eingespart oder gebunden wird, die CO<sub>2</sub>-Waage also im Gleichgewicht ist. Dabei ist es für das Klima unerheblich ob die Kompensation im Weltsüden oder in der Schweiz erfolgt. Der Ausgleich funktioniert organisatorisch wie folgt:

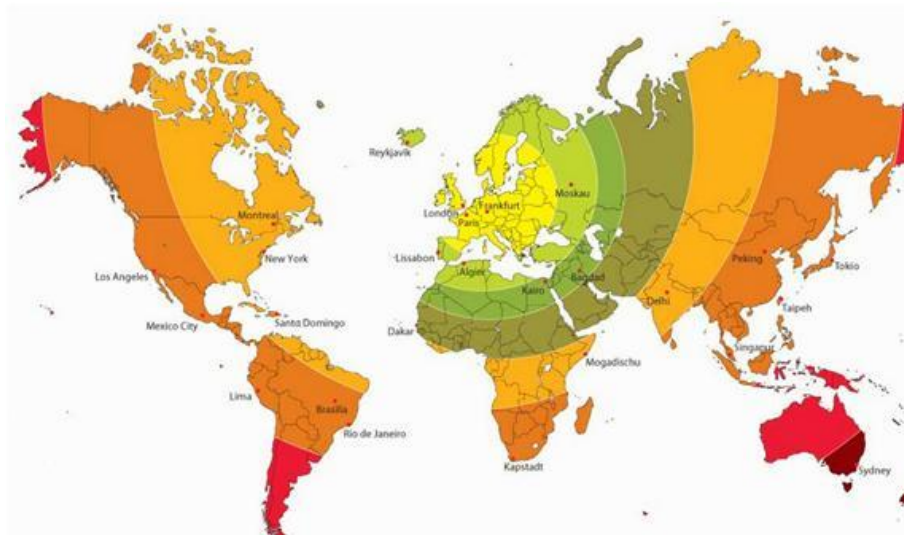
- 1.) Der **Flugreisende** ermittelt den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Reise.
- 2.) **Kompensationsdienstleister** vermitteln zwischen dem Flugreisenden, der kompensieren will, und den Klimaprojekten, die Geld suchen, damit sie durchgeführt werden können. D. h., der Flugreisende zahlt einen entsprechenden Geldbetrag an den Dienstleister. Der Dienstleister investiert diesen Geldbetrag in ein Klimaschutz-Projekt. Der Dienstleister kontrolliert auch, dass das Klimaschutzprojekt wirklich leistet, was es verspricht. Dem Flugreisenden händigt der Dienstleister die eine Bescheinigung oder ein Zertifikat für die geleistete Kompensation aus.
- 3.) Die **Klimaschutzprojekte** helfen, den Ausstoss von Klimagasen zu vermeiden, in dem sie z. B. erdölbasierte Heizquellen durch Wind- oder Solarenergie ersetzen. Es kann sich auch um Projekte handeln, die der Atmosphäre CO<sub>2</sub> langfristig entziehen – dies sind meist Aufforstungsprojekte. Wichtig ist immer, dass die Klimaleistung zusätzlich ist, d. h. ohne die Zahlung nicht erfolgen würde. Auch muss gewährleistet sein, dass die CO<sub>2</sub>-Reduktion nur einmal verkauft wird. Dafür gibt es umfangreiche Prüfungen und Zertifizierungen. Diese werden je nach Prüfung mit einem Zertifikat oder einer Bescheinigung nachgewiesen.



Quelle Grafik: Companisto

## Wie hoch sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen einer Flugreise?

Die Emissionen richten sich nach der Reisedistanz. Umwege durch Umsteigen erhöhen die Emissionen. Die Grafik zeigt Entfernungskorridore ab Flughafen Frankfurt. Diese können auch für den Flughafen Zürich gelten.



Zone	Distanz bis zu km	CO <sub>2</sub> -Emission* kg	Preis Angaben für Hin- und Rückflug Euro
1	3.000	460	8,00
2	5.000	760	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	106,00
7	30.000	8.400	146,00
8	38.000	11.000	191,00

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

Quelle: mobilitätsfasten 2014

## 6) Instrument zur Nachhaltigkeitsbilanz von dienstlichen Flugreisen – Testversion erhältlich

Die grundlegende Frage ist: Wann ist eine Flugreise gerechtfertigt? Eine Flugreise ist gerechtfertigt.

1. wenn sie nach der Rangfolge vermeiden, minimieren, kompensieren nicht vermieden werden kann und
2. wenn der (Nachhaltigkeits-)Nutzen der Flugreise dessen (Nachhaltigkeits-)Kosten überwiegt.

Wann der Nachhaltigkeitsnutzen einer Dienstreise überwiegt, ist schwierig zu beurteilen. Unterschiedliche Werte und Masse müssen abgewogen werden.

Als mögliches Hilfsmittel, Spielräume für den Nachhaltigkeitsnutzen einer Reise zu erkennen und auszuschöpfen dient die Nachhaltigkeitsbilanz, die aktuell als Testversion vorliegt. Die Nachhaltigkeitsbilanz ist keine exakte Methode, eher eine Anregung zur Diskussion und einen bewussten Umgang mit Flugreisen auch aus Nachhaltigkeitsicht. Erste Tests zeigen, dass dies bereits zu einem geringeren Reiseaufwand und einer verbesserten Nachhaltigkeitsbilanz der verbleibenden Reisen führt.

Für die Nachhaltigkeitsbilanz werden sieben Nachhaltigkeitskriterien der Dienstreise beurteilt, je zwei Kriterien zu den Dimensionen Umwelt, Soziales und Wirtschaft und ein Kriterium für Nachhaltigkeit im Allgemeinen. Für alle Kriterien werden Punkte für konkrete Nachhaltigkeitsleistungen vergeben. Ziel der Reise, Reisedauer und Reisedistanz werden als Gewichtungsfaktor einbezogen. In der Summe ergibt sich daraus, ob die Reise im Ampelschema nutzbringend für die nachhaltige Entwicklung ist. „Rot“ heisst umplanen oder zu Hause bleiben. „gelb“ heisst machbar aber das Nachhaltigkeitspotenzial ist noch ausbaubar und „grün“ heisst, die Nachhaltigkeitsbilanz lässt sich sehen!

Die Bewertung der Kriterien lässt Ermessensspielraum. Es ist denkbar, dass einzelne Kriterien entsprechend dem Geschäftszweck einer Organisation / Firma angepasst werden müssen. Organisations- und Nachhaltigkeitsziele sowie die Reisepolitik der Organisation, für die gereist wird, sind in die Bewertung einzubeziehen. Organisationspezifische Ziele sind denkbar. Ebenfalls können sich Bewertungen mit der Zeit verschieben oder müssen nachjustiert werden, weil neue Kenntnisse frühere Bewertungen revidieren oder andere Nachhaltigkeitsziele hinzugekommen sind.

Rahmendaten der Reise	Antwort	Faktoren
Wurde Ziel der Reise klar definiert? (ja = 1, nein = 0,3, teilweisse = 0,75)	ja	1
Anzahl Übernachtungen (0= 0,3; 1-3= 0,7; 4-6= 1,1; 7-12= 1,25; 13-21= 1,3)	1	0,9
Distanz Start - Ziel in km: < 800km = 0,9; 800-3600 = 1; >3600 = 0,9)	< 800km	0,8

Nachhaltigkeitsbewertung	Wert 1-4	Anmerkung
<b>1) Umwelt</b>		
1.1 <b>Klimaschutz</b> : Wurde der CO <sub>2</sub> -Ausstoss der Flugreise nach Möglichkeit minimiert?	0	4 Punkte z. B. für - Liegt der Treffpunkt an der kürzest möglichen Distanzen aller Beteiligten? - Gibt es keine vertretbare Alternativen zum Flugzeug als Reismittel? - Ist der CO <sub>2</sub> -Ausstoss minimiert (Direktflug, ökologischste Fluglinie)? - Ist der CO <sub>2</sub> -Ausstoss kompensiert?
1.2 <b>Ressourcenschutz</b> : Sind Kost, Logis und Mobilität vor Ort den lokalen Bedingungen angemessen?	0	4 Punkte z. B. für - Entspricht Kost und Logis dem Standard der lokalen Mittelschicht? - Entspricht der lokale Transport dem Standard der lokalen Mittelschicht? - Beachten Kost- und Logis-Betriebe Umweltsstandards / die lokale ökologische Kapazität (Label)? - Ist die Verpflegung regional, saisonal, biofair und mindestens teilweise vegetarisch?
<b>2) Soziales</b>		
2.1 Dient das Reiseprogramm der Pflege tragfähiger, langfristiger <b>persönlicher Beziehungen</b> ?	0	4 Punkte z. B. für - Ist die Reise Teil einer längerfristigen Zusammenarbeit / grösseren gemeinsamen Aufgabe? - Gibt es "programmlose" Zeit für Gemeinschaft und gemeinsame Mahlzeiten? - Finden Gespräche über die eigene und die kulturellen Wertvorstellungen der anderen statt? - Ist eine gemeinsame (Team-)Arbeit / Arbeitserfahrung vorgesehen?
2.2 Fördert das Reiseprogramm <b>interkulturellen Austausch</b> auf Augenhöhe und ein Eintauchen in die lokale Kultur?	0	4 Punkte z. B. für - Sind Besuche lokaler kultureller Anlässe oder Orte vorgesehen? - Ist die Verpflegung hauptsächlich gemäss lokaler Tradition und Gewohnheit? - Ist eine angemessene interkulturelle Sensibilisierung/Einführung im Programm enthalten? - Beinhaltet das Programm Gemeinschaftserfahrungen mit Einheimischen / lokalen Partnern?
<b>3) Wirtschaft</b>		
3.1 Sind <b>faire Arbeitsbedingungen</b> für Angestellte in genutzten Transport- und Unternehmenseinheiten gesichert?	0	4 Punkte z. B. für - Arbeitssicherheit und Arbeitsplatzhygiene - angemessene Entlohnung und Arbeitszeiten (ILO-Konvention, Mindestlohn / Living wages) - Streik- und Organisationsrecht (ILO-Konvention) - Fördert die Reise nachhaltige Betriebsführung bei lokalen Partnern und Service-Anbietern?
3.2 Verdient überwiegend das <b>Gastland</b> an der Reise (Unternehmensgewinne, Steuern...)?	0	4 Punkte z. B. für - Machen Rechnungen lokale Betriebe im Gastland den grössten Teil des Reisebudgets aus? - Zahlen die Serviceanbieter (Kost, Logis, Transport, ...) Steuern vor Ort? - Engagieren sich die beanspruchten Anbieter für qualifizierte Arbeitsplätze? - Fördert auch das Reiseziel die Entwicklung einer gesunden, unabhängigen, lokaler Wirtschaft?
<b>4) nachhaltige Wirkung insgesamt</b>		
4.1 Löst die Reise <b>Folgeaktivitäten</b> im Ziel- und Startland aus, die die Welt in Richtung Nachhaltigkeit verändern?	0	4 Punkte z. B. für - Stösst die Reise Folgeaktivitäten im Ziel- und Startland an? - Leistet die Reise einen Beitrag zum Umweltschutz (Klimaschutz, Ressourcen, Bewusstsein)? - Leistet die Reise einen Beitrag zur Völkerverständigung (Respekt, Begegnung auf Augenhöhe)? - "Joker-Punkt" - Bonus für herausragende Nachhaltigkeitsleistung, die nirgends abgebildet ist
<b>Von 28 möglichen Bewertungspunkten</b>	<b>0</b>	

Nachhaltigkeitsbilanz der Reise		
Wert der Nachhaltigkeitsbeurteilung	0	
* Bonus / Malus für Zielerreichung	1	über 24 Punkte - gute Reise, auch wenn Verbesserung immer noch möglich ist!
* Bonus / Malus für Reisedauer	0,9	12-24 Punkte - vertretbare Reise mit Verbesserungspotenzial
* Bonus / Malus für Reisedistanz unter 500 km / über 5000 km	0,8	unter 12 Punkte - Nachhaltigkeit nicht erreicht
<b>Von 36,4 möglichen Bilanzpunkten:</b>	<b>0</b>	Stand 18. Mai 2015 / Version 01 / web



Interesse die Nachhaltigkeitsbilanz zu testen? → Bitte melden bei wiebke.suter-blume@stoparmut.ch (076 / 746 68 58)



## 7) Verwendete Quellen

- 
- atmosfair (Hg.): [Klimawirkung des Flugverkehrs](#). Zugriff 07.01.2015.
- Bayrisches Landesamt für Umwelt (Hg.) (2008): [Klimawandel - Warum ändert sich unser Klima?](#) (Umwelt-Wissen), Zugriff 28.01.2015.
- BDL - Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (Hg.) (2014): [Report 2014 - Energieeffizienz und Klimaschutz](#). Zugriff 27.01.2015.
- Brockhagen, Dietrich; Bals, Christoph (o. J.): [Konsum & Flugverkehr](#). Zugriff 21.01.2015.
- BAFU - Bundesamt für Umwelt (2014): [Klimapolitik: Fragen und Antworten](#). Zugriff 28.01.2015.
- Companisto GmbH (Hg.) (o. J.): [Crowdfunding für BetterTaxi](#). Zugriff 28.01.2015.
- Eawag (Hg.) (o.J.): [Umwelt und Energie: Mobilitätsmanagement](#). Zugriff 21.01.2015.
- energypeace.at (Hg.) (2014): [Österreich hat zu hohe CO2 Emissionen!](#) Zugriff 28.01.2015.
- Fachgruppe RUMBA (Hg.) (2004): [Achtung Flugreisen](#). Eine Information über Effizienz, Kosten und Ökologie von Auslandsdienstreisen. Zugriff 21.01.2015.
- Germanwatch (Hg.) (o. J.): [Fakten, die Sie nicht überfliegen sollten](#). Eine Kurzinformation über die Klimawirkung des Flugverkehrs. Zugriff 21.01.2015.
- Schallaböck, Karl et al. (2006): [Klimawirksame Emissionen des Pkw-Verkehrs und Bewertung von Minderungsstrategien](#). Hg. v. Wuppertal Institut (Wuppertal Spezial, 34), Zugriff 27.01.2015.
- Germanwatch (Hg.) (o. J.): [Flugverkehr und Klimawandel: Wo liegt das Problem?](#) Zugriff 27.01.2015.
- Gmelin, Tillmann; Hüttig, Gerhard; Lehmann, Oliver (2008): [Zusammenfassende Darstellung der Effizienzpotenziale bei Flugzeugen](#). Hg. v. BMU, Zugriff 28.01.2015.
- Initiative H.o.f.E.r. e.V. (Hg.) (o. J.): [Treibhauseffekt](#). Zugriff 28.01.2015.
- mobilitätsfasten.wordpress.com (Hg.) (2014): [Atmosfair und CO2 Kompensation](#). Zugriff 27.01.2015.
- Rüger, Heiko (2010): Mobilität und die Folgen für Gesundheit, Wohlbefinden und Familie. 3. iga-Expertendialog. IAG. Dresden, 16.08.2010.
- Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (Hg.) (2010): [Klimabewusst unterwegs](#). Zugriff 19.04.2016.
-

## 8) Einladung + Kontakt: „Lust auf ein Kaffeegespräch?“



Inspiration

Als Kampagne eines christlichen gemeinnützigen Vereins sensibilisieren, befähigen, begleiten oder vernetzen wir nach Bedarf. Dabei sind uns unsere Integrität sowie Ihre Eigenständigkeit und Pragmatismus im Change Prozess wichtig.

Wir kommen gerne auf einen Kaffee vorbei, um mit Ihnen zu entdecken, was Sie bereits Tolles machen und wo wir Ihnen noch eine Idee für einen nächsten Schritt liefern können!

Kontakt:  
nachhaltig@stoparmut.ch oder  
Wiebke Suter-Blume 076 / 746 68 58 (Mo-Do)  
[www.stoparmut.ch/nachhaltig](http://www.stoparmut.ch/nachhaltig)

Spendenkonto: Interaction | StopArmut | 1200 Genf  
IBAN: CH47 0900 0000 8547 5563 7, Stichwort Nachhaltigkeit



Stand: Mai 2016/wsb

