



**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.**

Bundesgeschäftsstelle

Dipl.-Ing. Stefan Ott

Sprecher des Arbeitskreises
Freizeit, Sport, Tourismus

Privat:

Gretchenstraße 35

30161 Hannover

Tel.: 0511 / 394 61 72 (p.)

Tel.: 0511 / 965 69 0 (d.)

E-Mail: voel_ott@htp-tel.de

Hannover, 06.05.2007

Tourismus und Klimawandel

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung
des Ausschusses für Tourismus
des Deutschen Bundestages

am 9. Mai 2007

Stellungnahme unter Mitwirkung von
Prof. Dr. Helmut Scharpf und Prof. Dr. Wolfgang Strasdas

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	3
1.1	Klimawandel – unabwendbar aber noch beeinflussbar	3
2	Tourismus - Betroffener und Mitverursacher von Umweltbelastungen	4
2.1	Minderung der Belastungen vor Anpassung und Kompensation	4
3	Beträge des Tourismus zum Klimawandel	6
3.1	Maßnahmen zur Minderung des Klimawandels	7
3.2	Veränderung des Reiseverhaltens, der Reiseziele	8
3.3	Umstieg auf energieeffizientere Verkehrsmittel (modal shift)	9
3.4	Verbesserung der Energieeffizienz der Reiseverkehrsmittel	10
3.5	Freiwillige Kompensation klimaschädlicher Emissionen	11
3.6	Verbindliche Regelungen für den Reiseverkehr	11
4	Folgen des Klimawandels für den Tourismus	13
4.1	Adaptionsmaßnahmen und deren Nachhaltigkeit	13
4.2	Staatliche Verantwortung und staatliche Einflussnahme auf Adaptionsmaßnahmen	14
4.3	Ausrichtung der staatlichen Tourismusförderung auf Prinzipien der Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit	14
5	Umweltbildung und –information für Klimaschutz und klimagerechtes Reisen	15
6	Thesen und Forderungen des BUND im Überblick	16

1 Vorbemerkungen

1.1 Klimawandel – unabwendbar aber noch beeinflussbar

Wissenschaftler und Nicht-Regierungs-Organisationen (NGOs) warnen schon seit vielen Jahren vor einem drohenden Klimawandel mit erheblichen bis katastrophalen Folgen für die Weltbevölkerung. Die Umwelt- und Naturschutzverbände mahnen schon lange durchgreifende Maßnahmen zum Klimaschutz an, weil der sich abzeichnende Klimawandel wesentlich von uns Menschen bedingt ist.

Bis vor einigen Monaten fand sich jedoch noch eine stattliche Zahl an Zweiflern, die den Verbänden Panikmache und Schwarzmalerei unterstellten.

Die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse – insbesondere die Berichte des Weltklimarates – und die aktuellen Klimaentwicklungen – belegen jedoch mit zunehmender Deutlichkeit zum Teil unabwendbare Entwicklungen und darüber hinaus in Szenarien mögliche katastrophenhafte Folgen, wenn es uns nicht gelingt durchgreifende Veränderungen einzuleiten.

Aufgrund der „Langzeitbeziehungen“ zwischen auslösenden menschlichen Aktivitäten und deren Folgen, die sich erst Jahrzehnte oder gar Generationen später zeigen, bleibt uns nicht mehr die Zeit, über anteilige Verantwortlichkeiten, alternative weiche statt harten Instrumenten und durchgreifenden Maßnahmen zu diskutieren.

Ein Teil der sich derzeit vollziehenden, sich abzeichnenden und prognostizierten Veränderungen ist nicht mehr abwendbar. Diese Folgen müssen wir möglichst genau vorhersagen, beobachten und geeignete Maßnahmen zur Anpassung und Kompensation entwickeln und umsetzen (adaptation, compensation).

Ein weiterer, in seiner Bedeutung vielleicht noch wesentlich gravierender Teil möglicher Klimaveränderungen ist derzeit noch nicht oder nur zum Teil determiniert. Auf diesen Teil der Veränderungen haben wir noch Einfluss, wenn die erforderlichen Entscheidungen umgehend gefällt und die Maßnahmen, die zum Teil nicht ohne gravierende Einschränkungen sein werden, schnellstmöglich umgesetzt werden! Die Zeit drängt: der UN-Klimarat hat seinem letzten Bericht die Bedeutung der nächsten 8 Jahre betont.

Daher sollten Bundesregierung und Tourismuswirtschaft ihre Energien zum jetzigen Zeitpunkt auf wirksame Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Klimaveränderungen konzentrieren. Adaptions- und Kompensationsmaßnahmen im Sinne von Überlegungen, wie gehen wir mit den sich abzeichnenden, unvermeidbaren Veränderungen um, stehen auch auf der Agenda, aber aus Sicht des BUND erst an zweiter Stelle.

Notwendig ist aus Sicht des BUND:

- sich derzeit vorrangig und mit aller Kraft um Sofort-Maßnahmen zur Verminderung klimaschädlicher Wirkungen zu bemühen (Ursachsenbeseitigung) und mit untergeordneter Priorität um die Anpassungs- und Kompensationsmaßnahmen,
- die erforderlichen politischen Entscheidungen zur Vermeidung und Minderung der Ursachsen des Klimawandels umgehend zu treffen,
- die sich daraus ableitenden (einschneidenden) Maßnahmen ohne weiteren Zeitverzug umzusetzen und

- alle Akteure in die Pflicht zu nehmen, die als Mitverursacher des sich abzeichnenden Klimawandels auszumachen sind und die in der Lage sind, geeignete Beiträge zu leisten.

2 Tourismus - Betroffener und Mitverursacher von Umweltbelastungen

2.1 Minderung der Belastungen vor Anpassung und Kompensation

Tourismus wurde seit Anfang / Mitte der 1980er Jahre von den Umwelt- und Naturschutzverbänden besonders in seiner Rolle als Verursacher von Umweltbelastungen kritisiert.

Dabei wurde von Beginn der tourismuskritischen Diskussion an der Sachverhalt in den Mittelpunkt gerückt, dass bestimmte Tourismusausprägungen und -entwicklungen (der so genannte ‚harte Tourismus‘) zu Umweltauswirkungen führen, mit denen sich die Tourismuswirtschaft letztendlich ihre eigenen Grundlagen zerstört. Die Akteure wurden von Seiten der Umwelt- und Naturschutzverbände über viele Jahre gemahnt, Natur und Landschaft stärker als touristisches Grundkapital zu begreifen, mit dem rücksichtsvoller umgegangen werden muss.

Als umweltgerechte „touristisches Entwicklungskonzeptio“ wurde von den NGOs der so genannte „sanfte Tourismus“ propagiert. Das Konzept wurde im Kontext der RIO-Konvention weiter entwickelt und unter der Bezeichnung „nachhaltige Tourismusentwicklung“ bis heute fortgeführt.

Während die Thematik Tourismus / Tourismuswirtschaft in den Dokumenten der AGENDA-21 noch eine eher untergeordnete Rolle spielte, gewann das Thema in den Nachfolgekongressen, z.B. der Biodiversitätskonvention an Bedeutung.

Seit Anfang der 1990er Jahre haben sich auch die Tourismuspolitik und -wirtschaft der Thematik verstärkt angenommen und, teilweise in Kooperation mit den Umweltverbänden, das Konzept der nachhaltigen Tourismusentwicklung zum programmatischen Leitbild erhoben.

Festzustellen ist eine weitgehende Übereinstimmung aller Akteure im Tourismusbereich auf programmatischer Ebene, dass nur eine nachhaltige Entwicklung die Sicherung von Natur und Landschaft als Grundkapital des Tourismus gewährleisten kann.

Über die Programm- und Konzeptebene hinaus wurden von Politik und Wirtschaft in der Vergangenheit auch eine Vielzahl von Entscheidungen gefällt und Maßnahmen ergriffen, die Tourismusentwicklung in die richtigen Bahnen zu lenken, auch im Bereich des Klimaschutzes. Diese Maßnahmen erkennen die Umwelt- und Naturschutzverbände ausdrücklich an.

Parallel zur Entwicklung und Einführung nachhaltiger touristischer Produkte verlief jedoch die weitere Expansion nicht (ausreichend) umweltgerechter Angebote und Aktivitäten. Gerade im Bereich des klimarelevanten touristischen Verkehrs wurden die positiven Wirkungen geeigneter Maßnahmen u.a. durch den quantitativen Anstieg des touristischen Flugverkehrs konterkariert.

Des Weiteren stellt der BUND fest, dass eine große Zahl dringend erforderlicher Maßnahmen zur Umsetzung des Konzeptes der nachhaltigen Tourismusentwicklung seit langem bekannt und veröffentlicht ist (siehe zum Beispiel *Umwelt und Tourismus – Daten, Fakten, Perspektiven*; UBA-Berichte 4/2002).

Sie haben allerdings bisher nicht im erforderlichen Maße Eingang in die Tourismuspolitik gefunden hat (vgl. *Konzeption der Bundesregierung für den Bereich ‚Umweltschutz und Tourismus‘*; Berlin 4/2004 auf der Grundlage des o.g. Berichts des UBA).

Auch von der Tourismuswirtschaft wurden die Vorschläge nicht in ausreichendem Maße aufgegriffen.

Belastungen des Klimas waren immer schon Teil der Diskussionen um Tourismus und Umwelt, denn Tourismusaktivitäten sind grundsätzlich mit Verkehrsaufkommen verbunden – meist mit motorisiertem Verkehr, bei der An- und Abreise ebenso wie in Urlaubsregionen. Die wesentlichen Ursachen dieses Verkehrsaufkommens, die Wirkungen des Verkehrs (klimaschädliche Gase, Lärm, Zerschneidung usw.) und daraus resultierende Schäden für die Ökosysteme sind schon seit Jahren hinlänglich bekannt. Die notwendigen politische Entscheidungen und darauf basierende Maßnahmen um die notwendigen Veränderungen der touristischen Mobilität zu erreichen, wurden bereits vor vielen Jahren entwickelt und vielfach formuliert (vgl. z.B. UBA 2002, Seiten 68ff., 112ff.)

Den im UBA-Bericht zusammengefassten Konzepten und Maßnahmenvorschlägen ist auch 5 Jahre nach ihrer Veröffentlichung aus Sicht des BUND kaum etwas hinzuzufügen. Dass dem so ist belegt, dass bereits lange bekannte Notwendigkeiten in den letzten Jahren nicht mit der erforderlichen Konsequenz verfolgt und umgesetzt worden sind.

Die vorliegenden Konzepte und Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung der touristischen Mobilität bedürfen - vor dem Hintergrund der zwischenzeitlichen Erkenntnisse über die Entwicklungen des globalen Klimas – der schnellstmöglichen Umsetzung mit geeigneten Instrumenten, die sicher stellen, dass angestrebten Wirkungen zeitnah und erreicht werden.

Der BUND stellt daher fest:

- Natur und Landschaft sind – einschließlich der abiotischen Komponente des Welt- und Lokalklimas – Grundlage und Grundkapital touristischer Aktivitäten und der Tourismuswirtschaft,
- Tourismus / Tourismuswirtschaft ist vom globalen Klimawandel betroffen, gleichzeitig leistet insbesondere reisebedingte Mobilität einen wesentlichen Beitrag zum Klimawandel – Tourismus ist Betroffener und Mitverursacher des Klimawandels,
- im Focus der Aktivitäten muss derzeit die Minderung der Belastungen des Klimas stehen, auch der dem Tourismus zuzurechnenden Belastungen,
- die wesentlichen Ursachen und Quellen touristischer Umwelt- und Klimabelastungen sind bekannt, geeignete Konzepte und Maßnahmenvorschläge tourismusbedingte Belastungen zu reduzieren liegen vor,
- über die Konzepte und weitgehend auch über die Eignung vorgeschlagener Maßnahmen besteht auf der programmatischen Ebene Konsens der wesentlichen Akteure im Bereich Tourismus und Umwelt,
- die bekannten Konzepte und Maßnahmen wurden von den dafür verantwortlichen Akteuren bisher allerdings nicht im erforderlichen Maße und der notwendigen Geschwindigkeit umgesetzt,

- die mittlerweile erkennbaren Klimaentwicklungen und vorliegenden Prognosen erfordern schnellstmöglich politische Beschlüsse zur Umsetzung der Konzepte und Maßnahmen.

3 Beträge des Tourismus zum Klimawandel

Tourismus ist das Produkt von Einzelbausteinen – den so genannten touristischen Produktbausteinen. Zu den besonders klimarelevanten Produktbausteinen gehören vor allem:

- der tourismusbedingte Verkehr (An- und Abreise, Mobilität innerhalb der Destinationen) und
- der Bau und Betrieb touristischer Einrichtungen und Anlagen (Beherbergung, Schwimm- und Spaßbäder, Beförderungs- und Beschneiungsanlagen u.v.a.m.).

Treibhausgase entstehen dabei vor allem durch die An- und Abreise zur Urlaubsdestination und hier insbesondere durch die Auslandsreisen und den Flugverkehr.

Der touristisch bedingte Verkehr gilt als die entscheidende Variable der Klimawirkung des Tourismus: 63% der Treibhausgas-Emissionen von Urlaubsreisen in Deutschland sind An- und Abreise zuzurechnen sowie dem Verkehr am Urlaubsort. Bei Fernreisen beträgt der durchschnittliche Anteil der Emissionen durch An- und Abreise über 90% (UBA/Öko-Institut 2002).

Diese Zahlen belegen, dass Bemühungen unerwünschte Klimaauswirkungen im Tourismus zu reduzieren, vorrangig am touristisch bedingten Verkehrsaufkommen, dem damit verbundenen Energieverbrauch und den Schadstoffemissionen ansetzen müssen.

Dabei dürfen sich Politik und Bevölkerung nicht von Zahlen und Zahlenspielereien täuschen lassen, mit der Bedeutung und Verantwortung dieses Sektors immer wieder relativiert werden soll.

Betrachtet man den weltweiten Energieverbrauch, liegt der Gesamt-Verkehrsanteil bei ca. 20% (WRI 2006). Der Anteil des Flugverkehrs – so die derzeit geläufigste Zahl – liegt bei „nur“ etwa 3,4%. Berücksichtigt werden dabei allerdings nur die CO₂-Emissionen (Gössling et al. 2007).

Berücksichtigt man vorliegende Erkenntnisse über die Gesamt-Klimaschädlichkeit der Emissionen des Flugverkehrs, ist selbst bei vorsichtigen Schätzungen davon auszugehen, dass der faktische Anteil des Flugverkehrs am energiebedingten anthropogenen Treibhauseffekt derzeit bei bis zu 10% liegt (VCD 2006; Basis der Annahme: *Radiative Forcing Index* von 2,7 nach der Empfehlung von IPCC bei vorliegen unterschiedlicher Schätzungen zwischen 2,0 und 5,8).

Ein zentrales Problem stellt das unvermindert hohe Wachstum des Flugverkehrs dar. Man geht für den Zeitraum von 1990 bis 2015 von einem Wachstum des Flugverkehrs von jährlich 5% Personenkilometerleistung aus.

Unterstellt man eine noch zu erzielenden technologischen Effizienzverbesserung bei den Fluggeräten würde der Anstieg der Treibhausgasemissionen dennoch 3% pro Jahr betragen.

Bis 2050 wäre ohne entsprechende Steuerungsmaßnahmen so mit einer Verdreifachung der Flugverkehrs-Emissionen zu rechnen.

Die (unterstellten) Effizienzsteigerungen im Flugverkehr würden, wie schon in der Vergangenheit, durch das Wachstum der Verkehrsleistung wieder zunichte gemacht.

Experten befürchten, dass die Erreichung der im Kyoto-Protokoll vereinbarten Reduktionsziele (bei denen der Flugverkehr bisher ausgeklammert ist) durch das Anwachsen des Flugverkehrs gefährdet wird (Harmeling / Kubek 2006).

Geht man davon aus, dass bis 2050 eine Emissionsreduktion in den Industrieländern von mindestens 25% (Stern 2006) oder gar bis zu 80% (Gössling et al. 2007) gegenüber den heutigen Werten notwendig ist, um den Klimawandel in (vermutlich) beherrschbaren Grenzen zu halten, dann wird deutlich, dass die Tourismusbranche hierzu einen substanziellen Beitrag leisten muss.

Selbst wenn man Effizienzsteigerungen der Fluggeräte unterstellt, kann dieser Beitrag voraussichtlich nur durch Reduktion der Flugleistungen erreicht werden.

Die besondere Energieintensität und Klimaschädlichkeit des Flugtourismus wird noch deutlicher, wenn man einen Blick auf die Klimabilanz von Individuen wirft. Schon eine Flugreise von Deutschland zu einem Mittelmeerreiseziel entspricht in etwa der Klimarelevanz von einem Jahr Autofahren (VCD 2006).

Noch gravierender sind die Dimensionen einer Fernreise. Ein Flug von Europa an die amerikanische Westküste und zurück produziert mehr Treibhausgase als etwa drei Jahre Autofahren (atmosfair o.D.).

Wollte man – unter Gesichtspunkten der globalen Gerechtigkeit - allen Bewohnern der Erde das gleiche noch klimaverträgliche Energiebudget zuweisen, dürfte man nach einem solchen Flug mehr als zwei Jahre lang keine weiteren Emissionen produzieren (atmosfair o.J.).

Diese Zahlen machen die Dringlichkeit politischer Entscheidungen im Verkehrsbereich, insbesondere im Bereich des Flug(reise)verkehrs deutlich.

3.1 Maßnahmen zur Minderung des Klimawandels

Die Klimawirksamkeit der unterschiedlichen Verkehrsträger ist seit Jahren hinlänglich bekannt. Der BUND erkennt an, dass in den zurückliegenden Jahren Beschlüsse gefasst und umgesetzt wurden, die Beiträge zum Klimaschutz in diesem Bereich bewirkt haben. Allerdings nicht ansatzweise im erforderlichen Maße. Die mit den Maßnahmen beabsichtigten Emissionsminderungen wurden weitgehend von einem ständig wachsenden Verkehrsaufkommen neutralisiert oder gar überholt.

Das Verkehrsaufkommen und seine Entwicklung ist dabei kein feststehender Faktor. Die Steigerungsraten wurden beispielsweise beim Flugverkehr u.a. durch Dumpingangebote der Fluggesellschaften erreicht, so genannte Billigflüge, die zum überwiegenden Teil unter den entstehenden „Produktionskosten“ vermarktet werden. Trotz vielfacher Verlautbarungen der Branche, „man sei sich seiner Verantwortung für das Grundkapital des Tourismus“ vollauf bewusst!

Aufgrund der sich nun immer deutlicher abzeichnenden anthropogen bedingten Klimaveränderungen sind daher weitere Maßnahmen notwendig. Dabei sind hinsichtlich der Instrumentenwahl die Erfahrungen der Vergangenheit zu berücksichtigen.

Zu den Handlungsfeldern zur Reduktion der verkehrsbedingten Klimawirkungen aus dem touristischen Bereich gehören u.a:

- Veränderung des Reiseverhaltens, der Reiseziele,
- Umstieg auf energieeffizientere Verkehrsmittel: modal shift,
- Technologische Lösungen: Verbesserung der Energieeffizienz,
- (Freiwillige) Kompensation von Verkehrs- und anderer Emissionen,
- Bindende Steuerungsinstrumente für den Flugverkehr: Steuern und Abgaben, Emissionshandel.
- Auf einige dieser Lösungsansätze wird im Folgenden eingegangen.

3.2 Veränderung des Reiseverhaltens, der Reiseziele

Fernreisen sind aufgrund der zurückzulegenden Entfernungen unter den gegebenen Arbeitsmarktbedingungen und –regelungen kaum ohne die Nutzung von Flugzeugen möglich. An- und Abreise mit Individualverkehr, Bahn oder Schiffen erfordern mehr Gesamtreisezeit, als die meisten Reisenden ihre Berufstätigkeit unterbrechen können.

Vergleichbares gilt auch für viele Destinationen im europäischen Ausland, insbesondere aufgrund der weiterhin abnehmenden Reisedauer sowohl bei der Haupturlaubsreise, wie bei weiteren Kurzreisen.

Klimaschutz durch Reduktion der Emissionen gelingt daher grundsätzlich durch die Wahl näherer, z.B. innerdeutscher Reiseziele, die am ehesten auch noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahn erreicht werden können. Aus Klimaschutzgründen ist daher die „Umverteilung“ des Reiseaufkommens auf „näher liegende Ziele“ anzustreben.

Der erwünschten Steigerung des Inlandsreiseaufkommens stehen derzeit allerdings die hohen Kosten im Vergleich zu Auslands- und Flugreisen entgegen, die sich zu überwiegenden Teil aus Preisnachteilen bei An- und Abreise ergeben.

Dass innerdeutscher Tourismus gegenüber Flug- und Fernreisen unter diesem Gesichtspunkt noch immer benachteiligt ist, hat seine Ursache primär in der Externalisierung der Umweltkosten bei Flugreisen sowie weiteren steuerrechtlichen Privilegien, die es vordringlich abzubauen gilt.

Um Änderungen im Reiseverhalten zu erreichen sind (weiterhin und verstärkt) das Marketing für innerdeutsche Reisen und Reiseziele in Deutschland durch Bund und Länder zu fördern.

Der BUND unterstützt seit einigen Jahren die Initiative von VIABONO. Die Plattform für nachhaltiges Reisen in Deutschland bietet Reiseinteressierten eine einfache Such- und Buchungsmöglichkeit umweltgerechter Angebote und fördert damit auch den Klimaschutz.

Auslandsreisen werden vom BUND allerdings auch weiterhin nicht grundsätzlich abgelehnt. Daher werden Initiativen zur Verbesserung der Vermarktung vorbildlich umweltgerechter Reisen ebenfalls unterstützt, z.B. die Mitglieder des FORUMS ANDERES REISEN oder Marketinginitiativen und Messen zur Verbraucherinformation, z.B. der REISEPAVILLON Hannover. Die BUND-Service-GmbH führt vorbildlich nachhaltige Reisen durch. Der BUND e.V. ist Mitwirkender bei den Fahrziel-NATUR-Angeboten.

Auch die Werbung für Reisen und Aufenthalte in die hoch attraktiven NATONALEN NATURLANDSCHAFTEN werden vom BUND grundsätzlich befürwortet.

Zunehmender Erfolg der Werbung für den Inlandstourismus birgt allerdings gleichzeitig die Gefahr, dass es in vielen ökologisch nur eingeschränkt belastbaren Gebieten zu Übernutzungen der Ökosysteme kommt und zu nicht tolerierbaren Belastungen für Tiere und Pflanzen. Insbesondere in der Hauptsaison, die aufgrund der Ferienregelungen der Bundesländer noch immer zeitlich sehr konzentriert ist.

Erforderlich ist daher, zur nachhaltigen Nutzung und langfristigen Erhaltung der Gebiete sowie zur Sicherung ihrer Vielfalt und Schönheit für einen wachsenden Inlandstourismus den Institutionen, die für das Gebietsmanagement verantwortlich sind, ausreichende Ressourcen für Managementplanung, Gebietsbetreuung und attraktive Naturerlebnis- und -erfahrungsangebote zur Verfügung zu stellen.

Die Tendenz der letzten Jahre weist allerdings in eine andere, falsche Richtung: Im Rahmen der Verwaltungsstrukturreformen wurden die Ressourcen entsprechende Gebiete im erforderlichen Maße zu betreuen z.T. massiv gekürzt. Dies gilt für die Verwaltungen der Deutschen Naturparke ebenso wie für die Nationalparkhäuser, die in Niedersachsen von den Umwelt- und Naturschutzverbänden betreut werden.

**Klimaschutz erfordert eine Veränderung des Reiseverhaltens.
Dazu fordert der BUND:**

- Verringerung der Tourismus bedingten Emissionen durch:
 - möglichst weniger und dafür länger Reisen,
 - näher liegende attraktive Reiseziele (mehr Inlandstourismus),
- Herstellung der Chancengleichheit und Kostengerechtigkeit für Inlandsreisen durch Abbau der Vergünstigungen für Flüge / Flugreisen,
- Weitergehende Unterstützung von Initiativen zur Entwicklung und Vermarktung Umwelt- und Klima schonender Reisen,
- Sicherstellung ausreichender Ressourcen für das Management geschützter und schützenswerter Natur- und Kulturlandschaften in deutschen Urlaubsgebieten, z.B. den Nationalen Naturlandschaften, um eine nachhaltige Entwicklung der Gebiete auch bei steigender Nachfrage und Nutzung gewährleisten zu können.

3.3 Umstieg auf energieeffizientere Verkehrsmittel (modal shift)

Der so genannte *modal shift*, also der Ersatz der Flugzeug- oder PKW-Benutzung durch die wesentlich umweltfreundlicheren Verkehrsmittel Bahn und Bus oder Schiff ist eine ebenso alte, oft wiederholte wie nahe liegende Forderung des BUND und ein weithin proklamiertes Politikziel. Eine deutliche Trendwende konnte jedoch in den letzten Jahrzehnten nicht erreicht werden: Als Verkehrsträger für Urlaubsreisen der Deutschen haben sich Bahn und Bus auf einem Anteil von jeweils unter 10% stabilisiert (F.U.R. 2006).

Im Inlandsbereich ist die Benutzung der Bahn am ehesten gangbar. Einen größeren Erfolg der Bahn bei Urlaubsreisen erfordert allerdings (noch immer) den Gepäcktransport zu erleichtern und eine ausreichende Mobilität vor Ort sicher zu stellen.

Der BUND bekräftigt seine Forderungen:

- bei technologischen Entwicklungen schienengebundener Verkehrssysteme ist künftig nicht nur auf Geschwindigkeit zu setzen. Reisegerechte Transportlösungen sind zu entwickeln und umzusetzen,
- die Netze des ÖPNV in Deutschland dürfen nicht weiter abgebaut werden, insbesondere nicht in den Zielgebieten des Inlandstourismus; dort, wo ein Betrieb schienengebundener Systeme nicht mehr zu finanzieren ist, sind neue intelligente wie effiziente Lösungen zu entwickeln.

3.4 Verbesserung der Energieeffizienz der Reiseverkehrsmittel

Vorrangig in der Verantwortung für die Verbesserung der Energieeffizienz aller Verkehrsträger, insbesondere der Fluggeräte, steht die Fahrzeug- und Fluggeräteindustrie. Aufgabe der Politik ist es nach Auffassung des BUND, entsprechende Anreize für die Entwicklung zu schaffen. Ein wesentlicher Anreiz für Forschung und Entwicklung zur Senkung des Verbrauchs und der Emissionen sind darauf bezogene Steuern und Gebühren.

Der BUND befürwortet darüber hinaus eine Intensivierung staatlicher Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten durch Bund und Länder zur Unterstützung der privaten Aktivitäten.

Einbezogen werden sollen aufgrund der voraussichtlich steigenden Marktanteile künftig auch die Kreuzfahrtschiffe.

Selbst wenn sich optimistische Prognosen einstellen würden, dass bis 2040 durch verbesserte Triebwerkstechnik, verbesserte Aerodynamik und leichtere Materialien Einsparungen des Kerosinbedarf moderner Fluggeräte von 28-35% erreicht werden können (Gössling et al. 2007), liegt diese Einsparung noch immer deutlich unter den Wachstumsprognosen für den Flugverkehr.

Ein grundsätzliches technisches Problem besteht nach Expertenangaben zudem darin, dass ab einem bestimmten Punkt Effizienzgewinne beim Treibstoffverbrauch Zunahmen der Stickoxidemissionen bewirken, die wiederum den Treibhauseffekt verstärken (Peeters 2005).

Diese Zusammenhänge belegen, dass bei den derzeit vorliegenden dramatischen Prognosen des Klimawandels und den sich daraus ableitenden Notwendigkeiten, die Emissionen schnellstens drastisch zu reduzieren, das Hoffen und Warten auf technische Innovationen nicht ausreicht.

Der BUND befürwortet:

- Einführung wirksamer Anreize für die Forschung und Entwicklung im Bereich von mehr Energieeffizienz,
- Forschung und Entwicklung für mehr Energieeffizienz und dessen staatliche Unterstützung,
- weiter gehende Maßnahmen erforderlich die Emissionen umgehend drastisch zu reduzieren; realisierbar derzeit nur durch Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens.

3.5 Freiwillige Kompensation klimaschädlicher Emissionen

Trotz vielfacher Forderungen der Umwelt- und Naturschutzverbände in den vergangenen Jahren wurden bisher keine verbindlichen Regelungen eingeführt, die (externen) Umweltkosten auf die Ticketpreise für Flüge umzulegen. Daher hat der BUND kundenbezogene Systeme der freiwilligen Kompensation unterstützt, z.B. 500ppm und atmosfair.

Aufgrund der parallel sinkenden Flugpreise konnten mit den Kompensationssystemen zwar Mittel akquiriert und damit in beschränktem Maße Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Eine Steuerungswirkung im Sinne der Verminderung der Zahl der Flüge oder der Flugkilometer wurde vermutlich nicht erreicht.

Der BUND begrüßt zwar, dass sich nun auch große Carrier entschlossen haben, ihren Kundinnen und Kunden Kompensationsmöglichkeiten anzubieten (z.B. Lufthansa mit der Einführung von ‚Klimaschutztickets‘), sieht darin allerdings lediglich eine werbewirksame Maßnahme, denn die Möglichkeit der Kompensation bestand für Lufthansa-Kunden auch bisher durch Nutzung kundenbezogener Systeme.

Der BUND betont, dass er die freiwilligen Kompensationssysteme und -maßnahmen immer als Vorstufe eines verpflichtenden Emissionshandels angesehen und unterstützt hat. Nach den letzten beunruhigenden Klimaprognosen unabhängiger Wissenschaftler, hält der BUND es nicht mehr für verantwortbar, auf ein freiwilliges System zu setzen und fordert die Ablösung durch staatliche Regelungen.

Aufgrund des sich nun noch deutlicher abzeichnenden Handlungsdrucks, im Bereich des Flugverkehrs die Wachstumsmarschen zur reduzieren, wenn nicht umzukehren, hält es der BUND für unverzichtbar:

- umgehend verbindliche Maßnahmen einzuführen und die freiwilligen Systeme damit abzulösen,
- über kompensatorische Lösungen hinaus, die nur indirekt wirksam sind, die Flugleistungen zu reduzieren (über die Reduktion der Flüge aufgrund höherer Kosten), weiter verbindliche Maßnahmen einzuführen, um die erforderlichen Reduktionsmargen schnell und zuverlässig zu erreichen.

3.6 Verbindliche Regelungen für den Reiseverkehr

Vor dem Hintergrund der begrenzten Erfolge der bisherigen – weitgehend freiwilligen - Maßnahmen und dem nun erkannten Handlungsdruck für Klimaschutzmaßnahmen sind schnellstmöglich verpflichtende staatliche Regelungen gefordert, die Umweltauswirkungen des Reiseverkehrs zu reduzieren.

Die Forderungen des BUND zur Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Deutschen Autobahnen werden bekräftigt. Nach dem Scheitern der freiwilligen Vereinbarung mit der Automobilindustrie sind umgehend geeignete Begrenzungen des CO²-Ausstoßes für Kraftfahrzeuge einzuführen.

Aufgrund der bereits dargestellten Auswirkungen der Emissionen durch den Flug(reise)verkehr sind in diesem Bereich ebenfalls dringend verbindliche Regelungen erforderlich. Unter Berücksichtigung von Konkurrenzgesichtspunkten und zur Sicherung einer ausreichenden Wirksamkeit sind diese auf möglichst „hoher Ebene“ anzustreben.

Die vom Weltklimarat neuerlich dargelegte Dringlichkeit zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen erfordert ggf. auch nationale oder europaweite Regelungen einzuführen, wenn auf übergeordneter Ebene kein ausreichender Konsens zu erreichen ist.

Deutschland muss seiner Vorreiterrolle im Klimaschutz gerecht werden, ggf. auf nationaler Ebene entsprechende Regelungen einführen. Gleichzeitig ist möglichst effektiv sicher stellen, dass von den Regelungen auch der „Durchreiseverkehr“ erfasst wird. Gleiches gilt im Prinzip auch auf europäischer Ebene.

Zum Set an Maßnahmen, das aus Sicht des BUND umgehend und aufeinander abgestimmt zum Einsatz kommen muss, gehören:

- steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern aufheben (Kerosin-, Öko- und Mehrwertsteuer, Umsatzsteuerbefreiung für grenzüberschreitenden Flugverkehr),
- hinwirken auf eine Kerosinsteuer auf EU-Ebene und einen EU-weiten Emissionshandel (ggf. eigenständig für den Flugverkehr),
- Aufnahme des Flugverkehrs in die zweite Kyoto-Runde nach 2012,
- Lärm- und schadstoffabhängige Start- und Landegebühren,
- ggf. auch Einführung einer Emissionsabgabe, die Fluggesellschaften für die Nutzung des deutschen oder europäischen Luftraums entrichten müssen.

Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den EU-internen Emissionshandel wird derzeit für den vielversprechendsten Lösungsansatz gehalten. Er würde für alle von einem Flughafen in der EU ausgehenden Flüge gelten. Damit wäre immerhin die Hälfte aller weltweiten Flüge erfasst. In jedem Fall sollte sichergestellt werden, dass nicht nur CO₂- Emissionen, sondern auch andere Treibhausgase berücksichtigt werden (VCD 2006).

Die Maßnahmen würden gleichzeitig einen Anreiz darstellen für die Entwicklung sparsamerer und emissionsärmerer Fluggeräte, also mehr Schub für die europäische Luftfahrtindustrie bringen (s.o.).

Die Maßnahmen würden vermutlich dazu führen, die Flugtickets zu verteuern. Dadurch würde allerdings lediglich ein Stück Kostenwahrheit wieder hergestellt und die bisherige Bevorzugung der – im Vergleich - klimaschädlichsten Fortbewegungsalternative zurückgenommen.

Unter sozialpolitischen Erwägungen hält der der BUND dies – vor dem Hintergrund des sich abzeichnenden Klimawandels und den Auswirkungen auf die gesamte Gesellschaft – für verantwortbar, ja geboten. Insbesondere, weil neue Studien belegen, dass gerade die so genannten Billigflüge „vor allem bei einkommensstarken Großstädtern zwischen 20 und 29 Jahren ‚in‘ sind. ... Die Leute finden es schick, trendy und bequem, mal eben über das Wochenende weg zu jetten“ (TROGE, UBA, Stuttgarter Zeitung vom 10.2.2007).

Die existierende indirekte staatliche Subventionierung solcher Aktivitäten hält der BUND für nicht vertretbar.

4 Folgen des Klimawandels für den Tourismus

Mit jeder wissenschaftlichen Studie werden die Prognosen hinsichtlich zeitlichem Verlauf, voraussichtlicher Intensität der Veränderungen und Regionalisierung der Voraussagen präziser und valider.

Bestimmte Entwicklungen und klimatische Änderungen, die unausweichlich eintreten und sich verstärken werden, zeichnen sich in den letzten Jahren bereits ab.

Diese sollen im Folgenden primär aufgegriffen werden, denn der BUND hofft, dass die notwendigen politischen Kurskorrekturen nun rechtzeitig oder ohne zu zögerlich vorgenommen werden, so dass uns allen und auch der Tourismuswirtschaft mittel- bis langfristig Katastrophen erspart bleiben!

Für Vorschläge zu touristischen Entwicklungsstrategien für den Fall eines gravierenden Meeresspiegelanstieges, verbunden mit zahlenmäßig und in der Intensität zunehmenden Unwettern in vielen derzeit erfolgreichen Destinationen wie den Sychellen aber auch den Friesischen Inseln, Sylt oder den Ostseebädern ist es nach Auffassung des BUND nicht die Zeit.

Dieses mögliche Ausmaß der Folgen des globalen Klimawandels sollten wir jedoch vor Augen haben, wenn in naher Zukunft die notwendigen (politischen) Beschlüsse gefasst und Maßnahmen eingeleitet werden müssen.

Weniger drastische Veränderungen der klimatischen Verhältnisse in den touristischen Destinationen werden uns allerdings auch bei sofortigen Kurskorrekturen nicht erspart bleiben. Diese Veränderungen haben bereits begonnen. Die touristischen Leistungsträger sind dabei, mit ersten Adaptionenmaßnahmen darauf zu reagieren.

An einigen Beispielen soll dargestellt und beurteilt werden, inwieweit die Maßnahmen den Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen.

4.1 Adaptionenmaßnahmen und deren Nachhaltigkeit

Im Rahmen des Klimawandels wird sich die Durchschnittstemperatur in Deutschland weiter erhöhen. Eine Entwicklung, die für die Wintersportdestinationen im Deutschen Alpenraum und den Mittelgebirgen mit dramatischen Folgen verbunden sein wird, weil viele Gebiete hinsichtlich Frosttagen und Perioden mit sicheren Wintersportbedingungen bislang schon an der Grenze der Rentabilität gewirtschaftet haben.

Zu den klassischen Maßnahmen, dem Verlust an Attraktivität als Wintersportregionen vorzubeugen oder diesen zu kompensieren gehören z.B.:

- Anschaffung und Betrieb weiterer Beschneigungseinrichtungen (Kunstschneeanlagen, Schneekanonen),
- Anlage und Betrieb künstlicher Pisten (Skihallen, Überdachung und Kühlung von Pisten – diskutiert derzeit für Ischgl/Österreich),
- Neubau oder Erweiterung von Wellness-Einrichtungen, Spassbädern usw. .

Viele Adaptionenmaßnahmen, die ergriffen werden, weil bisherige touristische Angebote nicht mehr oder nicht mehr zuverlässig (oder ökonomisch tragfähig) vorgehalten werden können, zeichnen sich aus durch:

- neuen Flächenverbrauch, Orts- und Landschaftsbildbeeinträchtigungen (neue Gebäude, Wasserspeicherbecken),
- hohen Ressourcen-, insbesondere Energieverbrauch.

- Damit erweisen sich die Adaptionsmaßnahmen in mehrfacher Hinsicht als kontraproduktiv. Einige Beispiele:
- hoher Energieverbrauch erfordert zusätzliche Energieproduktion, unvermeidbar verbunden mit zusätzlichen Emissionen,
- neue Infrastrukturen zur (temporären) Sicherung des Wintersports / der Winteraufenthalte bedeuten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und damit der Erholungslandschaft für die Sommer(saison)touristen.

Der BUND stellt fest, dass viele Adaptionsmaßnahmen, die derzeit ergriffen werden, um absehbaren Klimaveränderungen von Seiten der Tourismuswirtschaft zu begegnen, selbst weitere Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt, teilweise sogar für den Klimahaushalt auslösen!

4.2 Staatliche Verantwortung und staatliche Einflussnahme auf Adaptionsmaßnahmen

Der überwiegende Teil der touristischen Investitionen und Entwicklungen wird privatwirtschaftlich initiiert und getragen.

Dennoch stehen dem Staat eine Reihe unterschiedlicher Instrumente zur Verfügung, private Investitionen und damit auch touristische Entwicklungen in die gewünschten nachhaltigen Bahnen zu lenken.

Bund, Länder und Gemeinden sind gefordert, zur Bewältigung der absehbaren und der drohenden Klimaveränderungen alle notwendigen Instrumente einzusetzen, von ökonomischen Anreizen, über planerische bis hin zu ordnungsrechtlichen Instrumenten.

Am Beispiel der staatlichen Tourismusförderung soll deutlich gemacht werden, worauf es aus Sicht des BUND künftig ankommt.

4.3 Ausrichtung der staatlichen Tourismusförderung auf Prinzipien der Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit

Die staatliche Förderung touristischer Infrastrukturen liegt weitgehend im Zuständigkeitsbereich der Bundesländer. Die Förderung erfolgt jedoch zum Teil auch mit EU-Mitteln, über deren Vergabemechanismen der Bund mitbestimmt.

Beispiele aus den letzten Jahren belegen, dass Kriterien der nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes bei der Vergabe der Mittel aus Steuergeldern offensichtlich nicht, oder nur in völlig unzureichendem Maße berücksichtigt worden sind:

- die hoch subventionierte Umrüstung der ehemaligen Werkshalle des CargoLifters in Brandenburg in ein tropisches Spaßbad (ohne entsprechende baulich-energetische Eignung),
- die Förderung der Errichtung der Indoor-Skihalle in Bispingen / Lüneburger Heide (der Betreiber, die Söldener Seilbahn-AG, gibt keine Auskünfte über den Energiebedarf) oder
- die beabsichtigte finanzielle Förderung neuer Beschneiungsanlagen im Niedersächsischen Harz anführen.

Die Liste der Beispiele ließe sich bei einer bundesweiten Recherche um ein Vielfaches fortführen.

Aus Sicht des BUND erfordert die Vergabe öffentlicher Mittel im Rahmen der Wirtschafts- und Strukturförderung im Bereich touristischer Angebote künftig:

- den Nachweis der Übereinstimmung mit mittel- bis langfristigen touristischen Entwicklungskonzepten unter besonderer Berücksichtigung absehbarer Veränderungen aufgrund des unvermeidbaren Klimawandels,
- einen Nachweis der ökologischen Nachhaltigkeit und insbesondere der Klimaverträglichkeit im Rahmen von Umwelt(verträglichkeits)prüfungen,
- Einbeziehung von Energie(verbrauchs)bilanzen bei den Zulassungsentscheidungen über energieintensive touristische Infrastrukturen.

Vordringlich gefördert werden sollte nach Auffassung des BUND:

- die energetische Sanierung touristischer Infrastrukturen, ggf. auch Ersatzinfrastrukturen die gleichzeitig zu einer Verbesserung der Energiebilanzen bewirken (Hallenbaderneuerung),
- die Erstellung touristischer Adaptionskonzepte und deren Umsetzung, mit dem Ziel einer nachhaltigen touristischen Entwicklung von Gemeinden und Regionen unter besonderer Berücksichtigung unvermeidbarer Klimaveränderungen.

5 Umweltbildung und –information für Klimaschutz und klimagerechtes Reisen

Beim Klimawandel handelt es sich um globales und sehr langfristiges Phänomen. Das Auftreten der Veränderungen sowie der konkreten, möglicherweise katastrophentypischen Folgen sind derzeit nur eingeschränkt vorhersagbar (zeitlichen Ablauf, örtlicher Ausprägung und Intensität).

Derzeit ist das Thema in den Medien von hoher Präsenz und findet aktuell die Aufmerksamkeit weiterer Bevölkerungskreise. Ebenso schnell und heftig, wie das Thema in den letzten Wochen an Präsenz gewonnen hat, kann es in Perioden oder Jahren mit (vermeintlich) normalem Witterungsverlauf und fehlenden Warnzeichen des Wandels an Bedeutung wieder verlieren.

Eine langfristige Aufgabe der Bundesregierung ist es daher aus Sicht des BUND, die Bevölkerung kontinuierlich aktiv über das Thema, die Entwicklungen und Zusammenhänge, sowie insbesondere die notwendigen politischen Maßnahmen und persönlichen Unterstützungs- und Handlungsmöglichkeiten zu informieren.

Eine merkliche Minderung der unerwünschten Klimaveränderungen erfordert kurz- und mittelfristig politische Entscheidungen, deren Akzeptanz und Unterstützung durch die Bevölkerung von einer umfassenden Informations- und Aufklärungskampagne unterstützt werden sollte.

Dabei gilt es – aufgrund der sehr langfristigen Zusammenhänge zwischen den Entscheidungen, den Veränderungen auf der Ursachen- und der Folgenseite - besonders überzeugend darzustellen, dass einschneidende Entscheidungen jetzt getroffen werden müssen, um Veränderungen zu beeinflussen, die ggf. erst nachfolgende Generationen mit voller Wirkung betreffen.

Aufgrund der spezifischen zeitlichen Determinanten und Unsicherheiten des Klimawandels ist die Vermittlung der Problematik und der notwendigen Veränderungen – auch im Lebens- und Reiseverhalten - besonders anspruchsvoll.

Zu den Informationen, die den Reiseinteressierten möglichst bald bereit gestellt werden sollen, gehören auch Informationen, die ihnen eine verantwortliche Reisesentscheidung unter Klimaschutzgesichtspunkten ermöglichen. Erforderlich dafür ist von Seiten der Reiseanbieter und –veranstalter die Bereitstellung geeigneter Informationen über die Nachhaltigkeit und die Klimawirkungen der angebotenen Reisen. Diese zu ermitteln und zu veröffentlichen ist Aufgabe der Anbieter, die ihre „Produkte“ freiwillig deklarieren sollten. Ansonsten ist eine Art „Kennzeichnungspflicht“ zu erwägen, wie dieser für den Energieverbrauch von Elektrogeräten bereits eingeführt ist.

Der BUND hält es daher für dringlich:

- eine langfristige altersspezifische Informations- und Aufklärungskampagne zu konzipieren und schnellstmöglich zu starten, um die Akzeptanz für die notwendigen Entscheidungen und Maßnahmen in der Bevölkerung zu verbessern und ihr Bereitschaft zur Mitwirkung an den Klimaschutzmaßnahmen zu veranlassen,
- auch kind- und jugendgerechte Informationskampagnen durchzuführen, die neben dem Thema Klimaveränderungen auch die Zusammenhänge zwischen individuellen (Reise-) Entscheidungen und deren Folgen deutlich und verständlich macht, denn das Thema wird uns über mehrere Generationen begleiten.

6 Thesen und Forderungen des BUND im Überblick

- Tourismus/Tourismuswirtschaft ist Betroffener aber auch Mitverursacher absehbarer globaler Klimaveränderungen;
- aufgrund der aktuellen Prognosen der Klimaforschung sind umgehend einschneidende Maßnahmen erforderlich, um vorrangig die Ursachen der unerwünschten Klimaänderungen zu beseitigen / zu verringern,
- Konzepte und Maßnahmenvorschläge liegen seit vielen Jahren vor,
- der programmatische Konsens aller gesellschaftlichen Gruppen über die Ausrichtung der Tourismusentwicklung am Prinzip der Nachhaltigkeit ist vielfach proklamiert,
- die Umsetzung der programmatischen Aussagen und Konzepte ist zu beschleunigen und zu intensivieren,
- insbesondere ist der Focus auf die Klimagerechtigkeit zu legen,
- bei allen Konzepten und Maßnahmen sind allerdings unerwünschte Effekte, z.B. auf die Biodiversität auszuschließen,

- Hauptansatzpunkt für Maßnahmen im Bereich des Tourismus ist die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen:
 - Reduktion der Reisehäufigkeit bei Verlängerung der Aufenthaltsdauer,
 - Förderung des Inlandtourismus-Anteils,
 - modal shift = Umlenkung der touristischen Mobilität auf vergleichsweise klimagerechter Verkehrsmittel,
 - Erhöhung der Energieeffizienz aller touristischen Verkehrsmittel,
 - Reduktion des touristischen Flugaufkommens durch Abbau von Subventionen und Vorteilen gegenüber anderen Verkehrsträgern,
 - verpflichtende Kompensation unvermeidbarer Emissionen.
- Adaptionsmaßnahmen müssen den Prinzipien der Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit genügen,
- Staatliche Subventionen für touristische Investitionen nur unter dem Vorbehalt der Einfügung in eine langfristige Gesamtkonzept und beim Nachweis der Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit,
- Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen touristischer Infrastrukturen, insbesondere solcher mit hohem Energieverbrauch,
- langfristige Programme zur Information über Ursachen, Folgen, Handlungsoptionen und –notwendigkeiten sowie Umweltbildung aller gesellschaftlichen Gruppen der Bevölkerung sind schnellstmöglich zu etablieren,
- Stärkung des Inlandtourismus gegenüber den Auslands- und Flugtourismus erfordert:
 - die Sicherung und Entwicklung attraktiver Natur- und Kulturlandschaften in Deutschland,
 - die Bereitstellung ausreichender Ressourcen um das Management der Naturlandschaften zu gewährleisten.