

Ausschuss für Tourismus
Wortprotokoll
33. Sitzung

Berlin, den 09.05.2007, 15:00 Uhr
Sitzungsort: PLH

Sitzungssaal: 2.800

Vorsitz: Marlene Mortler, MdB

TAGESORDNUNG:

Öffentliche Anhörung

Auswirkungen des Klimawandels auf den Tourismus

Sprechregister Abgeordnete

	Seite
Marlene Mortler	6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 30
Klaus Brähmig	16
Annette Faße	17
Ernst Burgbacher	17
Dr. Ilja Seifert	18
Nicole Maisch	19, 28
Brunhilde Irber	21
Jens Ackermann	29

Sprechregister Sachverständige

Dr. Dietrich Brockhagen	6, 27
Dr. Wolf Michael Iwand	7, 25
Prof. Dr. Edgar Kreilkamp	8, 24, 29
Stefan Ott	9, 22, 30
Rolf Pfeifer	11, 22, 30
Dr. Manfred Stock	12, 21
Prof. Hans von Storch	13, 21, 29
Dr. Tanja Wielgoß	14, 20

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, ich eröffne unsere heutige 33. Ausschusssitzung und darf Sie alle ganz herzlich begrüßen zu unserer heutigen Anhörung zum Thema Klimawandel und seine Auswirkungen auf dem Tourismus. Ich begrüße herzlich alle Sachverständigen in der Runde, Herrn Dr. Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer von atmosfair gGmbH, Herrn Dr. Wolf Michael Iwand, Direktor der TUI AG Konzern-Umweltmanagement, Herrn Prof. Dr. Edgar Kreilkamp, Professor für Tourismus-Management von der Universität Lüneburg, und Sie sind gleichzeitig Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Tourismuswissenschaft. Ich begrüße Herrn Stefan Ott, Sprecher des BUND-Arbeitskreises Freizeit/Sport/Tourismus, Herrn Rolf Pfeifer, Geschäftsführer forum anders reisen e.V., Herrn Dr. Manfred Stock, Leiter der Regionalforschung am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V., Herrn Prof. Hans von Storch vom Meteorologischen Institut der Universität Hamburg, Direktor des Instituts für Küstenforschung, und zuletzt in der Runde Frau Dr. Tanja Wielgoß, Geschäftsführerin Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften.

Bedanken möchte ich mich bei Ihnen für die bereits schriftlich vorliegenden Statements (Anlage 1).

Meine Damen, meine Herren, das Thema Klimawandel ist seit Wochen in aller Munde, in jedermanns Ohr, zuletzt ausgelöst durch den schneearmen Winter, durch die Trockenperiode der letzten Wochen. Wir können Schlagzeilen lesen wie Abschied von der Abfahrt, eine Schlagzeile aus der Bildzeitung fragt den Air-Berlin-Chef „Herr Hunold, sind Sie ein Umweltsünder?“. Wir können über Kompensationsangebote in der Süddeutschen Zeitung lesen, von einem modernen Ablasshandel, „Kaufe Bäume, fliege weit: Wie man mit einer kleinen Spende sein Gewissen und das Weltklima rettet“. Wir können in der Süddeutschen Zeitung die Schlagzeile, und sie ist noch wirklich im Ohr, „Sylt statt Seychellen“ und viele andere Überschriften lesen. Klimawandel wird seit Wochen heftig diskutiert. Die Fragen, wie dramatisch ist es wirklich, worin sehen wir die Ursachen, welche Auswirkungen hat dieser Wandel, der wohl Fakt ist, auf die Entwicklungen des Tourismus, vor allem in Deutschland. Wie stellt sich die Branche auf diese möglichen Entwicklungen ein, gibt es bereits Änderungen beim Buchungsverhalten der Urlauberinnen und Urlauber? Das sind nur einige wenige Anmerkungen vorweg.

Damit können wir die Runde eröffnen und ich beginne alphabetisch mit Herrn Dr. Dietrich Brockhagen, Sie haben das Wort.

Dr. Dietrich Brockhagen (Geschäftsführer von atmosfair gGmbH): Sehr geehrte Damen und Herren, guten Tag, vielen Dank für die Möglichkeit hier vorzutragen. Wenn Sie den Standpunkt der Atmosphäre einnehmen und versuchen wollen, auf deutsche Urlauber und ihr Reiseverhalten, auf die Deutsche Tourismusbranche quasi von oben herabzuschauen, dann werden Sie feststellen, dass fast überall, wo Urlaub gemacht wird, auch Treibhausgase emittiert werden. Ob jetzt der Urlauber am Pool liegt oder im Hotel die Klimaanlage einschaltet, bei den verschiedenen Freizeitaktivitäten im Urlaub und natürlich bei der Anreise, egal ob mit Bahn, Auto oder Flugzeug, immer werden Treibhausgase emittiert. Und wenn Sie jetzt einmal die Perspektive wechseln und auf die Atmosphäre quasi herunter schauen und fragen, wo kommen denn jetzt am meisten Treibhausgase her, dann werden Sie feststellen, der Flugbereich ist schon seit längerem dominant, insbesondere der Fernflug. Und das ist eigentlich überraschend, weil gar nicht so viele Menschen, wie man denkt, mit dem Flugzeug verreisen. Insbesondere beim Fernflug ist es so, dass eigentlich weniger als 10 Prozent der deutschen Urlauber zu einer Fernflugreise in ein Flugzeug steigen. Trotzdem machen sie damit mit inzwischen mehr als die Hälfte bei der Treibhausgasbelastung aus, die insgesamt aus der deutschen Tourismusindustrie entsteht. Das heißt, wenn sie das Feld suchen, wo Sie den ganz großen Hebel haben und viel anpacken wollen, dann ist es tatsächlich der Flug und insbesondere der Fernflugsektor.

Die technische Entwicklung in der Vergangenheit war bei den Flugzeugen enorm und sie geht auch weiter. Trotzdem ist meine Einschätzung, dass die Technik alleine das Problem nicht lösen können wird. Selbst in der Vergangenheit waren die Zuwachsraten beim Aufkommen immer schneller, als die technologische Entwicklung. Ganz klar ist auch, dass das Flugzeug heute schon sehr weit ausgereift ist. Wenn das ideale Flugzeug, das quasi an die Grenzen der Physik geht, vielleicht das 100-Prozent-Flugzeug wäre, dann haben wir heute schon ungefähr das 70-Prozent-Flugzeug da, d.h. so viel Spielraum ist mit den bisherigen Konzepten nicht mehr zu verwirklichen und neue Konzepte gibt es gar nicht, die jetzt wirklich große Neupotenziale versprechen. Und hinzu kommt, dass alle technischen Neuerungen nur sehr langsam in die Flotten gelangen, weil die Flugzeuge, die heute fliegen und neu in den Markt kommen, mit einer Lebensdauer von 30 oder 40 Jahren rechnen. Das heißt, selbst technische Neuerungen kommen nur sehr langsam in die Flotten hinein und deswegen ist klar, Technik allein wird es nicht lösen. Kein Ingenieur der Welt kann mit einem noch so guten Triebwerk die Dichte der Luft verändern und kann uns auch andere Kontinente nicht näher an Europa heran rücken. Selbst wenn sie mit den Idealen, ich sage z.B. „1-Liter-Flugzeug“ der Zukunft 2050 oder so, unterwegs wären, ist klar, bei der Erdatmosphäre, die wir haben und bei der Entfernung, werden Sie damit als

einzelner Urlauber mehr Treibhausgase erzeugen, als Ihnen eigentlich zusteht, wenn die Treibhausgase gerecht verteilt werden auf der Welt. Das heißt, Technologie alleine wird es nicht lösen.

Was ist zu tun? Es gibt natürlich einen ganzen Katalog von Instrumenten, die diskutiert werden, Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel, Abgaben, Kerosinsteuer usw. Das will ich jetzt nicht vertiefen, weil ich glaube, dass Sie im Tourismusausschuss das wahrscheinlich eher an Ihre Kollegen aus dem Verkehrsausschuss oder den anderen Ausschüssen delegieren werden. Mir geht es jetzt eigentlich darum zu sagen, es gibt auch Bottom-up-Instrumente unterstützende Maßnahmen, die vielleicht auch für Sie interessant sein könnten, atmosfair ist sicherlich eines davon. Das Besondere ist bei atmosfair, wir sind nicht diejenigen, die irgendwie den moralischen Zeigefinger erheben und Menschen sagen, du darfst jetzt nicht mehr, du sollst nicht mehr, sondern wir haben einen positiven Ansatz und sagen, du kannst etwas tun, jeder kann einen freiwilligen Klimaschutzbeitrag leisten, den wir dann dazu verwenden, um in Klimaschutzprojekten wieder Treibhausgase einzusparen, und das kommt gut an. Die Kunden fühlen sich in der Regel informiert. Sie fühlen sich ernst genommen und mündig behandelt, und es kommt eine ganz andere Diskussion zustande, als wenn man jetzt den Menschen mit Ge- oder -Verboten kommt. Das zeigt auch die Resonanz, die Sie hier schon angesprochen hatten. In der Bildzeitung wurde atmosfair sehr positiv erwähnt, Bildzeitungsleser wurden aufgefordert, einen atmosfair-Klimaschutzbeitrag zu bezahlen. Das ist schon ein ganz anderer Ton, der dort angeschlagen wird. Wenn ich es einmal vergleiche, 1998, als im Wahlkampf die Quote für die Grünen noch absackte, als eine der Grünen-Politikerin von der Bildzeitung zitiert wurde mit „wir dürfen nur einmal in fünf Jahren in den Urlaub fliegen“. Das ist schon bemerkenswert, diese positive Kommunikation, die hier aufgenommen wird. Das zeigt sich auch in der Tatsache, dass weniger als ein Prozent unserer Kunden stornieren. Das heißt, diejenigen, die es machen, die stehen auch dazu.

Das Stichwort Ablasshandel ist von Ihnen schon genannt worden. Es ist in der Tat so, dass das oft das Stichwort ist, unter dem ein freiwilliger Ansatz wie atmosfair aufgenommen wird. Aber erstaunlicher Weise ist der Begriff nicht negativ besetzt, sondern bei den Kunden ist dieser Begriff mit einem Schmunzeln versehen, Ablasshandel schon, weil ich etwas Gutes mache, ich fühle mich auch besser, aber ich habe ja etwas Reelles getan und das Geld kommt an, also es ist im Prinzip ein Ablasshandel, der funktioniert. Ich denke, wir haben es geschafft in einzelnen Vertriebskanälen, wie dem „forum anders reisen“ oder auch dem Verband Deutscher Internet-Reisevertrieb, anzukommen, das heißt, man ist jetzt mit atmosfair schon buchbar bei einigen großen wichtigen touristischen Akteuren. Wir haben in England gesehen, dort hat die Politik die Veranstalter an einen Tisch gerufen und es erreicht, dass dort die Veranstalter insgesamt aufgerufen haben und sich engagieren, jetzt freiwillige Klimaschutzbeiträge anzubieten. Ich denke, das ist ein Modell, was vielleicht auch in Deutschland überlegt werden könnte. Auch hier gibt es die entsprechenden Veranstalterverbände, die vielleicht aktiviert werden könnten und es könnte vielleicht nachgedacht werden über eine Kennzeichnungspflicht, also Treibhausgase in Katalogen von den Veranstaltern zu kennzeichnen.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Dankeschön, Herr Dr. Brockhagen, Herr Dr. Iwand von der TUI, bitte.

Dr. Wolf Michael Iwand (Direktor der TUI AG Konzern-Umweltmanagement): Frau Vorsitzende, Herr Hinsken, meine Damen und Herren Abgeordneten, ich persönlich erlebe in den letzten Wochen ein politisches Wunder. Wer ist für diesen Ruck verantwortlich? Für mich gibt es nicht nur den Klimawandel, sondern die Klimawende, nämlich die Abkehr vom Weltuntergang. Plötzlich haben wir erkannt, wir können den Klimawandel bewältigen. Und das macht Mut. Der Objektivität halber bemühe ich mich, Ihnen heute keine TUI-Reise zu verkaufen, weder nach Sylt, noch auf die Seychellen, sondern ich habe mich an den Stichworten Ihrer Einladung orientiert, Problemfelder zu beschreiben, Herausforderungen und Chancen zu benennen, Perspektiven und Anregungen.

Erstens Problemfelder: Ich glaube, uns hilft hier nicht eine einseitige Schuldzuschreibung weiter, zum Beispiel für den Flugverkehr. Wenn wir über Klimawandel und Tourismus sprechen, müssen wir entlang der gesamten touristischen Wertschöpfungskette denken. Wir alle, Sie wie ich, wir sind alle Verursacher und wir sind alle Opfer des Klimawandels. Wir müssen möglicherweise unsere Industriegesellschaft, das Modell unserer Industriegesellschaft und unsere Konsumstile infrage stellen. Bei den Herausforderungen kann es also nicht darum gehen, weiter beschwörend zu sagen, was zu tun wäre, sondern, was zu tun ist. Und da gibt es eine erstaunliche Formel, angefangen mit der Bundeskanzlerin, dem Bundespräsidenten, den Ministern Gabriel, Glos und Schavan, die alle einheitlich sagen, nicht Verzicht ist die Formel, sondern Wachstum. Wachstum von Ideen, Wachstum von Technologien, Wachstum von Maßnahmen, Wachstum finanziert den Klimaschutz, ohne Wachstum wäre der Klimaschutz nicht zu finanzieren.

Ich bin Ihnen besonders dankbar für das Stichwort Chancen, und das Sie nicht sofort gesagt haben Risiken, sondern Chancen. Und ich muss Ihnen sagen, ich bin optimistisch, denn die Wissenschaft bestärkt mich darin, wir haben die Technologien gerade am Standort Deutschland, die Umwelttechnologien und die Hochtechnologien, wir haben die Klimaagenda 2020 der Bundesregierung. Wir können das Selbstvertrauen in den Standort Deutschland nutzen, und zwar zu Marktchancen. Und gerade hier denke ich, hat das Reiseland Deutschland Chancen. Ich rede zwar ungerne von Gewinnern und Verlierern, das hat etwas Problematisches an sich, aber für das Reiseland Deutschland sind hier zumindest kurz und mittelfristig mehr Chancen, auch mehr Chancen für Arbeitsplätze, und nicht zufällig sind die drei wichtigsten Investitionsstandorte für Neubauprojekte der TUI in Deutschland.

Was sind die Perspektiven? Die Perspektiven zeigt mir das Leitbild für den G8-Gipfel in Heiligendamm, ein TUI-Hotel. Das Leitbild heißt Wachstum und Verantwortung. Das Wachstum in der industriellen Gesellschaft, das Wachstum in der globalisierten Welt, ist ohne Mobilität und ohne Fliegen nicht darstellbar. Fliegen ist unverzichtbar, auch das Fliegen auf der langen Strecke. Im Sinne der Verantwortung heißt das, dass wir Tourismus hier als Leitökonomie für die nachhaltige Entwicklung in einer globalisierten Welt sehen müssen. Ich mag die Formel „Sylt statt Seychellen“ überhaupt nicht, ich finde sie verantwortungslos. Nicht nur den Sylter Bürgern gegenüber, die die Hände über den Kopf zusammenschlagen würden, wenn wir alle nach Sylt wollten, sondern vor allen Dingen auch den Seychellen gegenüber, weil wir hier, eine Frage der internationalen Solidarität, eine Bringschuld haben, die Bringschuld des Exportweltmeisters Deutschland.

Wenn Sie mich nach Anregungen fragen, dann sage ich, bitte machen Sie uns und auch der Wirtschaft Mut. Fördern Sie Technologien, belohnen Sie best practice, setzen Sie Incentivs und versuchen Sie Klimaschutz nicht aus der Öko-Nische heraus zu begreifen, das kann nichts werden. Klimawandel ist ein globales Problem, dem nur mit Industriepolitik begegnet werden kann. Die Politik muss dazu die Rahmenbedingungen setzen, und zwar bitte nicht nur für 2009, auch nicht für 2015, sondern für 2050. Die Politik muss uns den Mut machen, langfristig zu denken. Und so viel kann ich sagen, die Deutsche Tourismuswirtschaft ist dabei, sie zu unterstützen.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Dankeschön, Herr Dr. Iwand. Herr Prof. Dr. Kreilkamp, Sie haben das Wort.

Prof. Dr. Edgar Kreilkamp (Professor für Tourismus-Management Universität Lüneburg und Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Tourismuswissenschaft e.V.): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, Herr Hinsken, meine Damen und Herren Abgeordneten, der Klimawandel und der Tourismus sind beides sehr vielfältige Themen. Deswegen habe ich versucht, mich auf einen Bereich zu konzentrieren und ich habe mich auf die Frage konzentriert, was können insbesondere Deutsche Destinationen tun und was müssten wir für Deutsche Destinationen machen? Der Hintergrund des Ganzen ist, dass wir auch in einem Forschungsprojekt arbeiten, finanziert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, mit dem Titel „Klimawandel und Tourismus“ und uns genau mit diesen Fragen auseinander setzen wollen. Zusammengefasst in drei Aspekte möchte ich dazu Stellung nehmen.

Zum einen glaube ich, dass wir zu dem, was der Klimawandel für deutsche Destinationen bedeutet, noch sehr wenig wissen. Die meisten Klimamodelle, die heute gerechnet werden, sind natürlicher Weise nicht konzentriert auf Regionen, wie die Nordsee, die Ostsee, den Harz oder den Schwarzwald, sondern man kann eher global daraus ableiten. Deswegen ist es eine wichtige Aufgabe, auch in unserem Projekt, dass die Klimamodelle so zu sagen herunter gerechnet werden auf die vielen Destinationen. Hinzu kommt natürlich der Aspekt, was habe ich sowieso für klimatische Bedingungen an den einzelnen Standorten, das heißt, wir müssen da einfach auch noch etwas mehr wissen, etwas genauer werden, um dann auch genauer sagen zu können, was können wir damit machen. Das heißt, wir müssten erst einmal unseren Informationsstand erhöhen, wir müssten die Defizite, die über die Modelle da sind, weiter differenzieren. Weil alle Aussagen, die heute getroffen werden, einfach noch zu global sind. Was heißt das denn eigentlich, dass der Meeresspiegel steigt, was heißt das eigentlich für die Nordsee, was heißt das für die Halligen, wird es wirklich im Schwarzwald kein Schnee mehr geben, ich vermute ja, es wird keinen mehr geben und die Schneekanonen helfen auch nicht weiter. Insofern müssen wir unser Wissen verbessern und ich möchte darauf hinweisen, dass das Wissen in der Tourismusbranche noch sehr gering ist. Es gab eine Befragung von der Hochschule Eberswalde auf der ITB und wenn man sich die Ergebnisse ansieht, dann weiß man, die Touristiker haben sich mit dem Thema überhaupt noch nicht auseinander gesetzt. Das heißt, wir müssen informieren, sicherlich eine wichtige Aufgabe des Deutschen Seminars für Tourismus hier das Thema aufzugreifen, aber auch insgesamt glaube ich ist es wichtig, in diesem Thema viel breiter und viel genauer zu informieren.

Der zweite Punkt, der für deutsche Feriendestinationen natürlich wesentlich ist, habe ich überschrieben mit „die Tourismusbranche handelt“. Auch deutsche Feriendestinationen müssen natürlich dazu beitragen, dass der Klimawandel nicht stattfindet. Nicht stattfindet kann man gar nicht mehr sagen, denn er findet statt und er wird auch weiter stattfinden, aber das wir heute Maßnahmen ergreifen, dass wir zumindest das Problem nicht verstärken, sondern reduzieren. Insofern kann ich mir sehr gut vorstellen, dass es Feriendestinationen gibt, die so etwas wie eine Pilotfunktion haben. Mein Wunsch wäre eine Insel in der Nordsee, die sagt, wir sind die Null-Energieinsel, wir tragen dazu bei, dass so zu sagen das Problem des Klimawandels nicht weiter forciert wird, sondern wir schaffen das und wir sind beispielhaft. Ich glaube, dafür steht der Tourismus, auch in der Vergangenheit. Herr Dr. Iwand hat es schon gesagt, an sich ist das Thema Nachhaltigkeit im Tourismus immer ein wichtiges Thema gewesen und insofern glaube ich, kann der Tourismus hier wieder beispielhaft vorgehen und sagen, wir diskutieren nicht darüber, sondern wir handeln. Wir schaffen das Null-Energiehotel, wir schaffen vielleicht das Plus-Energiehotel, und das auch in Deutschland, weil es machbar und möglich ist.

Aber gleichzeitig, und das ist mein dritter Punkt, muss man darüber nachdenken, ich sagte es schon, dass Klimawandel stattfindet und das hat ganz konkrete Auswirkungen für deutsche Destinationen. Aber was bedeutet es denn wirklich für den Schwarzwald, wenn der Wintertourismus weg bricht? Das ist einfach gesagt, dann muss man sich auf den Sommer, Frühjahr oder Herbst konzentrieren. Zum einen werden die Haupteinnahmen aber im Winter erzielt, also am Wintertourismus verdient man viel besser, als am Sommertourismus. Und wir wissen ganz genau, dass alle Mittelgebirgsregionen im Sommer sowieso schon erhebliche Probleme haben Touristen anzulocken, wie soll das denn eigentlich funktionieren? Das heißt, da werden unweigerlich Arbeitsplätze weg brechen, wenn man nicht heute schon etwas unternimmt. Deswegen muss man hier auch wiederum darüber nachdenken, wie stellen wir uns eigentlich um? Was bieten wir beispielsweise der Schulklasse, die im Winter in den Schwarzwald fährt, um Skilaufen zu lernen, wenn es kein Schnee mehr gibt? Können wir andere Formen des Tourismus dort forcieren? Wir müssen dann auch sicherlich investieren und das Problem an der Nordsee ist ein ganz anders, wenn man auf einer Hallig ist und denkt, der Meeresspiegel steigt, dann bekommt man sicherlich schon Angst. Man kann sicherlich an der Nordsee die Küstenschutzmaßnahmen deutlich verbessern, man kann die Deiche erhöhen. Ich frage mich nur, wenn ich den Deich erhöhe und der Meeresspiegel steigt, wo ist denn eigentlich der Strand geblieben? Auch da sehen wir ja schon heute direkte Konsequenzen, wenn wir an Sylt denken, dass der Strand weggespült wird oder ähnliches. Das heißt, auch hier geht es ja letztlich darum wirklich zu sagen, was können wir heute tun und können wir heute schon darüber diskutieren, welche Maßnahmen müssen wir ergreifen, um auch in Zukunft wirklich unsere deutschen Tourismusdestinationen zu stärken.

Sie merken, ich mache es mir nicht so einfach, dass ich sage, in Deutschland wird es wärmer und alle Urlauber, die bisher am Mittelmeer waren, sind dann in Deutschland. Dafür müssten wir dann auch erst einmal die touristischen Angebote schaffen und die Angebote haben. Und dann brauchen wir auch vielleicht eine andere Hotelstruktur, was auch immer. Und ich glaube, es ist auch ganz wichtig darüber nachzudenken und zu schauen, was kann man da machen. Und im Endeffekt stellt sich auch die Frage, was kann der Tourismusausschuss machen und was kann letztlich auch die Bundesregierung machen. Ich glaube, wir sind in einer Phase, wo man wirklich neben dem Thema den Informationsstand deutlich verbessern und wirklich in Pilotprojekte investieren muss. Die einen sagen, wir verhindern den Klimawandel, und die anderen die sagen, wir passen uns dem Klimawandel an und das können auch vielleicht sogar die Gleichen sein, die das machen. Aber mir ist die Diskussion, wie man sie in der Presse findet und auch in den Fachpublikationen zu mindestens in Deutschland zum Tourismus findet, einfach noch zu wenig differenziert, als dass man da konkret handeln könnte. Wir brauchen Beispiele, wir brauchen Handeln und ich bin der Meinung, der Tourismus sollte als Weltmarktführer, gerade in Umweltaspekten, im Thema Klimawandel weltweit auch eine führende Rolle übernehmen und beispielhaft dastehen. Vielen Dank.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke schön, Herr Prof. Kreilkamp. Herr Stefan Ott vom BUND-Arbeitskreis hat nun das Wort.

Stefan Ott (Sprecher des BUND-Arbeitskreises Freizeit/Sport/Tourismus): Frau Vorsitzende, Herr Hinsken, sehr geehrte Damen und Herren, falls Sie schon einen Blick auf oder in meine Stellungnahme geworfen haben, sind Sie wahrscheinlich erschrocken über die 17 Seiten, die dort zusammengekommen sind. Und ich möchte mich dafür auch nicht entschuldigen, sondern Ihnen eine kleine Erklärung geben. Ich bin seit 15 Jahren Mitglied des Arbeitskreises Freizeit/Sport/Tourismus des BUND und seit zwei Jahren Sprecher dieses Arbeitskreises. Ich war über 15 Jahre an Universität Hannover auch für den Bereich Fremdenverkehr und Tourismusplanung in Lehre und Forschung zuständig. Ich verfüge also über eineinhalb Jahrzehnte Erfahrungen in und auf diesem Gebiet, und deshalb ist das

Positionspapier etwas ausführlicher geworden, weil dort sehr viele Erfahrungen aus der Vergangenheit eingeflossen sind. Ich möchte meine Ausführungen hier deshalb umso kürzer halten.

Wenn ich hier die Position des BUND vertrete, gehe ich im Grunde davon aus und bin relativ sicher, auf Grund meiner langen Erfahrung, dass hierbei auch die Position vieler anderer Naturschutzverbände mitvertreten werde. Ich bin nicht hierher gekommen, um weiter Hysterie zu verbreiten, sondern dem BUND ist daran gelegen, konstruktiv an Problemlösungen mitzuarbeiten. Gestatten Sie mir vor meiner Analyse und vor meinen Vorschlägen einen ganz kleinen Rückblick. In den 80er Jahren hatten wir die Phase der Tourismuskritik. Es wurde vom harten Tourismus und vom Verursacher aller möglichen Umweltbelastungen gesprochen, der Tourismus wurde als „Landschaftsfresser“ bezeichnet. Aber auch in der damaligen Diskussion wurde der Aspekt Tourismus als Betroffener von Umweltveränderungen und von Naturzerstörungen durchaus angesprochen. Die NGOs haben damals deutlich gewarnt, der Tourismus zerstöre sukzessiv seine eigenen natürlichen Grundlagen sein Grundkapital, das ja nicht nur in Natur und Landschaft besteht, sondern auch in den Naturgütern einschließlich dem Klima. Damals, wenn man von Klima gesprochen hat, lag der Einfluss aber noch auf Luft und Ruhe. Im Mittelpunkt als Ursache von Umweltbelastungen stand allerdings schon in den 80-er Jahren der tourismusbedingte Verkehr. Nun ist die Diskussion fortgeschritten, es hat eine Menge von Diskussionen und Vorschlägen gegeben und ich möchte über einige Punkte ein Konsens herstellen. Ich möchte feststellen, dass es über einige Punkte zwischen den Naturschutzverbänden, der Tourismuspolitik, auch der Tourismuswirtschaft durchaus zwischenzeitlich Konsens gibt, nämlich einmal, Tourismus ist Verursacher und Betroffener.

Nachhaltigkeit ist eine unumstrittene Prämisse der Tourismusentwicklung auf politisch programmatischer Ebene geworden. Und zweifellos, das erkennt auch der BUND an, gab es auch auf der Maßnahmen- und auf der operativen Ebene eine ganze Reihe von Erfolgen. Konsens, so habe ich das heute auch hier schon vernommen, dürfte mittlerweile aber auch sein, der Klimawandel ist im Gange, die Prognosen werden valider, die Aussichten erfordern ein rasches und entschlossenes Handeln. Aus Sicht des BUND liegen Konzepte und Maßnahmenvorschläge vor, was zu tun wäre, was zu tun ist, allerdings weitgehend schon vor. Ich möchte nur verweisen auf einen Bericht des Umwelt-Bundesamtes aus dem Jahr 2002, der auch Grundlage für die Konzeption der Bundesregierung für den Bereich Umweltschutz und Tourismus war, die im April 2002 veröffentlicht wurde. Da waren ganz viele Konzepte und einige Maßnahmenvorschläge enthalten, die man aus meiner Sicht heute genau in diesem Maße wieder aufgreifen kann. Nur die Vorschläge, die die Wissenschaftler, damals das Ökoinstitut, zusammen getragen haben, haben damals nicht in dem Maße Eingang in die Konzeption der Bundesregierung gefunden, aus Sicht des BUND, wie sie hätten müssen. Aus Sicht der sich jetzt abzeichnenden deutlichen, wenn nicht dramatischen Klimaveränderungen, bedarf es meines Erachtens einer Neubewertung und jetzt zügigen Maßnahmen. Tourismus ist, das sagte ich bereits, aus Sicht BUND verantwortlich für bestimmte Belastungen und aus meiner Sicht muss Tourismus auch Verantwortung übernehmen, und zwar besonders in zwei Bereichen. Der Verkehr wurde hier schon mehrfach angesprochen. Ich möchte auch noch ansprechen den Energiebedarf touristischer Infrastrukturen, sei es in der Hotellerie, in tropischen Badelandschaften oder Stichwort Beschneigungsanlagen.

Die Notwendigkeiten, nur in Stichworten, im Bereich Verkehr: Die Diskussion, welchen Beitrag genau der Verkehrssektor oder der Flugverkehr für die Ursachen des Klimawandels trägt, diese Diskussion möchte ich gar nicht lange weiter führen. Aus meiner Sicht haben wir, haben Sie, keine Zeit, diese Diskussionen noch lange zu führen. Der Klimawandel lässt uns keine Zeit. Im Bereich Verkehr sind Änderungen im Reiseverhalten notwendig. Wir müssen uns bemühen, die Reisenden davon zu überzeugen und die Rahmenbedingungen zu schaffen, dass längere und nähere Reisen schön, attraktiv und möglich sind. Es geht insgesamt, und da bin ich etwas anderer Meinung als Herr Dr. Iwand, auch um eine Reduktion des Reiseverkehrs insbesondere. Es geht um eine Änderung des so genannten modal split, es müssen umweltverträglichere Reiseverkehrsmittel gewählt werden. Und insgesamt geht es auch, meiner Meinung nach kommen wir leider Gottes um diese Schlussfolgerungen nicht herum, um eine Reduktion des Flugreiseverkehrs, weil durch den technologischen Fortschritt der Zuwachs an Flugreisen nicht so weit in den Griff zu bekommen ist, dass anspruchsvolle Klimaschutzziele erreicht werden können.

Zum zweiten Bereich, den ich angesprochen hatte, Reduktion des Energieverbrauches. Hierbei möchte ich auch den Bogen spannen zu den so genannten Adaptionsmaßnahmen, wie reagiert die Tourismuswirtschaft auf die sich ankündigenden Veränderungen? Am Beispiel des Klimawandels in der Wintersaison kann man einige Adaptionsmaßnahmen jetzt feststellen, man kann sie erleben. Es gibt mehr Beschneigungsanlagen, es gibt Ideen für die Überdachung und Kühlung von Skipisten, es gibt immer zunehmend Indoorhallen in der Bundesrepublik und als Ausweichangebote Indoor werden Badelandschaften errichtet. Die Gemeinsamkeiten dieser Adaptionsmaßnahmen sind zusätz-

licher Energieverbrauch. Und dies, meine Damen und Herren, ist eindeutig kontraproduktiv unter Klimaschutzgesichtspunkten.

Gemeinsam haben diese Beispiele, die ich auch in meiner Stellungnahme erwähnt habe, dass sie mit öffentlichen Zuschüssen, mit Mitteln der Tourismus- und Wirtschaftsförderung erstellt worden sind oder erstellt werden sollen. Frau Mortler, ich war sehr froh, dass ich ein Interview von Ihnen jetzt gerade noch gefunden habe, wo Sie eben auch sagen, die Schneekanonen sind keine Antwort, nicht die richtige Maßnahme, weder kurzfristig noch mittelfristig, um dem Klimawandel zu begegnen. Öffentliche Mittel dafür einzusetzen, Steuergelder dazu einzusetzen, meine Damen und Herren, das hält der BUND für reichlich unangemessen.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke schön. Nun hat Herr Pfeifer das Wort für „forum anders reisen“, bitte.

Rolf Pfeifer (Geschäftsführer forum anders reisen e.V.): Guten Tag, Frau Mortler, guten Tag, Herr Hinsken, meine sehr geehrten Damen und Herren, das forum anders reisen sieht sich ein Stück weit als Vorreiter in Sachen nachhaltige innovative Reiseangebote, und wir verstehen uns in gewisser Weise auch als Veranstalter, die eine Pionierrolle übernommen haben, um jetzt in dem Markt, wie er im Moment existiert, zu schauen, wie denn solche nachhaltigen Reiseangebote überhaupt verkauft werden können. Ich habe in meiner Stellungnahme geschrieben, dass wir vor vier Jahren atmosfair mit eingeführt haben, dass wir einen Kriterienkatalog haben mit 60 Kriterien, der ganz eindeutig bis ins kleinste Detail im Grunde genommen den Veranstaltern vorschreibt oder eine Orientierungshilfe gibt, wie nachhaltiger Tourismus vor Ort auszusehen hat. Und wir experimentieren jetzt zwischenzeitlich seit zehn Jahren mit diesem Nachhaltigkeitskonzept. Es ist in unserer Satzung integriert, das heißt, wir stehen auch dazu, wir diskutieren sehr viel und haben aus diesen vergangenen zehn Jahren Erfahrungen mitgenommen, die ich in der Stellungnahme niedergeschrieben habe und die im Grunde genommen auch Inhalt unserer Stellungnahme sind. Eine wichtige Erfahrung ist, dass wir gerade in den letzten Jahren feststellen mussten, dass zunehmend mehr Reiseveranstalter, insbesondere solche, die konkurrieren mit Veranstaltern, die nicht im forum anders reisen organisiert sind, gegen dieses Flugkriterium verstoßen. Wir stellen fest, dass Veranstalter, gerade die sich auf Flugreisen spezialisiert haben, sehr stark immer mehr dazu tendieren, kurze Reisen anzubieten, weil sie genötigt sind, diese Reisen anzubieten, um ökonomisch konkurrenzfähig zu bleiben.

Die zweite sehr wichtige Konsequenz, die wir festgestellt haben ist, dass linientreue und konsequente Bahn- und Busreiseveranstalter, die wir ebenfalls sehr zahlreich bei uns im Verband haben, zunehmend ins Hintertreffen geraten. Ihnen schwinden Marktanteile, sie haben wirklich Probleme am Markt Umsatzzuwächse zu erwirtschaften. Die Umsatzzuwächse bei unseren Veranstaltern liegen in den letzten 2-3 Jahren durchschnittlich zwischen 10 und 15 Prozent. Das heißt, das ist erheblich, wobei diese Umsatzzuwächse hauptsächlich zu großen Teilen bei den Flugreiseveranstaltern stattfinden. Bei Bus- und Bahnreiseveranstaltern liegen diese Umsatzzuwächse meist nur im einstelligen Bereich bis hin zu Null. Dafür ist vor allem verantwortlich, dass gerade im Bus- und Bahnreisebereich der Billigflieger auf den Markt getreten ist, und diesem Verkehrsmittel extrem Konkurrenz gemacht hat. Mit Bahn und Bus an das Reiseziel zu kommen ist für den Verbraucher schlicht und ergreifend nicht mehr attraktiv, wie es vor 10 - 15 Jahren hier im europäischen Raum noch war.

atmosfair ist ein Thema, das wir, wie schon gesagt vor vier Jahren eingeführt haben. Wir haben im Grunde genommen jetzt nach dieser aufkeimenden Klimadiskussion sehr positive Erfahrungen. Wir merken, dass die Menschen aufgrund der medialen Diskussionen zunehmend atmosfair buchen. Es kommt aber immer darauf an, wie atmosfair auch im Buchungsprozess eingebunden ist. Was wir besonders feststellen und was seltsame Auswüchse mit sich bringt ist, dass zwischenzeitlich bestimmte Reiseveranstalter und Initiativen auf den Plan treten, die diese CO₂-Diskussion als Trittbrett verwenden, um sich darüber zu profilieren, indem sie zum Beispiel Baumpflanzaktionen oder ähnliche Dinge angehen und diese entsprechend darstellen, sich darüber auch besonders verkaufen wollen. Das ist ein Problem deswegen, weil die tatsächlich ökologischen Veranstalter, die ein vorbildliches Reisekonzept haben, die Bahn und Bus zum Beispiel als Anreisemittel anbieten, diese Veranstalter geraten dadurch zunehmend in den Hintergrund.

Was für uns ganz wichtig ist, ist dass wir in forum anders reisen natürlich sehr viele Flugreiseveranstalter haben. Es ist ja nicht so, dass wir jetzt ein reiner Bahn- oder Busreiseveranstalterverband sind, die sich komplett nur ganz konsequent auf diese Anreiseformen beschränkt haben, sondern wir haben auch sehr viele Flugreiseveranstalter. Und hier sehen wir eigentlich im Moment das größte Problem und die größte Handlungsalternative. Bei dieser gesamten Klimadiskussion waren die sozialen Faktoren bei Fernflügen vollkommen außer Acht gelassen. Es wird außer Acht gelassen, was die Men-

schen auch vor Ort letztlich vom Tourismus konkret haben, da möchte ich jetzt aber ganz explizit nicht die Stellungnahmen von Herrn Iwand unterstützen. Denn genau gegen diese Formen des Tourismus möchten wir uns wenden, gegen Formen des Fernreisetourismus, wo der Kunde im Grunde genommen keinen bis sehr wenigen Bezug zu den Einheimischen, zur Kultur und zu den Menschen hat. Es gibt eine Untersuchung, die auch im Auftrag vom Bundesbildungsministerium in Auftrag gegeben wurde, die nennt sich Invent und ist vor vier Jahren gestartet. Herr Kreilkamp, Sie waren mit Ihrem Institut auch daran beteiligt, es wurden im Rahmen dieser Untersuchungen sehr große Gruppenbefragungen gemacht und die haben unter anderem zum Beispiel Fernreisetouristen, die in die Dominikanische Republik gereist sind, gefragt, wie sie denn den Urlaub empfunden haben. Dabei kam heraus, dass eigentlich viele deswegen hingefahren sind, weil es „in“ ist, weil es Karibik ist und man kann da ja billig hinkommen. Das waren sozusagen hauptsächlich die Motivationsgründe, weshalb sie hingefahren sind. Es sind aber auch viele der Kunden nachher zurückgekommen und waren im Grunde genommen vollkommen unzufrieden, weil sie gemerkt haben, sie können eigentlich das Hotels nicht verlassen, weil es viel zu unsicher ist, es von den Gesundheitsaspekten viel zu gefährlich ist usw. Im Grunde genommen hat sich herausgestellt, dass die Menschen gar nicht in die Dominikanische Republik reisen wollten, das war gar nicht ihre Motivation, sondern sie haben nur deswegen gebucht, weil es eben durch den Markt sozusagen vorgegeben wurde. Wir plädieren daher, um dieses Klimathema, Klimaproblem konkret anzugehen dafür, diese eklatante Wettbewerbsverzerrung zwischen den Anreismitteln Bahn/Bus und Flug wieder aufzuheben, indem das Fliegen grundsätzlich einfach teurer gemacht werden muss. Die externen Umweltkosten, die das Fliegen so zu sagen kostenlos mitbekommt, das Fliegen muss kein Geld für die Infrastruktur bezahlen, diese sind in den Reisepreis mit einzubeziehen, anders wird der Ausgleich dieser Wettbewerbsverzerrung nicht möglich sein, danke schön.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke schön, Herr Pfeifer, Herr Dr. Stock hat das Wort.

Dr. Manfred Stock (Leiter der Regionalforschung am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V.): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Abgeordnete, von uns als Wissenschaft wird gelegentlich im Zusammenhang mit dem Klima erwartet, dass wir Prognosen abgeben. Das wäre eigentlich nicht der richtige Weg des Vorgehens, weil die Zukunft eigentlich kein einzelner Pfad ist, sondern verschiedene, immer wieder aufeinander folgende Verzweigungen bietet, und man sich an diesen Verzweigungen entscheiden muss, wo man lang geht. Wir können da allerdings Entscheidungshilfe geben, dass man da nicht, wie in einem Labyrinth, irgendwo in einer Sackgasse landet. Beim Klima auf globaler Ebene sind die beiden Pfade, einmal business as usual oder wenn wir das Zwei-Grad-Ziel der EU einhalten wollen, dann ist das sozusagen am anderen Ende die Emissionsvermeidungsstrategie, die einen ganz innovativen Umbau von unserer Wirtschaft nicht nur in technischer Hinsicht erfordert, was auch eine große Chance ist. Man kann sagen, dass man so zu sagen als Mitverursacher am Problem daran sogar noch verdienen kann. Es ist nicht verwerflich, sondern eigentlich etwas, was Hoffnung gibt, dass es tatsächlich zu einer Lösung kommt.

Wenn wir uns jetzt anschauen, wie das bei diesen beiden Pfaden Bau und Umbau ausschaut in der Zukunft, dann unterscheiden sie sich von dem, wie das Klima sich verändert, erst etwa so richtig ab Mitte des Jahrhunderts. Die Auswirkungen, die unterscheiden sich allerdings schon sehr kräftig davor, und zwar einfach deswegen, weil wenn man die wirtschaftlichen Strukturen und auch die technischen Systeme, die daran beteiligt sind verändert auf niedrige bis Null-Emissionen, dann ist das eben eine ganz entsprechende einschneidende Umstellung auch für den Tourismus. Hinsichtlich des ganzen Verhaltens, auch hinsichtlich der Technik, welche Flugzeuge wir haben usw. Da werden diejenigen durchaus eine Chance auch haben, die sich auf diese Veränderungen einstellen. Sollte uns das nicht gelingen, also wir den Pfad Business as usual beschreiten, dann könnte ich mir vorstellen, dass wir irgendwann ganz andere Sorgen als den Tourismus haben.

Die Zukunftspfade sind aber nicht nur durch diese beiden globalen Pfade unterschieden, sondern auch durch eine Vielzahl von regionalen sektoralen Entscheidungen im Tourismus, aber auch in Regionen. Der Wintertourismus wurde genannt, dort sind Investitionsentscheidungen getroffen worden, die sich jetzt z.B. in Mittelgebirgen in Deutschland als Sackgasse herausstellen, zum Teil ist das sogar schon in den Alpen erkennbar. Das ist eine gewisse Ignoranz auch zum Teil gewesen gegenüber den Erkenntnissen, dass wir uns bereits in einem Klimawandel befinden, der auch entsprechende Veränderungen mit sich bringt. Daneben haben wir, wenn wir uns jetzt hier beispielsweise die Region Berlin-Brandenburg angucken, auch ein Boom, was Tourismus angeht, aber auch noch ein anderes Problem. Wir haben wunderbare Seenlandschaften, Wälder. Es gibt inzwischen regionale Klimaberechnungen in Deutschland, für Süddeutschland und auch für die Region Berlin-Brandenburg. Das Umweltbundesamt hat das für ganz Deutschland inzwischen auch vorrätig, man kann das abrufen. Man sieht, dass es hier aller Voraussicht nach sehr viel trockener werden wird, vor allen Dingen während der Vegetationsperiode. Wobei, das muss man sagen, das auch davon abhängig ist, dass hier einer

alten Tradition folgend das Wasser einfach aus der Landschaft abgepumpt wird und in der Nordsee landet. Bei dieser jetzt durchaus fühlbaren Trockenheit, für den Tourismus ist das eher positiv gewesen, haben wir aber den Effekt gehabt, dass bis zum März eigentlich vom Niederschlag her die Bilanz eher ausgeglichen, sogar etwas mehr, als im Durchschnitt war. Nur ist das Wasser inzwischen in die Nordsee gelandet. Solche Entscheidungen in ganz anderen Bereichen außerhalb des Tourismus führen auch dazu, was danach hier die touristischen Möglichkeiten in einer Region sind.

Wenn wir jetzt nach Gewinner und Verlierer fragen, ist zu sagen, die Gewinner- und Verlierer-Diskussion die geht ein bisschen am Thema vorbei, weil das Problem eigentlich nur sukzessive zeitversetzt den einen oder anderen unterschiedlich trifft. Wenn wir das in Deutschland nutzen wollen, was sich hier unter Umständen positiv ergibt, dann ist das einmal, weil es woanders schlechter wird, Tourismus im Sommer wahrscheinlich im Mittelmeerraum schwieriger wird, und dann hängt es davon ab, wie wir hier mit unsere Verwundbarkeiten, also Trockenheit beispielsweise umgehen oder auch mit Meeresspiegelanstieg, was die Küsten angeht. Das ist also etwas, wo wir Aufmerksamkeit darauf lenken müssen, damit wir die Anpassungsmaßnahmen entsprechend darauf richten. Das geht bis dahin, dass wir wahrscheinlich auch, was die Kanarischen Inseln angeht, Veränderungen erwarten müssen, die könnten unter Umständen sogar in einer Zone höheren Risikos für tropische Wirbelstürme liegen. Wenn wir sozusagen schauen, was bedeutet das jetzt für den Tourismus, dann bedeutet das eine ganze Reihe von Veränderungen, wo jetzt der Sektor mit allen seinen Beteiligten an den Kosten des Klimawandels und am Emissionshandel mit beteiligt werden muss. Das setzt voraus, dass auch dort die Politik entsprechende Standards setzt. Diese Standards können, wenn sie richtig gemacht werden, einen An Schub auch in technischer Innovation bringen, also damit auch für uns Arbeitsplätze schaffen, wenn man es richtig macht. Von daher plädiere ich dafür, dass wir durch vernünftige Entscheidungen in der Politik die Pfade so lenken, dass Innovation in diesem Land angekurbelt wird, auch was die Umstellung im Bereich Tourismus angeht, danke sehr.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Ich danke Ihnen, Herr Dr. Stock, Herr Prof. von Storch, bitte.

Prof. Hans von Storch (Meteorologisches Institut der Universität Hamburg, Direktor des Instituts für Küstenforschung): Guten Tag, ich möchte mich zunächst entschuldigen, dass ich keine Stellungnahme eingebracht habe. Das liegt vor allen Dingen daran, dass mir nicht klar war, welche Fragen Sie an mich stellen werden und mir ist immer noch unklar, warum ich eingeladen worden bin. Und dazu kommt noch, dass ich gestern einem Fernflieger entstieg bin, das heißt, ich bin heftig „gejetlagt“. Ich bitte also um Ihre Nachsicht.

Zunächst zu meiner Person. Auf dem Namensaufsteller hier steht Meteorologisches Institut der Universität Hamburg, das bin ich tatsächlich im Nebenamt, zu allererst bin ich aber Direktor am Institut für Küstenforschung des GKSS-Forschungszentrums der Helmholtz-Gemeinschaft in Geesthach, das liegt gleich neben Hamburg. Ich bin von meiner Profession her Klima- und Küstenforscher mit breiten Interessen. Aber meine spezifische Kompetenz im Hinblick auf Klima und Tourismus beschränkt sich auf eine Beiratstätigkeit in einem BMBF-Projekt der 90er Jahre zusammen mit dem LIT. Insofern sehen Sie vielleicht ein bisschen meine Schwierigkeit hier.

Ich will aber trotzdem etwas sagen und zwar einerseits die Aussage machen, der durch den Menschen verursachte Klimawandel findet statt und wird sich in Zukunft weiter und deutlicher entfalten. Ich habe keinen Vorbehalt gemacht, ob wir eine erfolgreiche Klimapolitik haben oder nicht, sondern ich habe eine einfache Aussage gemacht, so wird das sein, unabhängig davon, welche Klimapolitik wir betreiben und wie erfolgreich. Und das ist bei uns vor allen Dingen sichtbar am thermischen Regime, also alles, was mit Temperatur zusammenhängt. Wir müssen uns auch klar sein, Klimawandel ist eine Entwicklung, d.h., es geht nicht darum, dass wir morgen oder übermorgen plötzlich ein neues Klima haben, sondern wir haben einen beständigen Wandel. Wie dieser Wandel aussieht, das liegt dann so ein bisschen an uns, aber nicht vollständig. Gleichzeitig müssen wir bedenken, es ändern sich auch andere Dinge in dieser Zeit, da ist eine Zeitdimension dabei, z.B. Technologien und gesellschaftliche Werte. Sie werden zugeben, dass die gesellschaftlichen Werte 2007 andere sind, als jene, die wir 1977 verhandelt haben. Und genauso werden wir in 30 Jahren auch andere gesellschaftliche Werte verhandeln, als heute.

Wenn wir nun davon ausgehen, dass der Klimawandel da ist und sich entwickelt, dann fragt man sich nach den Reaktionsmöglichkeiten und natürlich der Vermeidung von Klimawandel. Da gibt es zwei Methoden, einerseits kann man Emissionen vermindern und zweitens kann man technische Eingriffe machen. Ich bin kein Freund von diesem, aber es ist eine Möglichkeit. Wenn die „Titanic“ untergeht, dann muss man nicht unbedingt ein vom TÜV abgenommenes Rettungsboot haben, um zu überleben.

Dann ist möglicherweise auch etwas anderes geeignet. Und der zweite Bereich ist der, dass es Anpassung gibt. Am Ende wird es zu irgendwelchen Kombinationen führen und ich würde bevorzugen, wenn die technischen Eingriffe nicht dabei sind. Wenn wir von Klimaschutz reden, dann haben wir zwei Sorten. Nämlich einerseits der Schutz vom Klima und andererseits Schutz vor Klima. Klima ist nämlich gefährlich. Wenn ich eine Analogie benutzen darf, das heutige Klima entspricht der Situation, dass wir jetzt mit 140 km/h über die Autobahn fahren, mit Klimawandel fahren wir 160 km/h. Wir können über die Zahl reden, es ist aber nicht so, dass wir jetzt stehen und dann 160 fahren, sondern das Klima ist jetzt schon gefährlich und es wird vielleicht gefährlicher. Aber man sollte sich nicht einbilden, dass es ungefährlich sei. Man hofft, das hat Herr Stock sehr schön dargestellt, dass es mit der Emissionsminderung gelingen könnte, den Klimawandel zu begrenzen, so dass die globale Temperatur nur um zwei Grad steigen würde. Ob das gelingt, sei dahingestellt. Aber nehmen wir einmal an, das sei so, dann muss man doch sofort die Frage stellen, wie viel Anpassung ist in diesem optimistischen Fall wann erforderlich. Denn zwei Grad, das ist eine Menge Holz, was machen wir dann damit? Und es ist nicht die Frage, ob wir das wollen, sondern das bekommen wir. Wahrscheinlich bekommen wir mehr, aber mindestens zwei Grad, also was machen wir damit? Die Aufmerksamkeit liegt derzeit aber ausschließlich bei der Frage, wie die Verminderung gelingen kann. Die andere Frage wird gar nicht gestellt. Aber wie gesagt, dieser Anpassungsbedarf wird in jedem Fall entstehen und wenn das optimistische Ziel nicht erreicht wird, dann wird dieser entsprechend höher. Auch hier haben wir heute fast nur gehört, wie man irgendwie die CO₂-Emissionen durch den Tourismus vermindern könnte, nicht aber die Frage, wie man den Tourismus darauf einstellt damit umzugehen, dass das Klima anders aussieht. Da ist etwas angesprochen worden, aber hauptsächlich mit einer gewissen anderen Betonung.

Wenn wir von Wirkung vom Klima reden, dann haben wir zwei Wirkungen. Einerseits das Offensichtliche, das ist Tourismus in Deutschland, wo Küstentourismus, Bergtourismus, Skitouristen, betroffen sind, dass der Tourismus außerhalb von Deutschland etwa im Bereich tropische Inseln mit Wasserversorgung im Mittelmeerraum Probleme geben kann. Man soll sich aber auch darüber klar sein, dass das Klima indirekt Wirkung hat, nämlich über Klimapolitik, das muss nicht mit Klima zusammenhängen, es kann ja auch Klimapolitik ohne Klima geben. Die Wirkung davon ist, dass sie eine gewisse andere Meinung gegen Fernreisen haben, dass sie teurer werden und interessanter Weise auch, dass sie möglicherweise auf diese Art und Weise dafür sorgen, dass das Einkommen der Dritten Welt weg bricht. Wenn wir sagen, wir sollen nicht mehr auf die Seychellen fahren, dann sagt ja kein Mensch, dass wir tatsächlich zur Botschaft der Seychellen gehen sollen und denen die 1 000 Euro geben, die wir gespart haben, weil wir in den Bayerischen Wald fahren, sondern die bekommen gar nichts mehr. Und da hat sich kein Mensch darum gekümmert, sollen sie sich doch selbst darum kümmern. Wir fahren in den Bayerischen Wald. Das ist dann die Folge von Klimapolitik und nicht von Klima. Und dann müssten Sie sich irgendwann auch einmal fragen, das hat bisher keiner getan, um wie viel würde denn die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre im Jahr 2050 reduziert sein, wenn wir in Deutschland den gesamten Fernreiseverkehr aufgeben würden? Um wie viel Zentimeter würde der Wasserstand auf den Seychellen vermindert werden, dadurch, dass wir das tun?

Abschließend möchte ich noch ein paar Worte zu unserem Unternehmen, dem Institut für Küstenforschung der GKSS in Geesthacht, sagen. Wir beschäftigen uns mit dem veränderlichen Küstenklima, vor allem in Norddeutschland, und insofern glaube ich, dass wir auch einiges sagen können zu den Bedingungen des Tourismus in Norddeutschland. Wir beschäftigen uns mit den Herausforderungen, die dieses veränderliche Küstenklima an die Praxis stellt, was immer die Praxis sei. Dazu haben wir das norddeutsche Klimabüro gegründet. Wir konstruieren und bewerten mögliche Zukünfte/Szenarien, denn wir beschreiben die Zukunft in Szenarien, indem wir sagen, es könnte sich so entwickeln oder so. All diese Szenarien haben gemeint, dass es wärmer wird und der Wasserstand steigt. Wir diskutieren diese Szenarien mit einer großen Anzahl von Leuten, die daran interessiert sind und dazu gehört zu allererst der Küstenschutz bei uns, das ist sozusagen die zentrale Frage in Norddeutschland, aber auch Tourismus, Landwirtschaft, Schiffbau, Transport- und Energieversorgung, Wasserwirtschaft, Fischerei und Versicherungen. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzende Marlene Mortler: Danke, Herr von Storch, Frau Dr. Wielgoß.

Dr. Tanja Wielgoß (Geschäftsführerin Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)): Vielen Dank, Frau Mortler, guten Tag, Herr Hinsken, sehr geehrte Damen und Herren. Ich spreche für die Deutschen Fluggesellschaften einerseits, aber insgesamt kann ich sagen, für die gesamte Luftverkehrsbranche und diese hat sich zu Thema Umweltschutz und Klimawandel natürlich Gedanken gemacht. Das Thema steht natürlich schon seit längerer Zeit sehr weit oben auf der Agenda und wurde jetzt natürlich noch einmal forciert, durch die aktuelle Debatte. Wir stehen hier vor einem Dilemma. Einerseits beobachten wir alle den Klimawandel und uns allen macht er natürlich

Kummer, das ist ganz klar. Andererseits haben wir das Problem, dass wir trotzdem ein normales Wirtschaftsleben organisieren müssen. Wir müssen weiter darauf achten, dass wir hier den Wirtschaftsmotor letztendlich nicht abwürgen in Zeiten, wo die Arbeitslosigkeit in Deutschland immer noch zu groß ist. Und wir haben, gerade in diesem Ausschuss ist das wichtig, die Tatsache, dass Mobilität einfach ein ganz wesentlicher Wert ist, der von den Menschen auch als solcher Wert empfunden wird. Es ist ja auch nicht so, dass durch die Billigflieger, was jetzt häufig gesagt wird, die Leute letztendlich in die Flieger getrieben wurden, sondern sie machen das ja eigentlich freiwillig. Und es ist durchaus auch als Wert zu sehen, dass große Schichten der Bevölkerung mittlerweile fliegen können, was vorher nur ein Privileg Vereinzelter war. Insofern müssen wir uns in diesem Dilemma der Werte bewegen und versuchen, Mittel und Wege zu finden, die nicht dirigistisch sind, die nicht in die Lebensweisen der Bürger so eingreifen, dass Ihnen letztendlich die Lebensfreuden vergällt werden, sondern die es gleichzeitig ermöglichen, das Ziel der Emissionsminderung tatsächlich zu erreichen. Vor dem Hintergrund hat sich die deutsche Luftverkehrswirtschaft zusammengesetzt und hat eine Vier-Säulen-Strategie entworfen, die zum einen Hausaufgaben für die Industrie vorsieht, zum anderen auch politische Herausforderungen aufzeigt, wo wir natürlich hoffen, dass Sie sie angehen. Ich stelle diese sehr kurz einmal dar und falls einzelne noch von Interesse sind, können wir dann später gerne darauf eingehen.

Das erste ist natürlich das Thema technischer Fortschritt. Es wird häufig behauptet, im Luftverkehrsbereich ist technischer Fortschritt quasi nicht mehr möglich. Das ist natürlich nicht richtig. Auch hier wird sehr viel geforscht. Die Forschungsprogramme, die dort laufen, geben auch sehr viel in den Umweltbereich. Die Winglets, die mittlerweile beispielsweise an den Tragflächen von Flugzeugen sind, sind ein Ausfluss davon, aber auch Thema Biodiesel, Außenhaut etc. wird ja alles weiter diskutiert. Sie haben alle den A380 verfolgt, der mittlerweile unter 3 Liter verbraucht pro 100 Kilometer pro Passagier. Das heißt, wir machen hier enorme Fortschritte. Das ist also die Säule 1.

Die Säule 2, operative Maßnahmen: Jede einzelne Fluggesellschaft kann sehr viel tun, um ihren Beitrag zu leisten in Bezug auf operative Optimierungen. Ich nenne nur einmal 2-3 Beispiele. Da ist einmal das Thema Flottenmix. Je moderner meine Flotte, desto weniger verbraucht sie an Kerosin, desto besser ist es für die Umwelt. Da sind die deutschen Fluggesellschaften relativ weit vorne, um nicht zu sagen, ganz an der Spitze. Das ist natürlich ein erster Beitrag. Aber es gibt auch ganz einfache Sachen, wie die Geschwindigkeiten des Fliegens anpassen, das ist so ähnlich wie auf der Autobahn. Wenn ich schneller fliege, verbrauche ich mehr. Wenn ich meine Geschwindigkeit auf ein optimales Niveau anpasse, verbrauche ich weniger. Da kommen aber auch Sachen dazu, wie beispielsweise Sitze austauschen. Wenn ich leichtere Sitze in die Flieger setze, verbrauche ich auch weniger Kerosin. Das heißt, es gibt da ein ganzes Set an Maßnahmen, an denen wir arbeiten.

Dritter Punkt, Effizienz der Infrastruktur: Die Effizienz der Infrastruktur hat zwei Fassetten. Das eine ist der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur am Boden. Es ist einfach so, dass wir z.B. in Deutschland, und sie suchen ja insbesondere nach Handlungsfeldern hier vor Ort, einige Flughäfen haben, die an der Kapazitätsgrenzen sind, und zwar so eng, dass wir sehr viele Warteschleifen fliegen müssen, in denen natürlich sinnlos Kerosin verpulvert wird. Das ist vollkommen unnötig. Das heißt, wir können hier sehr viel tun und da ist auch das Verkehrsministerium aktuell dran den Masterplan zum Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben, wo dann, wenn er im Herbst vorliegen wird, Ihre Kooperation gefragt ist, um ihn dann tatsächlich deutschlandweit umzusetzen. Der zweite Punkt im Infrastrukturbereich ist das Thema Flugsicherung. Ich weiß nicht, ob Ihnen bewusst ist, dass wir im Luftraum in Europa noch 58 Luftraumblöcke haben. Das heißt, die Grenzen, die wir am Boden alle abgeschafft haben, gibt es in der Luft noch weiterhin. Das heißt, ich muss dann ständig abbremsen, Umwege fliegen, komme nicht optimal ans Ziel, so dass durch die Verbesserung oder durch effizientere Infrastruktur bis zu 12 Prozent Emissionen im Luftverkehr gespart werden könnten.

Vierter Punkt letztendlich, vierte Säule: Den internationalen Emissionshandel, das Thema wurde hier auch schon angesprochen, halten wir für ein sinnvolles ökonomisches Instrument und es ist das einzige Instrument, das tatsächlich einen Cap setzt, also wirklich Immissionen definitiv begrenzt und nicht einfach nur dazu führt, dass einfach mehr Staatseinnahmen generiert werden. Das heißt also, das ist ein Instrument, das wir für sehr, sehr positiv halten. Allerdings muss man natürlich in die Ausgestaltung gucken und da geht die Diskussion jetzt gerade ans Eingemachte. Da gibt es viele Punkte, die man noch mal im Einzelnen besprechen muss. Uns ist es einfach wichtig, je globaler desto besser. Die Chancen für eine globale Anwendung sind auch im Moment besser als sie jemals sein könnten in der aktuellen Situation. Dann gibt es natürlich noch den Gesichtspunkt, dass das Wachstum des Luftverkehrs natürlich in gewisser Weise berücksichtigt werden muss, weil es viel schwieriger ist, in Wachstumsbranchen einzusparen, als in anderen. Wichtig ist auch, dass wir hier schauen müssen, dass es kein administratives Ungeheuer wird. Aber auch da sind natürlich die Experten an allen Stellen entsprechend dran.

Insgesamt denken wir, dass wir mit dieser Vier-Säulen-Strategie, wenn wir die wirklich einmal umsetzen würden, sehr viel weiter kämen. Herzlichen Dank.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Ich danke Ihnen, Frau Dr. Wielgoß, meine Herren, für die erste Expertenrunde. Wir fahren jetzt gleich mit der Fragerunde der Obleute fort. Herr Brähmig hat das Wort.

Klaus Brähmig (CDU/CSU): Ich möchte mich auch bedanken für die Einführung der Sachverständigen und möchte als Vorbemerkung darauf hinweisen, dass ich glaube, dass wir erst am Anfang von noch sehr langen, vielfältigen und intensiven Diskussionen in den nächsten Jahren zu diesem Thema stehen. Allerdings stellt man aber auch fest, dass hin und wieder auch eine Überbietung stattfindet in dem Aufzeigen von Szenarien, was dieses gesamte Thema angeht. Ich glaube, deshalb ist es immer wichtig, dass man auch Beiträge findet, die zur Sachlichkeit dazu beitragen. Aus meiner Sicht war übrigens diese Woche im „Spiegel“ ein sehr interessanter Artikel zu diesem Komplex und zu diesem Thema veröffentlicht.

Mich würde interessieren, müssten wir nicht, wenn wir über Warteschleifen reden, gleichzeitig auch über den zügigen Ausbau der Infrastruktur diskutieren. Ich will nur an den Frankfurter Flughafen erinnern, an diesen Irrsinn und Wahnsinn, der dort stattfindet. Da wird das Projekt einer Landebahn, die dringend notwendig ist, aus den verschiedensten Gründen, strategisch, wirtschaftlich, seit Jahren verhindert. Es wird Papier bewegt und Gerichte und Menschen werden damit beschäftigt. Hier denke ich, sollte man nicht nur über die Thematik sprechen, über die wir heute sprechen. Dasselbe trifft auch auf das Thema Autobahn zu. Es gibt in Deutschland eine ganze Reihe von Strecken, wo 10-15-20 Kilometer zwischen Ort A und Ort B fehlen, es ist nur eine Bundesstraße vorhanden. Autos fahren Millionen Kilometer jährlich Umwege. Das sind natürlich auch ganz wichtige Punkte und mich würde natürlich schon interessieren, wie Sie diese Sache sehen. Vielleicht können Herr Brockhagen und Frau Wielgoß dazu etwas sagen.

Zweite Anmerkung: Fernreisen werden meines Erachtens momentan verteufelt. Man muss auch einmal sehen, dass gerade auch die Fernreisen von Deutschen oder aus anderen Industrieländern in Entwicklungsländer eine der besten Entwicklungshilfepolitiken ist, die es überhaupt gibt. Wenn diese praktisch morgen nicht mehr da wären, würden Millionen von Existenzen, die in den Entwicklungsländern dranhängen, vernichtet. Wir haben auch hier immer wieder das Argument als Ausschuss vertreten, dass Tourismus die beste Außenpolitik ist, weil sich Menschen begegnen, andere Kulturen kennen lernen, Religionen etc.

Ich wollte noch darauf hinweisen, dass wir auch in der Diskussion unbedingt erwähnen müssen, dass wir die wirtschaftlichen Kreisläufe auf lokaler Ebene berücksichtigen müssen. Ich denke, es macht natürlich auch nicht viel Sinn, ein Rindvieh aus Argentinien um den halben Globus zu transportieren, obwohl hier vor Berlin herrliche saftige, ökologisch beste Weiden sind. Dann bitte schön das Rind aus Brandenburg oder aus Mecklenburg-Vorpommern und nicht aus Argentinien, was hier um den Globus mit dem Schiff oder Flugzeug transportiert wird.

Es ist mir unerklärlich, warum ein anderes wichtiges Thema in diesem Zusammenhang bisher überhaupt nicht diskutiert wird. Ich meine die Emissionswerte, die uns durch Verteidigung, Sicherheit, Kampf gegen den Terrorismus aufgezwungen werden. Was dort an Budgets verbraucht wird, könnte man wesentlich intelligenter in vielfältigere Bereiche investieren. Warum wird gerade über diesen Bereich überhaupt nicht geredet? Aber das Flugticket für den Arbeiter, der sich die Reise nach z.B. Australien, Afrika oder sonst irgendwo hin, vielleicht alle zwei-drei Jahre anspart, die wird verteufelt und soll letztendlich verteuert werden. Dann stellt sich für mich die Frage, wo geht denn das Geld hin? Wer bekommt das Geld für das verteuerte Flugticket, wo ich ohnehin eine Wettbewerbsverzerrung vorliegen habe? Das sind so viele Fragen, die sich da offen stellen, da gibt es noch viel Handlungsbedarf.

Ich will auch die Gelegenheit nutzen, Herrn Dr. Iwand ganz herzlich zu danken, er ist ja Pionier in dieser Thematik. Er hat sich von Anfang an engagiert und wurde manchmal belächelt, aber manches braucht letztendlich auch Zeit, um in die richtige Richtung zu gehen. Herr Iwand, von der CDU/CSU-Fraktion ein herzliches Dankeschön für Ihre Pioniertätigkeit und vielen Dank auch weiterhin für Ihr Engagement.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Frau Faße bitte.

Annette Faße (SPD): Vielen Dank, auch mein herzliches Dankeschön für die schriftlichen Stellungnahmen und die mündlichen Ergänzungen Ihrer Statements. Klimawandel findet statt. Tourismus ist Mitverursacher und auf der anderen Seite Betroffener. Und für mich stellt sich jetzt die Frage, was kann Tourismuspolitik in Deutschland, EU-weit oder weltweit tun, um den Klimawandel noch zu beeinflussen. Ich sage schon nicht mehr stoppen, er findet statt. Was können wir gemeinsam leisten, im Bewusstmachen dieser Problematik in der gesamten Tourismuswirtschaft? Dann haben wir natürlich die Aufmerksamkeit auf einen Hauptpunkt zu lenken, Tourismus beinhaltet Mobilität. Wir werden in Zukunft nicht alle zu Fuß laufen und auch nicht alle mit dem Fahrrad fahren können. Wir haben die Busse für das Inland oder für europäische Verkehre, wir haben die Bahn und wir haben aber auch noch für das Inland viele Inlandsflüge. Da muss man auch überlegen, ob es die alle so geben muss oder nicht, und wir haben den Fernreiseverkehr. Der Verkehr ist sicherlich ein Punkt, wo der Tourismus Bewusstseinsänderungen anstreben muss. Da stellt sich dann die Frage der Freiwilligkeit von Abgaben oder des Zwanges von Abgaben. Emissionshandel ist angesprochen worden, es werden politisch noch mehr Bereiche seit Jahren dauernd diskutiert, was Besteuerung betrifft, usw. Wenn ich mir jetzt überlege, und das wurde auch gesagt, Vorreiterrolle Tourismus, dann ist der Verkehrsbereich sicherlich eine Untergruppierung davon. Meine Frage geht jetzt an Prof. Kreilkamp, Herrn Ott und auch an Herrn Iwand. Wenn wir uns das zum Ziel nehmen würden, Leitökonomie, Vorreiterrolle Tourismus für Deutschland, dann auf Europa und international ausgedehnt, was müssen wir dann eigentlich tun. Es stünde Deutschland ja gut an, nicht nur zu diskutieren und viel zu sagen, sondern auch zu handeln.

Und dann bin ich bei den Punkten Subventionspolitik. Wie müssen wir Subventionspolitik gestalten? Wie müssen wir, ich sage einmal, nicht gezahlte Steuern sind auch Subventionen, Subventionspolitik gestalten, wenn wir Einfluss nehmen wollen auf eine Verlangsamung des Wandels, wenn wir aber auch Einfluss nehmen wollen auf die Alternativen? Auch ich habe mir Presseberichte angesehen und da wird mit Nachdruck behauptet – es mag jetzt stimmen oder nicht – wenn wir noch mehr Schneekanonen in den Alpen haben, dann geht der Grundwasserspiegel herunter und dann bekommen wir Wassermangel in den Alpen. Subventionspolitik biete viele Facetten von Bestrafen, sage ich einmal, über bonus/malus oder Belohnen oder auch Projekte unterstützen oder einen Preis auszuloben, um Anreize schaffen. Mit Blick auf TUI frage ich, was kann eine Kette eigentlich leisten vom Transport bis zum Auto oder Fahrrad vor Ort, das ist hier auch eine Frage, ob man immer das Auto vor Ort haben muss.

Beim Deutschland-Tourismus geht es mir nicht darum, wer profitiert, sondern ich will erst einmal ein Stück die Sorge äußern. Was passiert? Wenn ich zusammenfasse, was ich gelesen habe, dann ist unsere Küste ja auch nicht frei von Problemen, Herr Prof. Storch. Wir diskutieren jetzt keinen Schnee im Harz und in den Alpen, aber wie sieht es an unserer Küste aus? Wenn ich das lese in einigen Stellungnahmen, wie die Wasserstände sich ändern werden oder nicht, was müssen wir eigentlich an der Küste für eine Diskussion führen? Herr Prof. Kreilkamp hat gesagt, da fehlen uns noch so ein bisschen die Daten, die Fakten heruntergebrochen auf die Regionen. Ich will nicht entscheiden, ob das so ist, denn auf der anderen Seite wurde gesagt, wir haben das eigentlich. Wenn wir das denn haben, dann müssten wir ja auch sagen können, Regionen, wir bieten euch hier mit finanzieller Unterstützung oder Subventionspolitik die Chance, eure Region zukunftsgerichtet aufzustellen. Von daher interessieren mich beide großen Komplexe, nämlich Tourismuswirtschaft in der Pflicht Klimawandel mit zu stoppen, mit zu beeinflussen, und auf der anderen Seite, wie stellt Deutschland sich auf und kann Deutschland hier eigentlich eine Vorreiterrolle übernehmen. Ich kann die Fragen nicht genau jetzt zuordnen, aber einige Namen habe ich genannt und vielleicht antwortet wer sich berufen fühlt. Danke schön.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Herr Burgbacher bitte.

Ernst Burgbacher (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende, vielen Dank an alle Experten für die schriftlichen Stellungnahmen und die Statements jetzt. Ich denke auch, es ist ein ganz wichtiges Thema und vor allem ist es wichtig, dass die Diskussion auch ein Stück weit versachlicht wird. Und dazu soll ja auch die heutige Anhörung dienen, die sicher ein Anfang ist, das Ganze muss natürlich weitergehen. Ein paar Aspekte vielleicht auch vorweg. Einmal, das kam bisher relativ wenig vor, ist natürlich auch die Politik selbst gefordert, gewisse Dinge zu überdenken. Ich sage es an einem Beispiel. Gestern konnte man wieder lesen über das ökologisch sehr freundliche Verkehrsmittel Bus. Tatsache ist aber, dass aufgrund einer ideologischen Überhöhung der Bus durch die politischen Rahmenbedingungen gegenüber der Bahn massiv benachteiligt ist. Das ist ökologisch überhaupt nicht zu begründen, sondern ist eine rein ideologische Geschichte, und über diese Dinge muss man dann auch offen reden und nachdenken.

Das zweite, was mir in der ganzen Diskussion große Sorgen macht, das ist natürlich auch eine gewisse Bevormundung, die da sehr schnell kommt. Man will Leuten vorschreiben, was sie zu tun haben, wie sie zu reisen haben. Ich will es an einem Beispiel sagen. Herr Pfeifer, bei Ihnen ist mir das aufgefallen, wie Sie urteilen, wenn die Leute in die Dominikanische Republik reisen. Sie trauen sich zu, zu beurteilen, warum die Leute diese Entscheidung getroffen haben, da wäre ich aber sehr vorsichtig. Ich würde deutlich davon Abstand nehmen, den Leuten von Ihrer Organisation oder irgend jemand zu sagen, ob das eine sinnvolle Reise ist oder nicht, das sollen die Menschen eigentlich immer noch selbst entscheiden, warum sie da hinreisen wollen, was ihre Motive sind. Ich will Sie jetzt nicht konkret angreifen, sondern das war nur ein Beispiel. In der ganzen Diskussion haben wir an sehr vielen Stellen so eine Bevormundung, man schreibt den Menschen vor, was sie zu tun haben. Ich höre das auch häufig von Menschen, für die es völlig selbstverständlich ist, dass sie ihren jährlichen Urlaub in den USA oder irgendwo verbringen.

Und damit sind wir beim dritten Punkt, und auch da müssen wir aufpassen. Wir sind ganz schnell dabei auch wieder eine soziale Auslese zu verschärfen. Viele, für die es selbstverständlich ist, dass sie solche Reisen machen können, sagen mal ganz locker, das muss alles teurer werden, im sicheren Bewusstsein, dass es ihre eigene Reisetätigkeit nicht beeinflussen würde. Und auch das halte ich für eine äußerst kritische Sache. Das, einfach zum Einstieg, scheint mir schon sehr wichtig. Jetzt hätte ich ein paar ganz konkrete Fragen.

Einmal an Sie, Frau Dr. Wielgoß. Sie haben selbst gesagt, Sie stehen zu einer Einführung des Emissionshandels, aber, da gibt es konkrete Szenarien. Auch zum Beispiel, dass wir zunächst in der EU beginnen, das dann ausweiten, gleichzeitig diskutieren wir dann über die Einführung der Kerosinbesteuerung. Ich wäre Ihnen schon dankbar, wenn Sie darlegen, was das eigentlich für Folgen hätte, wenn wir etwa beim Emissionshandel in der EU beginnen, und erst später das weltweit ausdehnen. Bei der Kerosinbesteuerung ganz ähnlich, denn wir haben uns im Ausschuss auch schon damit beschäftigt, was im arabischen Raum im Augenblick entsteht und was da an Wettbewerb auf uns zukommt.

Das zweite, Frau Dr. Wielgoß, oder wer das von Ihnen beantworten kann, ich wäre wirklich für die Zahlen noch einmal dankbar. Es gibt ja durchaus Szenarien, wer wie viel zur Klimakatastrophe, wenn wir über CO₂-Ausstoß reden, beiträgt. Das ist der Verkehr, aber da ist ein ganz wesentlicher Sektor auch Energie. Also nur ein paar Zahlen, was wirklich der Tourismus beiträgt, und die einzelnen Sparten, sofern Sie das liefern können.

Herr Dr. Iwand, ich schließe mich gerne dem Kompliment von Herrn Brähmig an und das betrifft Sie, das betrifft ein Teil der Tourismuswirtschaft die wirklich vorbildlich waren und in einem sehr frühen Stadium diese Themen auch aufgegriffen haben. Mich interessiert, ob Sie noch ein Stück konkreter sagen können, was die TUI oder vielleicht die Branche insgesamt im Augenblick an Veränderungen andenkt, auch wo Sie Untersuchungen haben über ein geändertes Reiseverhalten, das ist ja für Sie ganz maßgeblich, denn was Sie machen, orientiert sich ja dann an der Nachfrage. Und Sie haben selbst erwähnt, dass Sie in den Deutschlandtourismus mehr einsteigen. Da würde mich jetzt von Ihnen und von Herrn Kreilkamp folgendes interessieren. Wir reden hier eigentlich über zwei Komplexe und vermischen die sehr gern. Einmal, was können wir tun, um den Klimawandel irgendwie in seiner Schnelligkeit zu begrenzen und zum anderen, was können wir tun, Frau Dr. Wielgoß hat es im ersten Satz gesagt, um trotzdem das normale Wirtschaftsleben zu organisieren. Ein ganz anderer Punkt ist ja, wie stellen wir uns wirtschaftlich darauf ein, wie können wir den Tourismusstandort Deutschland weiter voran bringen und wie können Sie Ihr Unternehmen, die TUI, im Markt trotzdem behaupten, also die Frage, was können wir eigentlich da in Deutschland heute konkret machen, und wie weit sind Sie da.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Herr Dr. Seifert bitte.

Dr. Ilja Seifert (DIE LINKE.): Vielen Dank Frau Vorsitzende, wir sind heute irgendwie geneigt, unsere eigene Statements abzugeben, ich kann mich da auch nicht ganz beherrschen. Ich will ausdrücklich sagen, dass ich froh bin, dass wir diese Anhörung heute machen und dass es wichtig ist. Wenn ich die Eingangsstatements von allen richtig verstanden habe, sind Sie – mit Ausnahme von Herrn Iwand – der Meinung, wir haben einen Klimawandel, er ist bereits im Gange. Allerdings Herr Iwand ist der Meinung, wir haben die Wende schon geschafft, zumindest Ihre Firma hat die Wende schon geschafft. Das wundert mich ein bisschen, aber ich wäre froh, wenn es so wäre, ich glaube aber nicht daran. Alle anderen haben gesagt, wir sind in einem Prozess, der weiter geht, der in bestimmten Teilen absehbar ist, dass in anderen Teilen ein Spektrum von absehbaren Ergebnissen heraus kommen kann und wir jetzt in der Situation sind zu entscheiden, welcher Punkt von diesem Spektrum erreicht wird. Der

Schlimmste, der am wenigsten Schlimme oder irgendetwas dazwischen. Wenn dem so ist, dann möchte ich mich auf die Punkte beschränken, die den Tourismus selbst angehen, so sehr ich geneigt wäre, Herrn Brähmig zuzustimmen, dass wir einfach den Tourismus der Soldaten einschränken sollten, einfach die Armeen abschaffen und dann würden sie keinen Schaden mehr anrichten, jedenfalls in der Umwelt nicht. Aber das ist wahrscheinlich jetzt nicht das Thema der Tourismuswirtschaft, und ich nehme mal an, Sie sind auch nicht die entsprechenden Experten dafür.

Herr Iwand, Sie haben sehr schön gesagt, dass die gesamte touristische Kette beachtet werden muss, das sehe ich auch so und das finde ich auch sehr erfreulich. Das geht ja los praktisch beim Buchen der Reise bis zum wieder Nachhause-Kommen. Das gleiche sage ich immer, wenn es um Barrierefreiheit geht, dort muss es natürlich auch vom Anfang bis zum Ende klappen und zwar in allen Phasen. Wenn wir das schon einmal ins Auge fassen wollen, das wäre sehr schön. Aber, rechnen wir jetzt im Bezug auf die Umwelt jede einzelne Phase der touristischen Kette betriebswirtschaftlich oder berechnen wir die gesamte Kette und fragen, was am Ende an Einspareffekten herauskommt. Es könnte ja durchaus sein, dass in einer dieser Phasen vielleicht sogar in eine Erhöhung des Ausstoßes eintritt, um an anderer Stelle eine wesentlich größere Senkung zu erreichen. Das würde mich schon interessieren, wo sie da tatsächlich die Messlatte sehen. Das geht direkt an Sie, Herr Iwand.

Ansonsten habe ich Fragen an Herrn Ott und an Herrn Stock, eigentlich möchte ich es von allen Sachverständigen wissen, aber von Ihnen besonders. Was können wir denn tun, um nicht zu einer Art touristischen Sozialdarwinismus zu kommen, der dann heißt, die Reichen können fahren und die Armen sollen an den Baggersee. Selbst der hoch geschätzte Kollege Burgbacher von der FDP sagt ja, dass wir aufpassen müssen, dass wir hier nicht zu einer sozialen Auslese kommen, die eigentlich nicht gewollt sein kann. Wenn ich denn so sehe, dass die „Welt anschauen“ auch etwas mit Entwicklung von Weltanschauung zu tun hat, also durchaus zur Emanzipation und zur Entwicklung der Menschen beiträgt, dann kann ich nicht wollen, dass nur die Reichen sich die Welt anschauen, sondern auch diejenigen, die es schwerer haben. Also, welche Möglichkeiten der Objekt- oder Subjektförderung gibt es?

Nächste Frage, die hier überhaupt noch nicht angesprochen wurde: Heute war sozusagen der Flugverkehr der Bösewicht, und ich will das auch nicht relativieren, aber eine Frage habe ich an diejenigen, die es wissen könnten, vielleicht Herr Iwand. Wie hoch ist denn der Umweltverbrauch, der Umweltschaden oder auch -nutzen von Kreuzfahrten. Ich höre, dass neben Fernreisen, Kreuzfahrten die Boomsparte schlechthin ist. Es werden immer größere Kreuzfahrtschiffe gebaut, ich kriege jeden zweiten Tag im Fernsehen gezeigt, wie luxuriös sie ausgestattet sind, was da alles drin ist und was diese alles können. Wie ist es denn mit den Emissionen, die diese Schiffe von sich geben?

Letzte Frage, wieder insbesondere an Herrn Ott und an Herrn Stock, was würden Sie denn meinen, was politische Sofortmaßnahmen sind, die ergriffen werden könnten, weil die Konzepte längst vorliegen, weil es keinen Beratungsbedarf mehr gibt, sondern nur noch einen Handlungsbedarf, weil der Wissenszuwachs in den nächsten Jahren eher gering wird, weil man alles schon weiß. Was ist an politischen Sofortmaßnahmen möglich und unbedingt nötig, also die ersten drei Gesetze, die unbedingt nötig wären.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Frau Maisch bitte.

Nicole Maisch (Bündnis 90/Die Grünen): Danke, Frau Vorsitzende, danke an die Expertin und Experten. Ich habe einiges gelernt, vor allem dass der Tourismus Verursacher und Betroffener ist, und an diesen beiden Pfaden schlängeln sich auch meine Nachfragen entlang. Die erste Nachfrage wäre an Herrn Ott. Ich habe vor allem aus Ihren Statement mitgenommen, dass wir um eine Verhaltensänderung und um gesteigertes Problembewusstsein in der Bevölkerung nicht herum kommen, dass wir also unser Reiseverhalten ändern müssen. Dann möchte ich eine ganz kleine Anmerkung zu dem Punkt Soziales machen, der von der FDP und der Linksfraktion angebracht wurde. Ich bin der Meinung und ich glaube da kann ich auch für die grüne Fraktion sprechen, dass es kein soziales Grundrecht auf Flüge für 19,90 Euro nach Madrid gibt. Das einfach nur mal so ganz kurz eingeworfen, aber meine Kernfrage ist, inwieweit müssen wir unser Verhalten ändern? Wie weit muss sich der Fernverkehr, vor allem der Fernflugverkehr reduzieren? Ich denke, niemand möchte das Fernreisen verbieten, aber inwieweit muss da wirklich in welchem Ausmaß eine Verhaltensänderung stattfinden?

Der zweite Fragekomplex richtet sich eher an Herrn Dr. Stock und Herrn Prof. Kreilkamp, Tourismus als betroffener Wirtschaftszweig. Welches Anpassungsverhalten ist sinnvoll, damit wir das Problem nicht noch weiter verschärfen, wir haben über die Schneekanonen gesprochen. Also welches Anpassungsverhalten ist notwendig vor allem in den Küstenregionen, in den zurzeit noch Wintersportgebiete-

ten und in den Gebieten, wie zum Beispiel der mecklenburgischen Seenplatte, die im Moment für den Wassersport besonders beliebt sind. Also, welche Anpassungsstrategien müssen da getroffen werden? Und das zweite ist, ob Sie vielleicht noch einmal ganz kurz skizzieren können, wo am meisten Veränderung zum positiven wie zum negativen im Deutschlandtourismus jetzt ganz besonders stattfinden wird, das wären meine Fragen.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Das war die erste Obleuterunde. Wir beginnen mit dem alphabetisch letzten Sachverständigen, mit Frau Dr. Wielgoß. Noch kurz eine Anmerkung, wir machen ja dann eine zweite Fragerunde, eine offene und nicht nur für die Obleute und aus Gründen der Zeitökonomie die herzlich Bitte, dass Kommentare möglichst wegbleiben, dass Sie konkret in der zweiten Runde dann zur Frage kommen. Frau Dr. Wielgoß bitte.

Dr. Tanja Wielgoß (Geschäftsführerin Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (DBF)): Vielen Dank. Zunächst zu Frau Faße, Sie hatten angesprochen das Thema Subventionspolitik, wie kann man die entsprechend gestalten im Sinne des Klimaschutzes. Wenn ich das richtig verstanden habe war da ein kleiner Seitenwink zum Thema Kerosinsteuer mit Sicherheit dabei. Deswegen möchte ich den Ball an der Stelle schon kurz aufnehmen. Die Frage ist, ob man mit Subventionspolitik tatsächlich Verhalten ändern kann. Wenn man sich die Subventionen im Moment anschaut, 20 Mrd. Euro auf der einen Seite für die Bahn, quasi nichts für den Luftverkehr, dann führt das ja nicht dazu, dass die Leute jetzt deutlich mehr Bahn fahren. Das Thema ist einfach, sie werden auch die Preise im Luftverkehr über Subventionspolitik nicht ändern. Durch Besteuerung der einzelnen Verkehrsträger wird es vielleicht die eine oder andere Differenz geben, aber Preise gestalten sich im Markt einfach über Wettbewerb und der Wettbewerb ist der entscheidende Grund, warum die Preise im Luftverkehr günstig sind. Das ist das Entscheidende. Als es keinen Wettbewerb von der Lufthansa gab, waren die Strecken teuer. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man hier den Wettbewerb noch einmal komplett aushebeln will, das kann nicht dem Sinne der Politik sein. Und vielleicht nur eine Klarstellung, weil vorhin auch gesagt wurde, der Luftverkehr würde seine Infrastruktur nicht selbst bezahlen, genau das Gegenteil ist der Fall, der Luftverkehr zahlt komplett seine Wegekosten selbst. Alle Flughäfen sind vom Luftverkehr selbst bezahlt und auch die Flugsicherung, das heißt die Straßen der Lüfte sind vom Flugverkehr selbst bezahlt. Eine Ausnahme, das hatten wir heute Morgen schon im Verkehrsausschuss, sind politisch gewollte Regionalflughäfen, die eher strukturpolitische Maßnahmen darstellen als nachfragegerechte Infrastruktur. Das heißt also, wir haben hier einfach einen Mix an Bevorzugung und Benachteiligungen der verschiedenen Verkehrsträger in verschiedenen Bereichen. Ich würde aber schon sagen, dass der Luftverkehr eher schlechter gestellt ist, als besser im Bezug auf die politische Bevorzugung.

Auf die Frage von Herrn Burgbacher, die konkreten Szenarien im Bezug auf das Thema Emissionshandel. Sie haben vollkommen richtig gesagt, wir haben im Moment ein Szenarium, wo die EU vorsieht, dass wir in einer ersten Stufe 2011 ein innereuropäisches Emissionshandelssystem einführen sollen und ab 2012, also direkt ein Jahr später, das ganze dann international ausdehnen. Das halten wir für sehr kritisch, weil wir glauben, dass letztendlich die erste Maßnahme dazu dient, falls die zweite Maßnahme nicht klappt, einfach die erste stehen zu lassen, und das wäre in der Tat sehr problematisch, weil der Luftverkehr ein international agierender Verkehrsträger ist. Das heißt, wenn ich jetzt von Berlin nach Madrid fliege, hätte ich eine Emissionshandelsabgabe oder würde ich die Zertifikate entsprechend kaufen müssen, um dort hinzufiegen. Wenn ich aber nach Marokko fliege, dann wäre das nicht mehr der Fall, das heißt, ich würde dann innereuropäische Tourismusziele benachteiligen und die anderen dann eben bevorzugen. Nun ist die Frage, ob man das wirklich will. Deswegen ist unser Plädoyer an der Stelle, wirklich ganz massiv auf das Thema von vornherein auf das 2012er-system zu achten. Die Bundesregierung ist aber da auch vollkommen auf dieser Schiene, denn die Bundesregierung sieht, so wie wir, dass einfach jetzt die Chance besteht, das international einzuführen, weil wenn nicht jetzt, wann dann.

Zum Thema, welchen Anteil hat der Luftverkehr an dem ganzen Schaden insgesamt? Natürlich sagt jede Branche immer, sie ist zu unwichtig und dass man nichts tun müsste. Insofern wollen wir nicht in dieses Horn stoßen, aber es ist schon so, dass, wenn wir den europäischen Luftverkehr betrachten, dann trägt der europäische Luftverkehr unter 0,5 Prozent der globalen Emissionen bei, das heißt, wir reden hier schon von einer sehr begrenzten Anzahl, und wenn wir vom Luftverkehr insgesamt am Ausstoß reden, dann liegen wir deutlich unter drei Prozent. Das heißt, es sind alles relativ überschaubare Zahlen.

Herr Brähmig jetzt zu Ihrer Frage zum Thema Infrastrukturausbau und wie wichtig das auch für den Umweltschutz ist. Natürlich sehr wichtig, ich hatte das vorhin schon angerissen und vielleicht ein plastisches Beispiel, die Warteschleifen bedeuten letztendlich 11 Flüge, Frankfurt – New York, an Kerosin.

Das heißt, durch guten Infrastrukturausbau könnte es durchaus gelingen, massiv Kerosin einzusparen. Wir sehen aber hier auch ein umweltpolitisches Dilemma. Der Ausbau wird mit umweltpolitischen Vorwänden oder Gründen im Moment verzögert, in Frankfurt seit über 10 Jahren. Wir kommen da nicht weiter und gleichzeitig werden wir für die Emissionen verantwortlich gemacht. Das sind immer Probleme, immer Zielkonflikte, die bestehen, wo man natürlich einfach schauen muss, dass man da eine Lösung findet, die für alle gut ist. Aber wir denken schon, dass man über eine klare deutsche Luftverkehrspolitik, im Moment ist Luftverkehrspolitik Ländersache, jeder macht mehr oder weniger, was er will, durch eine klar konzentrierte, koordinierte Luftverkehrspolitik, beim Infrastrukturausbau auf jeden Fall weiterkommen. Ich glaube, das waren die Fragen, die an mich gerichtet wurden, vielen Dank.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke, Herr von Storch.

Prof. Hans von Storch (Meteorologisches Institut der Universität Hamburg, Direktor des Instituts für Küstenforschung): Mir sind keine Fragen gestellt worden, aber ich möchte vielleicht einen Kommentar geben und zwar zum Küstenschutz, den Frau Faße ansprach, denn das ist natürlich genau unser Thema. Das Institut für Küstenforschung macht nicht überraschender Weise eben dieses und wir sind in sehr enger Kooperation mit solchen Einrichtungen, wie der Bundesanstalt für Wasserbau, der Hamburg Port Authority. Wir hören und lesen in den Medien einen Haufen Unsinn. Vorhin war davon die Rede, dass das Ökoinstitut zum Beispiel eine wissenschaftliche Einrichtung sei, das ist es natürlich nicht. Ich würde Ihnen schon empfehlen, kommen Sie doch mal bei uns vorbei, wir erzählen Ihnen das gerne ausführlich. Die Lage ist, wir haben Anpassungsbedarf, aber so schlimm ist es wieder auch nicht.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke schön, Herr von Storch, Herr Dr. Stock.

Dr. Manfred Stock (Leiter der Regionalforschung am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V.): Danke sehr, Deutschland positive, negative, Entwicklungen. Positiv ist sicherlich auch, dass wir hier ein gewisses Fundament an Umweltbewusstsein haben im Vergleich zu anderen Ländern, das auch ausstrahlt auf die Klimadiskussion. Bei der Diskussion würde ich mir allerdings manchmal ein bisschen weniger Aufgeregtheit wünschen, dass man die Dinge dann etwas nüchterner betrachtet. Weil man nämlich dann direkt schauen kann, wo haben wir denn Möglichkeiten auch für Anpassungsmaßnahmen. Und da gibt es durchaus einiges, wo es langsam in Gang kommt. Das ist der Küstenschutz, da macht man sich Gedanken, da ist eine gewisse Besorgnis da und da gibt es bei uns auch Ansatzmöglichkeiten aus einer langen Tradition heraus, wie man damit umgehen kann. Wir sind von daher da besser aufgestellt als viele andere Länder, zum Beispiel auch besser aufgestellt, als die Seychellen.

Dann kommt jetzt sozusagen die Frage, wie gehen wir denn um mit dem Verhältnis von Fernreisen und Urlaub in Deutschland. Ich glaube nicht, dass man das mit Verboten oder mit Verhaltensappellen regeln kann. Es muss meiner Ansicht nach marktwirtschaftlich geregelt werden. Das heißt natürlich unter Umständen auch, dass, wenn es teurer wird, es schwieriger wird für bestimmte Leute, die nicht das entsprechende Einkommen haben, in die entsprechenden Urlaubsziele zu reisen. Andererseits heißt das aber nicht, dass wir auf die Seychellen verzichten sollten, die brauchen es in der Tat. Man muss sich nur die Frage stellen, was bleibt denn dort tatsächlich hängen? Könnte das nicht, und das gilt generell für Entwicklungshilfe, könnte das nicht ein bisschen mehr sein? Könnten wir nicht den Klimaschutz auch nutzen, um Entwicklungshilfe mit zu transportieren? Also sozusagen mit touristischen Entwicklungen, auch clean Development-Mechanismus verbinden, wie das jetzt auch sinnvoll wäre für das den Post-Bereich, dass man so etwas stärker macht. Also dass man dort entsprechende Förderungsmaßnahmen auch in den Ländern, die wir bereisen, unterbringen. In Deutschland heißt das aber, wir müssen uns auch Gedanken machen, was kommt denn da unter Umständen auf uns zu, wenn man schon jetzt zu bestimmten Zeiten auf Rügen oder auf Sylt keinen Platz mehr bekommt. Haben wir da überhaupt die Möglichkeiten, um einen entsprechenden Ansturm, der möglicherweise auch auf uns zu kommt, weil es wird besser hier mit den Witterungsbedingungen, was den Tourismus angeht, haben wir dann überhaupt die Möglichkeiten, dort die Angebote entsprechend mitzutransportieren. Und da wäre es zu wünschen, dass man dann auch, was zu erwarten ist, auf das Umweltbewusstsein der Reisenden eingeht, die durchaus, sagen wir mal, kein schlechtes Gewissen dabei haben wollen, und dann wahrscheinlich unterscheiden werden, ob das Angebot entsprechend Maßnahmen vorsieht, die Schäden für Umwelt und Klima niedriger zu halten. Dann wird wahrscheinlich der Wettbewerb einsetzen, dass man da unterscheidet, welche Veranstalter ein positives Image haben und welche da zurückfallen.

Bei den Beiträgen der verschiedenen Sektoren, Wirtschaftssektoren, zum Klimawandel sollte man sich im Klaren sein, dass selbst auch ein kleiner Beitrag, also 3 Prozent und wenn es nur ein Zehntel davon wäre, auch wichtig ist. Alle Bereiche sind betroffen. Man kann eigentlich keinen ausnehmen. Von daher ärgert mich das manchmal, dass man dann sagt, also wir sind hier die ganz Kleinen, wir bleiben außen vor. Nein es ist jeder in entsprechendem Maße, wie er beteiligt ist an den Ausstößen, auch bei den Kosten, die da entstehen durch Emissionshandel oder andere Maßnahmen, heranzuziehen. Das betrifft aber nicht nur das CO₂, sondern es gibt da durchaus eine ganze Reihe von anderen Treibhausgasen, die freigesetzt werden, z.B. wenn man irgendwelche Erschließungsmaßnahmen macht in Feuchtgebieten, wenn man da entsprechende Landnutzungsänderungen hat oder auch, was den Flugverkehr angeht, ist es ja nicht nur das CO₂, sondern Stickoxyde, die entstehen. Auch da muss man schauen, wie ist die Motorentechnik weiter zu entwickeln, damit das weniger wird. Was ist mit den Kondenzstreifen, kann man da unter Umständen andere Höhen ansteuern, wobei das noch mit Fragezeichen versehen ist, inwieweit die tatsächlich mit verursachen. Von daher, je nach Einschätzung, geht es dann bis zum Faktor 2 auf die Klimawirkung beim Fliegen im Vergleich zu den reinen CO₂-Ausstößen, aber da ist die Forschung eigentlich auch noch im Gange.

Ich glaube, dann habe ich die wesentlichen Punkte beantwortet. Ich wollte nur noch darauf hinweisen, wenn wir uns für Deutschland überlegen, was haben wir für Möglichkeiten, uns verstärkt um Anpassungsmaßnahmen zu kümmern, dann haben wir die entsprechenden inzwischen schon mit gewisser Unsicherheit noch behafteten Aussagen, wie sich das Klima hier in Deutschland entwickeln kann, und wir haben aber auch positive Ansätze, seien es Frühwarnsystemen, bei extremen Wetterereignissen, bei Hitzewellen usw. Da gibt es eine ganze Reihe von abgestuften Anpassungssystemen, die wir allerdings etwas verstärkter ins Auge fassen müssen, damit wir auch bei den nicht ganz zu vernachlässigenden Veränderungen, die auf uns zukommen werden, gut aufgestellt sind. Danke.

Stellv. Vorsitzende Brunhilde Irber (SPD): Vielen Dank, Herr Dr. Stock, Herr Pfeifer, bitte.

Rolf Pfeifer (Geschäftsführer forum anders reisen e.V.): Ich möchte ganz kurz auf zwei Dinge eingehen. Zum einen, Herr Dr. Storch, ich selber war sechs Jahre lang im wissenschaftlichen Ökoinstitut tätig. Ich habe mich nachdem, was Sie gesagt haben, gefragt, was ich sechs Jahre lang dort gemacht habe. Ich glaube sehr wohl, dass das Ökoinstitut ein wissenschaftliches Institut ist, was auch diese Studie beweist, sie ist von der Bundesregierung im Auftrag gegeben worden an ein wissenschaftliches Institut, aber ich will es jetzt nicht weiter vertiefen.

Die zweite Sache, die mich natürlich noch betrifft, ist Ihre Aussage, Herr Burgbacher. Ich glaube, dass Sie etwas falsch verstanden haben. Selbstverständlich will ich nicht den Kunden vorschreiben, wohin sie fliegen sollen. Wir haben in unserem Gemeinschaftskatalog forum anders reisen 160 Angebote und darunter sehr viele Fernreisen. Es ist nicht so, dass wir sagen, die Leute dürfen keine Fernreisen mehr machen, sondern wir fragen, wie reisen sie dort hin und was tun sie dort. Und das ist der Punkt, den ich vorher aufgegriffen habe, dass ich mich gefragt habe, was passiert eigentlich mit diesen vielen Touristen, was tun sie eigentlich in so einem Fernreiseland und was nehmen sie nachher konkret von dieser Reise auch wieder mit zurück. Wissen Sie, und ich habe mich gefragt, ist es denn unbedingt notwendig, zu tausenden die Touristen in die Dominikanische Republik karren, um ihnen letztlich ein Reiseerlebnis zu geben, das sie genauso gut in Süditalien, in der Türkei oder vielleicht sogar in Deutschland haben könnten. Was ich damit sagen will ist, dass die Menschen in dieser Befragung letztlich am Schluss ausgesagt haben, dass sie im Grunde genommen gar nichts von der Dominikanischen Republik hatten. Sie hatten zwar etwas von diesem All-Inclusive-Erlebnis, aber sie hatten im Grunde genommen nichts von dieser Dominikanischen Republik. Und darum geht es mir. Ich frage mich, warum fliegen die denn dort hin? Die Aussagen von den Menschen waren ganz klar, weil es halt „in“ ist und weil es „hip“ ist und weil man billig dort hinkommen kann. Weil zum Teil der Urlaub in der Dominikanischen Republik preisgünstiger war, als ein Urlaub hier in Deutschland. Es ist klar, so schaffe ich Marktanreize und hier ein anderes kleines Beispiel. Die TUI stellt im Moment Überlegungen an, ab Köln-Bonn zukünftig Langstreckenflüge in die Karibik anzubieten. Warum, weil Joachim Hunold mit der Air Berlin die LTU übernommen hat und damit letztlich im Langstreckenbereich aktiv geworden ist. Was macht die TUI? Sie versucht jetzt natürlich genau in diesen Markt reinzugehen, indem sie weiter Kapazitäten im Langstreckenbereich mit aufbaut. Das ist für mich keine Vermeidung.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Ott bitte.

Stefan Ott (Sprecher des BUND-Arbeitskreises Freizeit/Sport/Tourismus): Meine sehr geehrten Damen und Herren, Herr Brähmig, Sie haben die Frage gestellt, warum ist das Rindfleisch aus Argentinien so viel billiger als das Rindfleisch aus Brandenburg? Frau Faße, Sie haben die Frage gestellt, wir haben so viele innerdeutsche Flüge, brauchen wir die überhaupt? Die Antwort kann ich Ihnen ganz

leicht geben. Die Flugpreise sind so günstig, dass sich dieses Verhalten rentiert. Die Menschen werden mit Billigflügen nicht in die Flugzeuge geprügelt, sie werden gelockt, das heißt, wenn wir ernsthafte Anstrengungen unternehmen wollen, klimaschädliche Wirkungen durch Flugverkehr zu reduzieren, dann muss Fliegen teurer werden. Und ich habe in meiner Stellungnahme ausdrücklich dieses Argument – das ist unsozial, wir verhindern, dass Menschen, die weniger Einkommen haben nicht mehr fliegen können - es aus vielen Jahren Diskussionen kenne. Meine Damen und Herren, es gibt eine Studie des Umweltbundesamtes, die sich den Bereich des Billigflugverkehrs einmal genauer angeschaut hat und festgestellt hat, dass die Billigflüge, insbesondere von Besserverdienenden, Singles und jungen Paaren gebucht werden, die es sich eben leisten können, übers Wochenende zum Shoppen nach Mailand oder Rom zu fliegen und dort, weil sie ganz billig fliegen, ein teures Hotel buchen und ordentlich einkaufen. Das heißt genau, dieser Markt steht natürlich auch den weniger Verdienenden offen, wird derzeit hauptsächlich von den besser Verdienenden genutzt. Und meine Damen und Herren, wenn wir für den Klimawandel etwas tun wollen, dann müssen die Flugpreise hoch, das wäre eine der Sofortmaßnahmen, da gibt es verschiedene Instrumente, auf die will ich gar nicht mehr im Einzelnen eingehen. Wir müssen da andere Mittel und Wege finden, den Geringverdienenden das Reisen trotzdem zu ermöglichen. Und zu den Sofortmaßnahmen gehört dann auch, dass die Bundesregierung und auch die Länder ihre Informations- und so zu sagen Animationsaufgabe weiterhin wahrnehmen und vielleicht verstärkt wahrnehmen, und den Menschen die Schönheiten des Reisens innerhalb von Europa und in Deutschland weiter deutlich machen und ihnen auch die Buchungsmöglichkeiten weiter vereinfachen.

Herr Brähmig, Sie hatten angesprochen, es geht so langsam vorwärts mit dem Ausbau der Infrastrukturen, insbesondere für den Flugverkehr, am Beispiel Frankfurt am Main. Natürlich tun die Umwelt- und Naturschutzverbände ihren Teil dafür, diese Planungen zu begleiten und auf Defizite oder auf die Einhaltung EU-rechtlicher Artenschutzvorschriften hinzuweisen. Ich möchte gar nicht verhehlen, dass wir diese Strategie, diese Infrastrukturen auszubauen, nicht für den richtigen Weg halten, Beiträge zum Klimaschutz zu leisten. Das Argument, die Warteschleifen führen zu Emissionen in einem Gegenwert von 11 Flügen von Frankfurt nach New York, kann ich nicht nachprüfen, aber ich wüsste dann gerne einmal die Gesamtzahl der Flüge Frankfurt – New York. Ich will mich hier nicht über Zahlen streiten, ebenso wenig hatte ich das schon in mein Statement angekündigt, dass ich mich nicht über die Zahlen oder Beiträge des Flugverkehrs am Klimawandel hier auslassen möchte. Nur ein Hinweis: Lassen Sie sich von den Rechenexempeln und Zahlen nicht täuschen, es seien nur drei Prozent an CO₂-Ausstoß. Es wurde darauf hingewiesen, dass gerade beim Flugverkehr Co₂ nicht alles ist, und zum zweiten ist die schädliche Wirkung der Treibhausgase, die in diesen Höhen derzeit noch unvermeidbar ausgestoßen werden, in ihrer Schadwirkung eben deutlich höher als 3 Prozent. Der BUND, Herr Burgbacher möchte den Menschen das Reisen auch nicht verbieten, möchte ihnen auch nicht vorschreiben, wohin sie reisen. Aber der BUND setzt sich dafür ein, dass sie die Kosten für diese Reise zahlen, die sozusagen dem Gegenwert der Reise und auch dem Gegenwert der Umweltbeeinträchtigung der Klimaschäden entsprechen, die dabei ausgelöst werden, nicht mehr und nicht weniger.

Zur Subventionspolitik, Frau Faße, Sie hatten nach Lösungsmöglichkeiten gefragt. Mir ist bekannt, für die Wirtschaftsförderung, für die Tourismusförderung, was ja ein ökonomisches Mittel ist, sind die Bundesländer zuständig. Aber ich werde es hier trotzdem erwähnen, und ich habe es an Beispielen deutlich gemacht, Adaptionenmaßnahmen, wie die Anschaffung und der Ausbau von neuen Beschneigungsanlagen oder den Umbau der Cargolifterhalle, die architektonisch und energetisch überhaupt nicht dafür geeignet ist, in ein Spaßbad mit vielen Millionen Steuermittel zu fördern und zu subventionieren, halte ich für einen fatalen Weg. Der muss sofort abgestellt werden. Und wenn wir schon bei der Frage der Subventionspolitik sind: Frau Wielgoß, wenn Sie hier sagen, wir, und Sie sprechen für die Branche des Luftverkehrs, fordern keine Subventionen, meine Damen und Herren, dann würde ich das an Ihrer Stelle ernst nehmen und würde die existierenden Subvention für den Flugverkehr abbauen. Wenn die Preise, wie Sie sagen, von Subventionen nicht beeinflusst werden, sondern wenn die sich im Wettbewerb bilden, dann brauchen wir keine Angst zu haben, dass es unerschwinglich wird zu fliegen. Während der ITB kam von einem Umwelt- und Naturschutzverband der Vorschlag auf: Billigflüge verbieten. Meine erste Reaktion war, können wir das überhaupt? Nein, können wir nicht. Ich frage mich mittlerweile, wenn man Klimawandel wirklich ernst nimmt, als ich gehört habe, dass man in Niedersachsen darüber nachdenkt, einem Drogeriediscounter den Absatz von Produkten bei Sonderangeboten unter dem Einstandspreis zu verbieten, was gilt dann eigentlich für die Flugindustrie? Sie können mir nicht erzählen, dass ein Flug von Hamburg nach Dublin für 1 Cent plus Steuern und Gebühren, was ein durchlaufender Posten ist, nicht unter dem Einstandspreis liegt. Ich möchte das nicht hier fordern, aber wenn wir nicht schnell genug zu durchgreifenden Maßnahmen kommen, dann sollte man das auch vor dem Hintergrund der Gleichbehandlung durchaus einmal erwägen. Danke schön.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Prof. Kreilkamp bitte.

Prof. Dr. Edgar Kreilkamp (Prof. für Tourismus-Management Universität Lüneburg und Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Tourismuswissenschaft e.V.): Vielen Dank, ich möchte zu zwei Aspekten Stellung nehmen. Zum einem das Thema, was ja schon diskutiert wurde, die Verhaltensänderungen der Urlauber, und zum zweiten, was können wir in der Tourismusbranche letztendlich tun, um Klimawandel vielleicht zu vermindern oder wie stellen wir uns darauf ein.

Wir beschäftigen uns naturgemäß sehr viel mit den Urlaubern und wie ihre Verhaltensweisen sind. Wir wissen aus vielen Forschungen, dass Verhaltensänderungen der Urlauber natürlich ganz schwierig sind. Insofern warne ich davor, an die Urlauber zu appellieren, das ist vielleicht ein Aspekt der eine Rolle spielt, aber es kann es nicht alleine sein. Aus der angesprochenen Untersuchung Invest wissen wir auch, dass für ca. die Hälfte der Bevölkerung sozusagen das Logo „Das ist eine umweltfreundliche Reise“ genau dazu führt, dass sie sie nicht machen. Das ist ein Negativkriterium, weil sie damit assoziieren, dass eine umweltfreundliche Reise teurer sein muss. Die will man auf keinen Fall haben. Andererseits muss man sehen, die andere Hälfte der Bevölkerung sagt, das ist für mich ein Aspekt und ein kleiner Teil der Bevölkerung ist auch bereit, dafür Geld zu zahlen. Deswegen muss man nicht eingeleisig, sondern in verschiedenen Spuren denken. Ich glaube, im Moment ist alleine durch die Diskussion zum Klimawandel ein Bewusstsein in der Bevölkerung, so dass man durchaus einiges über Bewusstseinsbildung erreichen kann. Sie haben es ja auch mitbekommen, wie die Medien geschrieben haben, alle sollen Energiesparlampen einschrauben, dann macht die Bevölkerung das. Die Frage ist aber, wie bekomme ich letztlich die Information an die Menschen heran? Weil ich glaube, es ist zwar ein großes Bewusstsein da, sich auf Klimawandel einzustellen und dazu beizutragen, aber nur wenn das eigene Reiseverhalten vielleicht nicht zu stark tendiert wird und wenn man nicht das Gefühl bekommt, man wird bevormundet. Bevormundung funktioniert nämlich in diesem Bereich überhaupt nicht.

Ein zweiter Aspekt, wie wir aber auch Verhalten ändern können ist einfach und das haben wir auch vielfach untersucht, ist einfach, dass man Reiseströme steuert, natürlich über Angebote. Wir hatten ein Projekt, wir haben sehr umweltfreundliche Reisen für die Dominikanische Republik entwickelt, die waren auch im Katalog von Jan-Reisen, aber die Dominikanische Republik hat nun einmal nicht das Image, die werden einfach nicht gebucht. Es funktioniert nicht, aber was funktioniert, und das haben wir auch schon vielfach gesehen und das kann mir Herr Dr. Iwand sicherlich bestätigen, wir brauchen sozusagen vergleichbar attraktive Urlaubsangebote auch in Deutschland. Wir können sehr wohl etwas bewegen, wenn wir sagen, wir haben hier die richtigen Angebote, du musst nicht nach Spanien oder in die Türkei fahren oder in die Dominikanische Republik, um das Angebot zu nutzen. Und da liegen auch die Chancen des Klimawandels, wenn wir nämlich wirklich zu einem Klima kommen, was sozusagen auch uns wärmere Sommer, schönere Frühjahre und vielleicht auch einen herrlichen Herbst beschert, dann können wir auch hier Ferienanlagen schaffen, die Urlauber dazu bewegen, dass sie sagen, dann mache ich doch Urlaub in Deutschland und fahre nicht auf die Kanaren oder wohin auch immer. Aber was wir in der Diskussion, gerade über Umweltbewusstsein, sehen, da heißt es, wir brauchen überhaupt keine großen Ferienanlagen in Deutschland, damit werden wir nichts bewegen. Die Zeit von Pensionen und Kleinhotels ist für diese Urlauber vorbei, die suchen eine Ferienanlage. Nicht zuletzt ist „Fleesensee“ auch ein Erfolgsmodell, nicht zuletzt baut die TUI andere Hotels und nicht zuletzt funktioniert auch in Mecklenburg-Vorpommern, nehmen wir die Insel Rügen oder Usedom, der Tourismus besser, als an der Nordsee mit den doch im Endeffekt alten Strukturen. Das heißt, wir müssten attraktive Angebote bauen, und wir müssen auch einmal zulassen, dass ein Ferienressorts gebaut wird, denn ein Ferienressort ist unter Energiesparaspekten und Umweltaspekten am besten zu bewirtschaften und weitaus ökologischer als eine Pension. Insofern glaube ich, ist das der Punkt: Umweltbewusstsein ändern und anderes zulassen.

Was kann der Tourismus tun, das war ja die zweite Frage. Natürlich müssen wir bei der Wertschöpfungskette ansetzen, aber es hilft nicht, dass wir darüber diskutieren, der Bus ist ökologischer usw. Der Flug funktioniert in Zukunft wahrscheinlich trotzdem noch, auch wenn die Preise steigen, nicht nur, weil wir vielleicht Subventionen abbauen und die Erdölpreise steigen werden, sondern weil die Menschen das haben wollen. Wir wissen ja auch, wie schwierig es ist in Deutschland Urlauber davon abzubringen, dass sie mit dem Auto in ihre Urlaubsgebiete fahren. Nur, was haben wir jetzt eigentlich erreicht? Wir wissen alle, die Anreise ist gar nicht das große Problem, sondern es ist die Mobilität im Urlaubsort selber. Aber in welchem Urlaubsort gibt es bis heute eigentlich ein vernünftiges Car-Sharing-System, denn Menschen wollen im Urlaub flexibel sein. Wofür plädiert wird, ist, dass die Leute im Urlaub mit dem Fahrrad fahren sollen, aber die Menschen wollen nicht alle mit dem Fahrrad fahren. Es fahren glücklicherweise immer mehr mit dem Fahrrad. Aber es bleibt eine große Menge übrig, die will im Urlaubsort ein Auto haben. Warum gibt es eigentlich kein System, dass wir einfach

ein Auto nehmen und stellen es dann irgendwo anders wieder ab. Das funktioniert von der Deutschen Bahn aus in Großstädten, aber es funktioniert nicht in Feriengebieten. Das heißt, wir können die ganze Kette nehmen, warum kann man nicht Anreizsysteme schaffen aus den Urlaubsorten heraus, dass die Menschen vielleicht mit der Bahn anreisen und dafür eine Prämie bekommen, z.B. der Bahnreisende bekommt am ersten Abend ein Drei-Gänge-Menü gratis oder was auch immer. Oder der Gast bekommt eine Urkunde, die er zu Hause an die Wand hängen kann, da freuen die Menschen sich auch. Das heißt, wir brauchen an sich Innovationen, wir brauchen Ideen. Wo wir ganz viel erreicht haben, ist im Bereich Hotellerie. Im Hotellerie-Bereich wird sehr energiebewusst und umweltbewusst gebaut, da ist eine ganze Menge machbar. Ich würde aber noch einen Schritt weiter gehen. Wir müssen nicht nur in Hotels denken, wir müssen in Destinationen denken. Eine ganze Destination könnte zu einer umwelt- und energiesparenden Destination werden und damit zum Klimaschutz beitragen, nicht nur ein Hotel. Ich kann mir dies wirklich gut vorstellen für eine Insel in der Nordsee, die eine Null-Energie-Insel ist, warum eigentlich nicht. Technologisch ist das mit dem, was wir heute in Deutschland an Technologie zur Verfügung haben, machbar. Es gibt die ersten Null-Energie-Hotels, im Schwarzwald gibt es eines. Ich kenne ein Projekt, dass ein Plus-Energie-Hotel gerade entwickelt wird, also wir haben die Technologie, wir müssen es nur machen. Wie wir uns dann anpassen, ist dann eine ganz andere Frage.

Wir müssen unsere Urlaubsdestinationen erst einmal sichern, dass sie auch weiterhin Urlaubsdestinationen sind, aber dann sind wir ganz gleich schnell auch wieder bei den innovativen Ferienangeboten. Wir können nicht sagen, die Menschen kommen zu uns, weil es im Mittelmeer zu heiß wird und damit sind sie automatisch in Deutschland. Das haben wir genau gesehen nach dem 11. September. Da hieß es, die Menschen haben Angst vorm Fliegen, jetzt machen sie Urlaub in Deutschland. Und was ist in Deutschland passiert: Die Urlauberzahlen sind zurückgegangen. Weil die Menschen gesagt haben, wir machen keinen Urlaub in Deutschland, denn ihr habt nicht die Angebote, die sie suchen. Und insofern ist ja auch die Frage, schafft man entsprechende Angebote, da bin ich wieder bei meinem Eingangsstatement, und schafft man auch vielleicht Hotels mit größeren Einheiten, die dann auch zu vergleichbaren Preisen angeboten werden, weil ich bin kein Verfechter davon bin, dass Deutschland so teuer ist. Die Frage ist schon, was habe ich für Einheiten, wie wirtschaftlich kann ich sie führen, und wir sehen auf Usedom oder auf Rügen gibt es durchaus Angebote mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis, das funktioniert. Einstellen auf Klimawandel heißt ja nicht immer nur, es scheint die Sonne, wir werden auch ein Jahr mal Regen haben, wir werden Stürme haben. Was machen denn die Urlauber, die zur Nordsee fahren und sagen, ich habe damit gerechnet, die ganze Zeit scheint die Sonne, jetzt regnet es aber fünf Tage am Stück. Auch das wird in Zukunft so sein, und da sind wir wieder bei dem, was wir schon immer diskutieren, wir brauchen Angebote die auch bei schlechtem Wetter funktionieren. Und ich glaube, da müssen wir einfach auch ein bisschen in andere Dimensionen denken, wir brauchen Angebote vergleichbar mit dem Mittelmeerraum. Vielen Dank.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke schön, Herr Dr. Iwand bitte.

Dr. Wolf Michael Iwand, Direktor der TUI AG Konzern-Umweltmanagement: Vielen Dank, jetzt sind so viele Argumente ausgetauscht worden, dass mir der Kopf brummt. Worüber ich am besten reden kann, das ist über meine Arbeit und das, was ich bei der TUI konkret mache. Aber ich möchte trotzdem auf ein paar Aspekte, die bei mir haften geblieben sind, eingehen. Ich gebe zu, Herr Dr. Seifert, dass DIE LINKE ein anderes Verhältnis zu dem Ausdruck „Die Wende“ hat, als ich, im vorwissenschaftlichen Raum. Es ist ein Kompliment an die Bundesregierung, das muss ich ganz deutlich sagen, was in den letzten Wochen seit EU-Präsidentschaft und G8 hier auf den Weg gebracht worden ist. Ich finde das fulminant, und wie sie sich „commiten“, welche Rolle Deutschland im Bereich Klimaschutzpolitik einnimmt. Tony Blair hat das vor zwei Jahren irgendwie gemacht, und dem ist sehr schnell die Puste ausgegangen. Ich hoffe, dass das Thema auch in Heiligendamm eine entsprechende Rolle spielen wird.

Herr Brähmig, ich bin gerührt, ich danke Ihnen für Ihre Worte, Herr Burgbacher hat sich angeschlossen. Ich bin einige Male hier bei Ihnen im Ausschuss gewesen und meine Arbeit jetzt im 18. Jahr macht mir weiter sehr viel Spaß und es ist eine riesige Herausforderung. Ich freue mich, dass ich bei Ihnen das Stichwort „die Kette“ hinterlassen habe. Das ist das Geschäftsmodell der TUI. Das ist das umstrittene Geschäftsmodell des integrierten Konzerns. Aber die Kette auch klimapolitisch zu managen, ist ein didaktisches Modell. Niemand im Konzern kann nur etwa auf TUI Airlines zeigen, sondern jeder, alleine wenn ich im Büro bin und den Lichtschalter betätige, entweder bin ich emitent oder ich vermeide. Und das Reisebüro muss über diese Zusammenhänge Bescheid wissen, sonst kann es nicht beraten und über die ganze Kette zu gehen, ist so interessant.

Herr Dr. Seifert, Sie haben auf die Kreuzfahrtschiffe hingewiesen. Sie wissen, dass die TUI nicht nur ein Touristik-, sondern auch ein Logistikunternehmen ist mit Hapag-Lloyd. Wir haben Kreuzfahrtschiffe und wir haben Containerschiffe. Und diejenigen aus dem Verkehrsausschuss wissen, dass natürlich im Bereich der internationalen Schifffahrt hier das Thema Emissionen und Klimaschutz auf der anderen Seite massiv auf uns noch zukommt, jetzt, wo wir gerade merken, welche Brisanz natürlich auch im Bereich Flugverkehr und dergleichen drin ist. Dem werden wir uns genauso stellen müssen und wahrscheinlich genauso, wie Frau Dr. Wielgoß das gesagt hat. Unser Instrument, auf das wir uns verpflichten, heißt Emissionshandel. Allerdings, die politische Ausgestaltung müssen wir eben im politischen Alltag klären, wie viel ist zumutbar, wie viel Wettbewerbsfähigkeit gestatten sie uns noch und natürlich, es wird durch den Emissionshandel zu Verteuerungen von Transportleistungen kommen, das ist gar keine Frage.

Was sind die Folgen? Was sind die Folgen von Klimaschutzpolitik, z.B. für die Entwicklungsländer? Und deswegen, Herr Brähmig, noch einmal: In der Rolle, in der der Exportweltmeister TUI ist und wir transportieren Güter jeden Tag, wo auch immer und emittieren dabei. In dieser Rolle machen wir plötzlich das Modell der Festung Deutschland, des Reiselandes Deutschland und sagen, niemand von uns darf mehr raus, das finde ich international überhaupt nicht zu erklären. Und ich bin nun in vielen Partnerschaften mit den Vereinten Nationen, ich habe jahrelang mit Prof. Töpfer in Nairobi zusammengearbeitet. Ich verbringe meinen Haupturlaub, wenn ich kann, in Kenia. Ich weiß, welche Effekte mein touristischer Dollar oder mein Euro in Kenia hat und das wollen wir plötzlich zur Disposition stellen, nein. In der TAZ habe ich in einem Interview einmal gesagt, das war ein bisschen provokativ, aber die TAZ hatte mich herausgefordert: Wir müssen mehr reisen. Weil ich ein Modell vom Tourismus habe, was mich wirklich treibt, denn sonst können sie sagen, das ist ja ein schöner Umweltmanager. Im globalen Strukturwandel ist für mich das, was wir den anderen lassen sollten, das touristische Geschäft. Wir müssen uns auf unsere Kapazitäten konzentrieren, auf Hochtechnologiegüter, dass wir das Land der Ingenieure und der Ideen sind, da sind wir stark, auch in unseren Umwelttechnologien. Aber was bleibt den anderen, wenn wir Ihnen die Chance auch noch nehmen, touristische Dienstleistungen anzubieten. Sie wissen bei den Bemühungen der Bundesrepublik in den Sicherheitsrat zu kommen, dass Tourismus von der Wissenschaft als Sicherheitspolitik ausgegeben wird.

Zum Schluss noch, was tut eigentlich die TUI? Wir managen klimapolitisch die Kette. Wir haben ein so dichtes System von klimapolitischen Maßnahmen, dass aus dieser Systematik erst der „Schuh“ wird, und deswegen vielleicht drei oder vier Beispiele. Alle TUI-eigenen Flugzeuge, immerhin eine Flotte von derzeit 120 Flugzeugen, damit sind wir auf jeden Fall unter den Top fünf in Europa, haben einen durchschnittlichen Flottenverbrauch, und die Verkehrspolitiker von Ihnen wissen aus der Automobilbranche, dass das die Kennziffer schlechthin ist, von 3,0 Litern für 100 Personenkilometer. Das ist eine Zahl, die sonst für 2020 als Ziel hingestellt wird. Ich weiß, unsere Bench mark ist 2,2 Liter. Wie weit wir da hinkommen können in den nächsten Jahren, weiß ich nicht. Wie kommt man überhaupt dahin? Wir haben mit Boing als erste die Winglets eingeführt. Boing hatte das im Bereich der Privatflugzeuge, wir haben sie auf die Charterflugzeuge aufgebracht, dazu hatten sich Hapag-Lloyd-Flugzeuge zur Verfügung gestellt. 3,0 Liter auf 100 Personenkilometer und wir wollen zu 2,2 Liter hin. Die deutschen Flugzeuge liegen bei 2,65. Aber weil wir europäisches Fluggerät haben, müssen wir eben bei unseren anderen Gesellschaften da noch etwas anders hinstellen. Nehmen wir das Beispiel Veranstalter, wir sind bei der Kette. 1998 hat die TUI das Zug-Zum-Flug-Ticket eingeführt. Und wenn Sie ein TUI-Ticket sehen würden, entdeckten sie auf der entsprechenden Seite einen Beitrag der TUI zum Klimaschutz. Das habe ich am Anfang hereingebracht, um deutlich zu machen, dass das nicht nur ein Add-On ist, wir geben euch noch etwas dazu. Kostenlos können Sie von Flensburg bis nach Salzburg, von Flensburg bis nach Basel fahren, um zu sagen, alleine diese Distanz von knapp 1000 Kilometern nehme ich schon mal aus unserer Flugdistanz heraus. Das kostet uns viele Millionen, aber es wirkt. Nehmen wir das Beispiel der Destination, was Herr Kreilkamp angesprochen hat. Gestern war ich beim Corp Touristique und habe vor 40 Vertretern über das Thema Klimawandel und Klimaschutz gesprochen. Aber ich will ihnen ganz ehrlich sagen, ich hab den Ländern ins Stammbuch geschrieben, dass sie ihre Regierungen aufmerksam machen sollen, dass hier eine Debatte in Deutschland und in Europa geführt wird, die sie plötzlich outet. Und ich gehe davon aus, dass die Fremdenverkehrsvertreter ihren Ländern das sagen, was hier geschieht. Aber ich bezweifle, ob wir uns im internationalen Dialog leisten können, plötzlich zu sagen, halt, wir fliegen nur noch innerhalb Europas oder wie auch immer. Das kann nicht sein, nehmen Sie die Malediven: Die Malediven bauen fünf neue Flugplätze. Die Malediven brauchen den Tourismus, sie haben keine Alternative. Deutschland hat viele Alternativen. Damit will ich nicht sagen, dass ich etwas gegen Deutschlandtourismus habe. Die TUI ist bei weitem Marktführer in Deutschland, schauen Sie sich unseren Katalog an. Wir haben allein 500 Hotels hier im TUI-Katalog drin und das heißt, das Reiseland Deutschland liegt uns und mir persönlich am Herzen. Aber das, was die Destinationen von uns erwarten dürfen, das sind unsere Destinationskriterien. Frau Vorsitzende, ich wäre Ihnen dankbar, wenn ich die zu Protokoll geben dürfte,

nur zur Information (Anlage 2). Der erste Punkt für das jährliche Destinationsmonitoring heißt Klima, der zweite Punkt heißt Energie, und das ist in 150 Destinationen der TUI ein jährliches Muss, das die Destinationen an uns berichten. Es gibt eine „Schwachstelle“ in der Kette, das ist der Verbraucher. Im Sinne des Verursacherprinzips, haben wir gesagt, wir machen ja die Angebote, ich habe keinen Anlass den Verbraucher zu beschimpfen. Der Produzent von Dienstleistungen ist in der Regel natürlich dem Verbraucher voraus. Das sind wir hier. Aber, dass wird ihm Optionen geben müssen, das ist für mich gar keine Frage. Deswegen glaube ich, der Klimaschutz muss finanziert werden und das müssen im Endeffekt wir alle als Verbraucher tun. Da ist noch viel Überzeugungsarbeit, die wir hier leisten müssen, um den Verbraucher wirklich mit ins Boot zu holen, aber wehe, wir verängstigen ihn mit dem Thema Klima, vielen Dank.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Dankeschön, Herr Dr. Brockhagen bitte.

Dietrich Brockhagen (Geschäftsführer von atmosfair gGmbH): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Brähmig, Sie hatten gefragt, Startbahnen in Frankfurt ausbauen. Ganz klar, das sehe ich genauso wie Frau Wielgoß, es gibt jede Menge Barrieren im Luftraum, die Warteschleifen resultieren daraus und erzeugen mehr Verbrauch. Soweit ich weiß, bewegen wir uns da im Bereich von ungefähr einem bis zwei Prozent des gesamten Spritverbrauchs in Deutschland. Das heißt, wenn Sie das messen an dem, wie der Flugverkehr derzeit wächst, selbst wenn Sie das komplett wegsparen, ist das innerhalb von wenigen Monaten wieder verbraucht. Das soll natürlich nicht heißen, dass wir diese Potenziale nicht nutzen sollen, das ist völlig klar. Trotzdem müssen wir uns vor Augen halten, auch wenn wir es international schaffen, alle Barrieren aus dem Luftraum zu beseitigen, das gilt auch für den ganzen Nordatlantik-Flugverkehr, die höchste Einsparungsquote, die ich einmal gelesen habe war 15 Prozent. Die Zahl habe ich nirgendwo wieder gefunden, alle anderen Quellen sind wohl eher in der Größenordnung von fünf bis sieben Prozent. Ganz klar, solche Potenziale sollen auf jeden Fall genutzt werden, aber sie werden das Problem hier nicht lösen, sondern das ist eine Sache, die wir auch brauchen, die aber allein nicht zielführend ist.

Zum Thema beste Außenpolitik, haben Sie gesagt, Tourismuspolitik ist die beste Außenpolitik, die wir haben. Ich denke, es sind viele Argumente in dem Sinne vorgetragen worden, besonders prominent von Ihnen, Herr Iwand. Ich glaube, ich kann mich da inhaltlich mit einer Sichtweise anschließen, da ist es bestimmt so. Ich möchte bloß eben auch aus wissenschaftlicher Sicht zu Bedenken geben, dass es eben faktisch so ist, dass 80 Prozent der Menschen, die weltweit in absoluter Armut leben, in nur 13 Ländern dieser Welt leben. Und von diesen 13 Ländern haben 10 ein aktives Tourismusprogramm, was vor über Jahrzehnten aus der Taufe gehoben wurde, explizit mit der Absicht, eben Armut zu bekämpfen. Und bei den wenigsten von diesen Ländern hatte es geklappt, es war überwiegend ein Misserfolg, im Gegenteil, es sind Abhängigkeiten verschärft worden. Das soll jetzt nicht einzelne Erfolgsgeschichten in den einen oder anderen Ländern kaputt machen oder zunichte machen, die sehe ich auch, ich möchte einfach nur zu Bedenken geben, diese rosa Brille ist in dem Fall auch zu einseitig. Sie müssen ganz klar sehen, es gibt gerade in dem Bereich der Pauschaltouristik dieses Modell, dass Tourismusländer zu Beginn sich viel davon versprechen, Tourismus ins Land zu locken, die Infrastrukturmaßnahmen mit Eigenkapital vorantreiben, sich hoch verschulden, letztlich Hotels, Flughäfen usw. alles aufbauen, dann Urlauber aus den Entsendeländer reinholen, die aber Geld dann hauptsächlich in die integrierten Konzerne zahlen, wo das Geld gar nicht im Land ankommt, sondern wieder zum großen Teil zurückfließt. All das ist diskutiert worden und ich denke, das ist Ihnen auch bewusst. Ich will wie gesagt jetzt nicht den positiven Eindruck komplett zunichte, ich will einfach nur zu Bedenken geben, faktisch gesehen ist das keine Einbahnstraße, sondern es ist durchaus ein zweiseitiges Schwert.

Sie, Herr Burgbacher, hatten die Frage gestellt, wie groß denn der Anteil des Tourismus insgesamt am Treibhauseffekt ist. Ich kenne die Zahl nicht, ich wüsste nicht, dass sie irgendwo publiziert worden ist, ich kann es Ihnen nur für den Flugverkehr sagen. Insgesamt beträgt der Anteil weltweit, Frau Wielgoß hatte es gesagt, wenn man den reinen CO₂-Ausstoß betrachtet, ungefähr bei drei Prozent. Wenn Sie das hinzunehmen, was vermutet wird durch Kondenzstreifen, Ozon und andere indirekte Effekte des Flugverkehrs, dann liegt die Obergrenze, die abgeschätzt wird, bei ungefähr zehn Prozent am Treibhauseffekt, wo es genau liegt zwischen diesen drei und zehn Prozent wissen wir nicht. Sie können das auch einmal in Beziehung setzen, diese maximal zehn Prozent, zu den über 90 Prozent der Menschen, die überhaupt noch nicht geflogen sind in ihrem Leben und wahrscheinlich auch nicht fliegen werden. Das, denke ich, sind Fakten, die Sie einfach berücksichtigen können, wenn Sie sich darüber ein Bild machen wollen, wie stark eigentlich der Flugverkehr zur Erderwärmung beiträgt.

Nach den Maßnahmen wurde gefragt, Herr Iwand hat es in seinem Eingangsstatement sehr schön gesagt, er hat Sie aufgerufen, ich fasse das mal so zusammen, geben Sie uns Standards und wir als

Touristiker und auch als TUI sind dann gerne mit dabei. Ich finde das ist eine sehr klare Aufforderung, und ich denke, es gibt tatsächlich große Win-Win-Situationen für den Klimaschutz und für die Tourismuskonzerne. Herr Iwand, Sie haben die Malediven angesprochen, der Treibhausausstoß pro Kopf auf den Malediven ist der höchste auf der Welt. Soweit mir das bekannt ist, ist er ungefähr doppelt so hoch wie bei den Russen und fast doppelt so hoch, wie von den Amerikanern. Das liegt einfach darauf, weil auf den Malediven sämtlicher Strom, der erzeugt wird, aus Kohle erzeugt wird und weil vor allen Dingen alles Wasser, was dort konsumiert wird, mit Meerwasser-Entsalzungsanlagen gewonnen wird, was enorm viel Energie braucht und letztlich, weil so gut wie alle Nahrungsmittel, die auf der Insel konsumiert werden, eingeflogen werden. Es gibt sehr clevere Konzepte, wir haben das selber bei atmosfair untersucht und mit im Programm. Wir würden uns sehr freuen, Herr Iwand, wenn Sie mit uns zusammen im Sinne von Herrn Kreilkamp aus den Malediven die erste Null-Emissionsinselgruppe machen würden. Die Potenziale sind da, es gibt unglaublich clevere Konzepte, wie man tatsächlich mit Gewächshäusern vor Ort Gemüse und alle anderen Lebensmittel produzieren kann, die gleichzeitig auch noch Trinkwasser generieren und noch Kälte, solare Kälte erzeugen für die Hotels. Das ist so ein Win-Win-Potenzial. Klar ist aber auch, sie müssen erst einmal investieren, sie müssen ein ökonomisches Risiko tragen, und der Return-on-Investment wird nicht so hoch sein, wie in ihrem Kerngeschäft. Sie werden aber, das verspreche ich Ihnen, damit eine gute dicke schwarze Null machen können. Ich habe Sie ein bisschen so verstanden, wenn es doch Standards gäbe, dann hätte ich auch mehr Möglichkeiten, meinen Konzern, der schließlich börsennotiert ist und der eine erhebliche Millionenschuldensumme vor sich her treibt, besser davon zu überzeugen, auch solche Projekte anzugehen, die jetzt vielleicht nicht die höchste Rendite bringen, aber doch immerhin eine positive Rendite. Und ich denke, das könnte auch für diesen Ausschuss interessant sein, dieses Win-Win-Potenzial, was einfach da liegt, auch zu erschließen, indem eben Dialogprozesse vorangetrieben werden. Die Potenziale sind da, und Vorbilder für solche Dialogprozesse gibt es, wie gesagt, in England bereits.

Herr Kreilkamp hat es auch schon zum Ausdruck gebracht, Appelle bringen nichts. Ganz klar ist aber, die Stimmung in der Bevölkerung derzeit ist da, tatsächlich auf Informationen zu reagieren. Und unsere Erfahrung bei atmosfair ist: Neutrale Informationen, die nicht bevormundet werden, wird angenommen. Und repräsentative Umfragen ergeben, dass 60 Prozent der Bundesbürger bereit wären, einen freiwilligen Klimaschutzbeitrag für einen Flug zu bezahlen, wenn sie denn sicher wüssten, dass das Geld auch ankommt. Und an der Stelle möchte ich auch noch einmal erwähnen, es sind durchaus nicht ausschließlich die Reichen, die solche Beiträge bezahlen, sondern die Untersuchungen vom Umweltbundesministerium haben ganz klar ergeben, es geht durch alle Bevölkerungsschichten hindurch. Sie haben wirklich alle Schichten, alle Bildungsstufen, Alters- und Einkommensstufen mit dabei und von daher kann das schon ein Modell sein, was auch funktioniert.

Jetzt zum letzten noch eine Anmerkung zum so genannten Sozialdarwinismus. Wie ich das hier so spüre, ist das glaube ich ein heiß umstrittenes Thema, wer darf fliegen und wer darf nicht fliegen, sollte man da überhaupt Vorschriften machen oder nicht und wenn ja, welche. Ich will aus wissenschaftlicher Sicht da ein Aspekt ergänzen. Wir haben seit den 70er Jahren mit Jost Krippendorf eine Forschung zum Bereich „inneres Erleben von Touristen in ihren Urlaubszielen“. Und es hat sich eben gezeigt, dass es kein Automatismus gibt. Ein Automatismus, der irgendwie hieße, ich bin reich, ich kann weit fliegen und deswegen habe ich das größte Erlebnis. So etwas gibt es nicht. Sondern die Forschung zeigt ganz klar, das innere Erleben und der Mehrwert einer Urlaubsreise, den ein Tourist erfahren kann, ist keine Einbahnstraße. Das hängt nicht nur davon ab, ob ich jetzt in einer Highdestination bin, wo irgendwo ein besonders attraktives Angebot ist, sondern ich muss als Urlauber eben auch bereit sein, selber mich für dieses Erleben zu öffnen und ich muss etwas dazu beitragen. Das ist also keine passive Geschichte, sondern es ist eine aktive Geschichte. Und gerade dieser Beitrag hängt eben nicht von der Entfernung ab, in der sich jetzt das Urlaubsziel befindet. Von daher, so sehr ich die Debatte verstehe, die Sie unter dem Stichwort Sozialdarwinismus betreiben, möchte ich einfach einmal aus wissenschaftlicher Sicht unterstreichen, es gibt da weder in die eine noch in die andere Richtung einen Automatismus, vielen Dank.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Danke schön, Herr Dr. Brockhagen, wir sind auf der Zielgeraden. Ich habe jetzt noch Wortmeldungen von Herrn Ackermann und Frau Maisch. Frau Maisch bitte.

Nicole Maisch (Bündnis 90/Die Grünen): Dankeschön, ich mache es auch ganz kurz. Und zwar geht meine Frage an die Sachverständigen, die sich eher mit Tourismusforschung beschäftigen. Wie ist es möglich bei den Menschen, die touristische Angebote anbieten, ein Bewusstsein für den Klimawandel zu schaffen? Ich habe ein Beispiel aus dem Harz, wo in einer aktuellen Studie zum Tourismus im Harz 2015, der Harz als attraktives, trendiges und vor allem schneesicheres Ziel für Abfahrt und Langlauf

etabliert werden soll. Deshalb meine Frage, wie weit ist das Bewusstsein, dass es den Klimawandel gibt, über die Expertenkreise hinaus bei den tourismusanbietenden Menschen angekommen? Und die zweite Frage, wenn es noch nicht angekommen ist, was kann man da von politischer Seite her tun?

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Wer fühlt sich hier angesprochen?

Prof. Dr. Edgar Kreilkamp (Professor für Tourismus-Management Universität Lüneburg und Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Tourismuswissenschaft e.V.): Vielleicht ganz kurz. Ich hatte im Eingangsstatement schon auf die ITB-Untersuchungen hingewiesen, wonach es an sich sehr wenig Bewusstsein gab. Die Studie zum Harz kenne ich auch. Ich glaube, man gibt sich einer Illusion hin, dass man sozusagen die Zeit verlängern kann, bis dann wirklich das Skilaufen im Harz nicht mehr stattfinden kann. Das Problem ist, es sind verschiedene Akteure, es ist der „Harz“ selber, der das sagt, aber auch das niedersächsische Wirtschaftsministerium, was das unterstützt. Und man glaubt einfach mit solchen Maßnahmen jetzt noch eingreifen zu können. Ich glaube wir müssen einfach sehr viel mehr informieren. Ich arbeite an der Universität da dran, dass keiner die Universität verlässt, der nicht bewusst darüber Bescheid weiß. Es muss auf allen Wegen und Kanälen gearbeitet werden, um mehr Bewusstsein zu schaffen.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Dankeschön, Prof. Kreilkamp. Herr Ackermann.

Jens Ackermann (FDP): Vielen Dank, noch ganz kurz zum Schluss. Ich möchte die Frage von Prof. Storch noch einmal aufgreifen, die ich sehr interessant fand. Sie haben gefragt, was macht es aus, wenn wir in Deutschland auf das Fliegen verzichten, um wie viel steigt der Meeresspiegel dann in 50 Jahren auf den Seychellen oder auch nicht. Und das ist eigentlich die Kernthese. Ein anderer hat es einmal so formuliert, alle Klimaschutzmaßnahmen, die wir hier in Deutschland national treffen, sind nur ein Rundungsfehler im Steigungswinkel. Natürlich müssen wir als Deutsche mit guten politischen Beispielen voran gehen, aber eine Lösung kann es nur global geben. Und den idealen Tourismus, wie er beschrieben worden ist von Herrn Ott und Herrn Pfeifer, diesen idealen Tourismus habe ich in der ersten Hälfte meines Lebens schon erleben dürfen. Ich bin mit der Bahn in den Urlaub gefahren, habe an der Ostsee gezeltet und habe, wenn ich Glück hatte, mal einen Ferienplatz in Wernigerode im Harz bekommen, und ich kann Ihnen sagen, der Klimaschutz war in der DDR grottenschlecht. Ich möchte einmal eine andere These aufmachen. In Ländern, wo es keinen Tourismus gibt, dort ist der Klimaschutz auch am schlechtesten. Wenn sich Menschen Gedanken machen darüber, wo verbringe ich im nächsten Jahr meinen Urlaub, dann haben sie auch ein gesteigertes Umweltbewusstsein, weil sie schon auf einer ganz anderen Stufe sind. Wenn sie sich aber Gedanken darüber machen müssen, wie kriege ich meine Hütte geheizt, muss ich den Regenwald dafür abholzen oder laufe ich vielleicht Gefahr, dass ich irgendwo auf eine Landmine trete, dann zeigt das, dass in Ländern, wo es keinen Tourismus gibt, Klimaschutz auch keine Rolle spielt. Deshalb ist es eigentlich unsere Aufgabe, als Tourismuspolitiker, überall alle Menschen auf der Welt in die Lage zu versetzen, dass sie auch darüber nachdenken können, wo mache ich im nächsten Jahr Urlaub, das ist eigentlich auch unsere Aufgabe. Wir hatten heute acht Experten hier und alle hatten Vorschläge im Gepäck, wie man voranschreiten kann. Zwei Expertenmeinungen würde ich aber nicht weiter mitverfolgen, bleiben also sechs über, ich möchte diese nicht wiederholen. Es ist jetzt an der Zeit, diese Anregungen auch umzusetzen und die Drei-Stunden-Anhörung war sehr fruchtbringend, aber wir hätten diese drei Stunden auch schon nutzen können, um die Vorschläge umzusetzen. Es ist jetzt an der Zeit, den Worten auch Taten folgen zu lassen, danke.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Herr Storch, Sie wollten sich zu Wort melden?

Prof. Hans von Storch (Meteorologisches Institut der Universität Hamburg, Direktor des Instituts für Küstenforschung): Der Punkt ist der, dass wir global rechnen müssen, was bewirkt denn was. Und ich würde sagen, dass die beiden Herren hier den Klimawandel gar nicht ernst nehmen. Die reden über symbolische Akte, die wir machen sollen, also wenn wir den gesamten Fernverkehr einstellen, dann ändern wir gar nichts am Klimawandel. Der Klimawandel wird betrieben von ganz anderen Dingen. Wir sollten also jeder zum Beispiel eine Patenschaft für ein neues chinesisches Kraftwerk übernehmen. Das würde vielleicht etwas bringen. Diese Geschichte hier läuft so, dass die Menschen hinterher den Eindruck haben, dass, wenn sie die neuen Glühlampen einschrauben und wenn sie mit dem Fahrrad in die Ferien fahren, damit das Klima retten, das tun sie aber gar nicht. Darüber muss man sich erst einmal im Klaren sein, das heißt, hier finden Ablenkungen statt von dem eigentlichen Thema. Insofern behaupte ich einmal, Herr Pfeifer und Herr Ott, die nehmen das Klimathema bestimmt nicht ernst.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Herr Pfeifer, ganz kurz.

Rolf Pfeifer (Geschäftsführer forum anders reisen e.V.): Ich habe es ja schon gesagt, ich habe meinen letzten Urlaub im Schwarzwald verbracht und von daher, mir liegt schon sehr viel am Klimawandel, das war's eigentlich.

Stefan Ott (Sprecher des BUND-Arbeitskreises Freizeit/Sport/Tourismus): Herr Ackermann und verschiedene andere Damen und Herren haben immer wieder die Frage in den Raum gestellt, was sind die Folgen der Klimaschutzpolitik für die entfernten Destinationen, für die sich entwickelnden Länder und die Menschen dort. Darüber müssten wir uns Gedanken machen. Ich möchte diese Frage noch einmal in etwas anderer Weise formulieren. Denken Sie doch darüber nach, wenn Sie jetzt nach Hause gehen, was sind die Folgen unzureichender Klimaschutzpolitik für diese Länder und für die Menschen dort. Fragen Sie diese Menschen einfach einmal, was sie davon halten, wenn wir nicht agieren, und zwar bald, danke.

Vorsitzende Marlene Mortler (CDU/CSU): Ich sehe keine weiteren Einlassungen und möchte mich ganz herzlich bedanken bei Ihnen allen, bei den Experten, bei Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich denke, wir haben heute über vieles gesprochen, aber wir haben längst nicht über alles geredet zum Beispiel über das Thema Geschäftsreisende, das davon ja auch betroffen ist. Aber wir haben Diskussionsstoff geliefert für den Abend, aber vor allem auch über den Tag hinaus. Und das war unser Ziel. Damit ist die heutige Anhörung geschlossen, danke schön.

Schluss der Sitzung: 18.00 Uhr

Marlene Mortler, MdB
Vorsitzende