

Klimawandel und Tourismus

Tourismus ist vom globalen Klimawandel betroffen und ist einer der Mitverursacher, denn der internationale Tourismus ist auf eine unversehrte Umwelt angewiesen. Gleichzeitig trägt die Branche mit ihren Emissionen, vor allem durch Flugreisen, zum Treibhauseffekt bei.

Der Treibhauseffekt hat verheerende Folgen auch in den touristischen Destinationen selbst: Badeorte in den Tropen, beispielsweise in der Karibik, werden wiederkehrend von extremen Wetterereignissen, wie Hurrikane und Wirbelstürme, zerstört. Die steigenden Temperaturen bedingen ein Schmelzen der Gletscher, traditionelle Skitourismusorte kämpfen bereits ums Überleben. Ebenso droht der Meeresspiegelanstieg ganze Inselgruppen zu versenken, davon sind auch touristische Ziele wie z.B. die Malediven, Fidschi und Seychellen betroffen. Dürren, zu große Hitze, Wasserknappheit und -mangel betreffen Badedestinationen, wie z.B. Südfrankreich oder die Türkei.

Der Anteil der touristischen Treibhausgasemissionen ist dabei nicht unerheblich. Die Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen (UNWTO) geht davon aus, dass der Tourismus einen Anteil von 5% am Treibhauseffekt hat. Umweltorganisationen gehen sogar von einer weitaus schädlicheren Klimawirksamkeit aus. Der globale Tourismus insgesamt – bestehend aus (1) Lufttransport (2) Autotransport (3) anderer Transport (4) Beherbergung und (5) Aktivitäten vor Ort – hätte nach aktuellen wissenschaftlichen Untersuchungen einen Anteil von bis zu 9 % an den gesamten Treibhausgasemissionen.

Die Klimawirksamkeit von Tourismus

Seit Jahren verzeichnet der Tourismus überdurchschnittliche Wachstumsraten. Anfang 2008 registrierte die UNWTO 900 Millionen internationale touristische Ankünfte, 52 Millionen mehr als im Jahr 2006. Sollte sich der Trend in dieser Größenordnung fortsetzen, dann wird bis 2050 der Flugverkehr 25% aller Treibhausgase verursachen. Das Flugzeug wird immer häufiger zur An- und Abreise genutzt und verursacht erhebliche Umweltbelastungen. Laut einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) entstehen aber auch durch die Seeschifffahrt ca. 2,7 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen im Jahr. Zudem emittieren Schiffe zehn Prozent des globalen Schwefeldioxids und bis zu einem Viertel der Stickoxide. Der Kreuzfahrttourismus, der einen Teil dieser Schifffahrtsemissionen ausmacht, hat stark zugenommen. Obwohl der Kreuzfahrttourismus im Vergleich zu Flugreisen klimafreundlicher ist, hat dieses Tourismussegments wachsende Anteile an der Verursachung des Treibhauseffektes.

Flugverkehr und weltweite Emissionen

Neben den reinen CO₂-Emissionen werden in großen Flughöhen weitere klimaschädigende Stoffe, wie Stickoxide, Rußpartikel und Wasserdampf ausgestoßen, die in großen Höhen zusätzlich zur Erwärmung der Atmosphäre führen. Wasserdampf und freigesetzte Rußpartikel bilden Kondensstreifen und Cirruswolken, die die Wärmeabstrahlung der Erdoberfläche wieder zurückreflektieren und so den Treibhauseffekt verstärken. Ein großer Teil der Cirruswolken wird bereits heute von Flugzeugen erzeugt. Um die Klimawirksamkeit von Flugreisen zu berechnen, hat das „Intergovernmental Panel on Climate Change“ (IPCC) in seinem Sonderbericht zum Flugverkehr den Radiative Forcing Index (RFI; dt.: Strahlungsantrieb) eingeführt, einen Multiplikator, mit dem die weiteren Klimaeffekte als CO₂-Äquivalente berechnet werden. Der Multiplikator für den CO₂-Ausstoß in größeren Flughöhen wurde vom IPCC 2007 zwischen 2 und 5,8 geschätzt. Die Multiplikation des Kohlendioxid-Ausstoßes mit einem Faktor von 2,7 (wie vom IPCC 1999 empfohlen) sollte als Mindeststandard gelten. Airlines und Reiseunternehmen vernachlässigen bei der Emissionsberechnung meist den RFI und berechnen nur die reinen CO₂-Emissionen. Die Wirkungen des Fliegens werden so erheblich verharmlost.

Klimaschutz in der Reisebranche – am Beispiel der TUI

Auf ihrer Website beschreibt TUI Deutschland ausführlich ihr Engagement im Klimaschutz und ihren Einsatz für mehr Nachhaltigkeit im Tourismus. Auf der Internationalen Tourismusbörse 2008 gab Deutschlands größter Reiseveranstalter die Kooperation mit dem Schweizer Anbieter für Klimagasausgleichszahlungen, myclimate, bekannt. Für jeden TUI-Kunden, der freiwillig eine Klimagasausgleichszahlung von zwei Euro leistet, legt die TUI 50 Cent drauf. Der Klimaschutzbeitrag ist insgesamt aber sehr gering, denn 2,50 Euro sind ein Bruchteil dessen, was bei einer Flugreise an zu kompensierenden CO₂-Lasten anfällt.

Umweltschutzmaßnahmen und auch Klimaschutz sind für die TUI Teil der unternehmerischen Qualitätsstrategie. Statt mit neuen klimafreundlichen Angeboten zur Reduktion von Emissionen beizutragen, setzt die TUI allein auf klimaefiziente Technologien und die Anwendung von Kompensationsmechanismen. Kritiker sehen darin eher ein greenwashing der TUI, denn bei Reiseangeboten hat TUI einige besonders klimaschädliche Varianten im Angebot, wie z.B. eine Luxuskreuzflugreise im Privatjet nach und in Lateinamerika. Diese verursacht ca. 22 Tonnen CO₂ pro Person. Der Luxusreisende müsste über 500 EUR als Klimagasausgleichszahlung leisten. Es stellt sich die Frage, wie solche Reiseangebote mit den Nachhaltigkeitszielen der TUI in Einklang zu bringen sind.

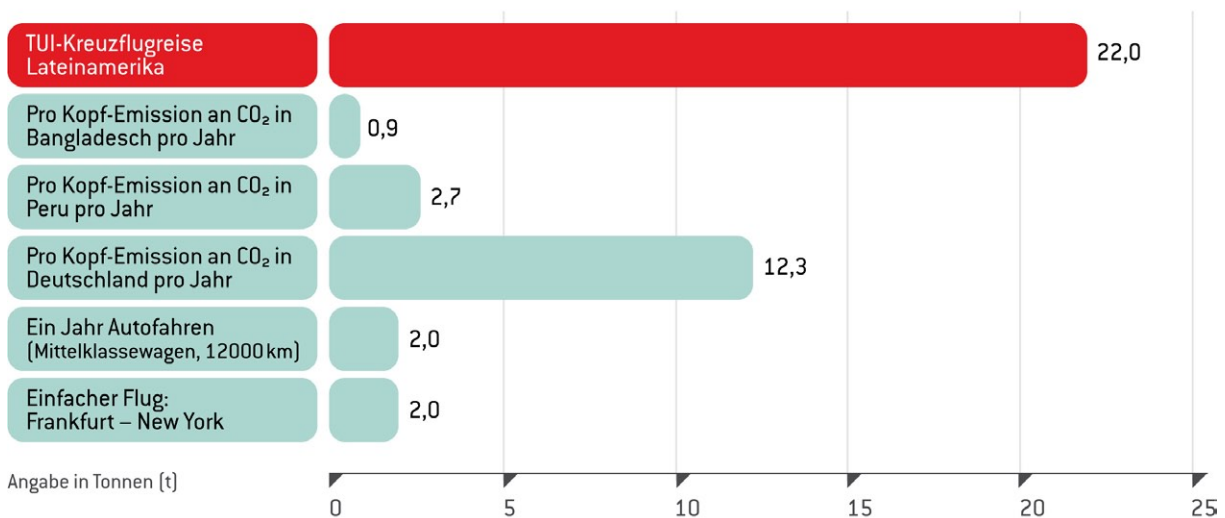
Reiseveranstalter müssen mehr Verantwortung im Klimaschutz übernehmen. Um Emissionen im Tourismus zu reduzieren, müssen die Reiseangebote klimafreundlich gestaltet werden. Die Beschreibung des eigenen Engagements auf der Website reicht nicht aus, es müssen auch effiziente Maßnahmen folgen. Die Wirksamkeit von 2,50 Euro zur Kompensation von 22 Tonnen CO₂ sind ein Tropfen auf den heißen Stein oder nichts als heiße Luft!



Erleben Sie die Welt
aus einem neuen Blickwinkel.
Auf einem Kreuzflug.

Quelle: 1. <http://www.hl-kreuzfluege.de/formular.php>
2. http://www.tuifly.com/de/destinations/kreuzflug_suedamerika.php?AD=HHNL&ATT=KW46_2_Kreuzflug_Button

Emissionen der TUI-Kreuzflugreise im Vergleich



Quelle: 1. Emissionsberechnung nach Atmosfair
2. Pro-Kopf-Emissionen aus World Resources Institute Per capita greenhouse gas emissions in 2000

Internationale Klimapolitik

Flug- und Schiffsverkehr

Flug- und Schiffsverkehr fanden bei den Verhandlungen der Klimarahmenkonvention bislang wenig Berücksichtigung. Im Artikel 2 des Kyoto-Protokolls steht: „Die Unterzeichnerstaaten sollen darauf abzielen, die Emissionen von sogenannten „bunker fuels“ (also Flugzeug- und Schiffskerosine) zu reduzieren, indem sie sich in den für den Flugzeug- und Schiffsverkehr zuständigen Organisationen der UN - der International Civil Aviation Organisation (ICAO) sowie der International Maritime Organisation (IMO) - für entsprechende Maßnahmen einsetzen.“

Die Praxis der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass ICAO und IMO in Sachen Klimaschutz wenig unternehmen. Laut Kyoto-Protokoll war die ICAO verpflichtet, Instrumente zur Eindämmung der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs zu entwickeln. Bisher hat sie keinen brauchbaren Vorschlag unterbreitet und behindert eher Staaten, die beim Klimaschutz voranschreiten wollen. Die alle drei Jahre stattfindende Vollversammlung der ICAO hatte 2007 auf Druck der USA ein weltweites System zum Emissionshandel abgelehnt. Stattdessen wurde mit einer Resolution versucht, einen klimapolitischen Alleingang der EU zu torpedieren. Die EU-Mitgliedstaaten hatten sich im Vorfeld der ICAO-Sitzung auf eine gemeinsame Position verständigt. Die 27 EU-Mitgliedstaaten sowie einige andere Länder haben gegen die Resolution Vorbehalt eingelegt, damit wurde die EntschlieÙung rechtlich nicht verbindlich.

Die EU beschloss am 24. Oktober 2008, dass der Flugverkehr ab 2012 in das System des Europäischen Emissionshandels mit einbezogen wird. Die EU-Kommission folgt mit ihrem Gesetzesvorschlag einem Beschluss des Europäischen Parlaments vom 4. Juli 2006. Bisher werden nur die CO₂-Emissionen berechnet, nicht die Non-CO₂-Emissionen. Die Europäische Union will den Emissionshandel nicht nur auf die Luftfahrt, sondern auch auf den internationalen Schiffsverkehr ausweiten. Bei der 14. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention im Dezember 2008 in Poznan geht es um Weichenstellungen. Dort müssen die Staaten die Textgrundlage legen, für die Einbindung des Flug- und Schiffsverkehrs in ein Post2012-Abkommen. Die endgültigen Entscheidungen dazu sollen bei der 15. Vertragsstaatenkonferenz Ende 2009 in Kopenhagen fallen. Für die Verhandlungen in Poznan ist es daher wichtig, dass die Vertragsstaaten sich bereits im Vorfeld über ihre Klimaschutzpositionen klar werden und dabei die MeÙlatte hoch hängen. Umweltschutzorganisationen befürchten jedoch, dass der Klimagipfel in Poznan die Ziellatte zu niedrig legt. Die künftigen Emissionsminderungsverpflichtungen werden in der Arbeitsgruppe unter dem Kyoto-Protokoll (Ad Hoc Working Group on Further Commitments for Annex I Parties under the Kyoto Protocol, AWG KP) verhandelt.

Tourismus

Der internationale Tourismus als emittierender Dienstleistungssektor ist in keinem legislativen Regelwerk zur Emissionsreduzierung eingebunden. Weder auf nationaler, europäischer noch auf internationaler Ebene gibt es gesetzliche Instrumente, welche die Reisebranche zur Emissionsreduktion und -limitierung verpflichten.

In der Bundesregierung hat die Federführung für Tourismuspolitik das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), es existiert kein eigenes Bundesministerium für Tourismus. Um die Aktivitäten im Bereich Tourismuspolitik zu koordinieren, wurde 2005 das Amt des Beauftragten der Bundesregierung für Tourismus geschaffen. Beauftragter ist der Bundestagsabgeordnete Ernst Hinsken. Er vertritt die tourismuspolitischen Anliegen der Bundesregierung und im parlamentarischen Bereich. Eine wichtige Rolle spielt auch der Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages. Der Tourismusbeauftragte ist ebenfalls Mitglied dieses Gremiums.

In der EU beschäftigt sich die EU-Kommission mit der Förderung des Tourismus. Auf internationaler Ebene folgte die UNWTO dem Aufruf des UN Generalsekretärs Ban Ki-moon, globale Maßnahmen zum Klimaschutz in Kohärenz mit Armutsbekämpfungsstrategien und den Millenniumsentwicklungszielen zu ergreifen. Instrumente, um ihre Mitglieder zur Emissionsreduzierung zu verpflichten, stehen der UNWTO bisher nicht zur Verfügung. Sie kann lediglich die Mitglieder über Klimaschutzmaßnahmen informieren und sie dazu motivieren.

Maßnahmen der UNWTO

In den Bereichen Klimaschutz und Armutsbekämpfung im Tourismus arbeitet die UNWTO eng mit dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) zusammen. Seit 2003 präsentiert die UNWTO das Thema auf internationalen Konferenzen und fordert die Stakeholder im Tourismus auf, Klimaschutzmaßnahmen zu ergreifen:

09. – 11. April 2003,
Djerba, Tunesien

„First International Conference on Climate Change and Tourism“

In der „Djerba Deklaration“ wird der komplexe Zusammenhang zwischen Tourismus und Klimawandel anerkannt.

01. – 03. Oktober 2007,
Davos, Schweiz

„Second International Conference on Climate Change and Tourism“

In der „Davos Deklaration – Climate change and tourism responding to global challenges“ wird die Reisebranche aufgefordert, im Bereich Adaption und Mitigation Maßnahmen zu ergreifen, energieeffiziente Technologien anzuwenden sowie finanzielle Mittel für arme Länder bereitzustellen.

23. – 29. November 2007,
Cartagena de las Indias,
Kolumbien

UNWTO-Generalversammlung:

Annahme und Verabschiedung der Davos Deklaration.

12. Dezember 2007,
Bali, Indonesien

UNFCCC COP 13: Vorstellung und Promotion der Davos Deklaration.

27. September 2008,
Lima, Peru

Welttourismustag: Werbung für die Davos Deklaration; Launch der Webseite ClimateSolutions.travel einer Informationsplattform zum Klimaschutz im Tourismus; Launch der ersten Tourismus Global Compact Initiative „TOURpact.gc“ als neues Rahmenwerk für unternehmerische Sozialverantwortung im Tourismus. „TOURpact.gc“ vereint die UN-Initiative Global Compact, die Unternehmen zu mehr Sozialverantwortung motiviert, mit dem globalen Weltethikkodex für den Tourismus der UNWTO.

Davos Deklaration

Die Deklaration von Davos ruft alle Stakeholder im Tourismus auf, Verantwortung zum Klimaschutz zu übernehmen. Die Deklaration sieht einen Vier-Punkte-Plan vor, der die Verantwortung der Reisebranche deutlich macht.

Erstens müssen die klimawirksamen Treibhausgase reduziert werden, die vor allem durch Transport und Beherbergung entstehen.

Zweitens müssen Strategien sowohl für die Reisebranche als auch für die Destinationen entwickelt werden, um sich Klimaveränderungen anpassen zu können.

Drittens wird der Einsatz bereits vorhandener wie neuer Technologien empfohlen, um die Energieeffizienz zu steigern.

Viertens müssen finanzielle Mittel aufgebracht werden, um armen Ländern und Regionen zu helfen.

Die Deklaration beinhaltet Selbstverpflichtungen der Reisebranche, wie die Nutzung regenerativer Energien oder die Aufklärung der Kunden über umweltschonendes und energiesparendes Verhalten. Zwar wird in der Deklaration zur Reduzierung des Energieverbrauchs aufgerufen, auf konkrete Zahlen oder zeitliche Rahmenvorgaben aber wird verzichtet.

Klimapolitische Forderungen für den Tourismus

Einbindung von Flug- und Schiffsverkehr in ein Post2012-Abkommen

Für den Klimaschutz braucht es bindende Verpflichtungen zur Reduktion der Emissionen! Maßnahmen im Tourismus, die auf Freiwilligkeit beruhen, wurden bisher kaum angewandt. Dazu gehören Angebote zur Selbstverpflichtung in Bezug auf Emissionsreduktion oder die Anwendung von Kompensationsmechanismen. Weniger als 1% aller Flugreisenden nutzt Kompensationsmechanismen. Der weltweite Ausbau von Flughäfen, die steigende Anzahl an Flugreisenden und das wachsende Angebot an Billigflügen erhöhen die Gesamtemissionen und die negativen Wirkungen des Tourismus auf das Klima. Es braucht international vereinbarte legislative Regulierungen.

Konsequenter Klimaschutz erfordert die Einbindung von Flug- und Schiffsverkehr in eine Nachfolgeregelung für das Kyoto-Protokoll. Verbindliche Minderungsziele müssen festgelegt werden; ein allgemein gültiges Übereinkommen verhindert mögliche Wettbewerbsverzerrungen. Bei der Berechnung sollte entsprechend der Empfehlung des IPCC ein RFI-Multiplikator von 2,7 angewendet werden, um eine möglichst hohe Ermittlung zu gewährleisten.

Einführung einer handelbaren individuellen Emissionsquote im Tourismus

Die Ausweitung des Emissionshandels auf den Tourismussektor stellt einen finanziellen und damit wirkungsvollen Anreiz für die Reiseunternehmen dar, in effiziente Technologien zu investieren und klimafreundlichere Reiseprodukte anzubieten. Reiseunternehmen bekommen handelbare Emissionszertifikate, die sie käuflich erwerben müssen. Wenn sie weniger Emissionen produzieren und deshalb weniger Zertifikate brauchen, können sie diese verkaufen. Im umgekehrten Fall müssen sie zukaufen. Ein Beispiel: Überschreitet ein Reiseunternehmen bei seiner Produktgestaltung die ihm zugewiesene Quote, könnte es bei einem ökologisch bewussten Reiseanbieter, der die Quote unterschritten hat, Zertifikate erwerben. Die Koordination könnte beim Bundesministerium für Umwelt (BMU) oder beim Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) angesiedelt sein.

Produktkennzeichnung im Tourismus

Die Reisebranche kann durch gezielte Aufklärungsarbeit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Nur gut informierte Kunden können klimafreundliche Reiseentscheidungen treffen. Bisher hat die internationale Reisebranche nur punktuell Maßnahmen ergriffen, um ihre Kunden über den Klimaschutz aufzuklären und zu eigenem Engagement zu motivieren. Eine legislative Verpflichtung, den Klimafußabdruck jedes touristischen Produktes auszuweisen, wäre ein entscheidender Schritt, damit dies allgemein akzeptierter Standard wird. Regierungen sind aufgefordert in ihren Ländern entsprechende Instrumente zu schaffen, die auch die Produktkennzeichnung von touristischen Angeboten mit einschließt. Dazu gehören Angaben wie der Klimafußabdruck oder die Ökobilanz einer Reise.

Ausblick

Gesetzliche Regelungen sind ein entscheidender, aber nicht der einzige Beitrag zum Klimaschutz. Um das Klima effizient und nachhaltig zu schützen, bedarf es mehr als nur der Einhaltung von Gesetzen, die oftmals nur Mindeststandards festlegen, aber noch kein Klimabewusstsein bei Produzenten und Konsumenten schaffen. Der Klimaschutz im Tourismus fordert einen Paradigmenwandel. Reiseunternehmen sind gefordert, geeignete Maßnahmen zum Klimaschutz von sich aus zu entwickeln. Dazu gehört beispielsweise klimafreundliche Reiseprodukte zu schaffen, energieeffiziente Technologien einzusetzen und die Reisenden für Klimaschutzmaßnahmen im Urlaub zu sensibilisieren. Letztendlich kann der Kunde Einfluss nehmen auf Angebote und Struktur im Tourismussektor durch die Wahl klimafreundlicher Produkte, durch umweltverantwortlichen Konsum. Alle Stakeholder im Tourismus sind gefordert, die ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zum Klimaschutz einzusetzen, denn der Klimawandel wird sich keine Auszeit gönnen.

Kontakt

TOURISM WATCH
Evangelischer Entwicklungsdienst
Ulrich-von-Hassell-Straße 76
53123 Bonn

Telefon: +49 (0) 228 / 81 01 - 23 02 oder 8101 - 23 03
Fax: +49 (0) 228 / 81 01 - 150

E-Mail: tourism-watch@eed.de | www.tourism-watch.de

TourismWatch
EED-Informationsdienst Dritte Welt-Tourismus

eed
Evangelischer
Entwicklungsdienst