

Antrag

der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Winfried Hermann, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Nicole Maisch, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mehr Engagement für eine nachhaltige Tourismusedwicklung – Ausweisung der CO₂-Bilanz bei Pauschalreisen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Tourismus zählt zu den weltweit am stärksten wachsenden Branchen. Massentourismus ermöglicht preiswerte Angebote, führt aber auch zu problematischen Entwicklungen für Natur und Umwelt und bei der Einhaltung sozialer Standards. Ein Großteil der Bevölkerung ist sich dieser Belastungen bewusst. Es ist deshalb inzwischen allgemeiner Konsens, dass für die Abmilderung des Klimawandels und für einen ressourcenschonenden Tourismus Maßnahmen ergriffen werden müssen. Auch auf der diesjährigen ITB (Internationale Tourismus-Börse) in Berlin wurde auf diversen Veranstaltungen vielfach deutlich: Bewusstsein und Besorgnis in Bezug auf die Auswirkungen des Klimawandels auf die Tourismusbranche sind vorhanden. Nicht nur den Reiseveranstaltern, auch den Verbrauchern wird immer deutlicher, dass jeder Reisende selbst ein CO₂-Emittent ist und der Reduktion von CO₂-Emissionen eine immer größere Bedeutung beizumessen ist. Genau dieses Bewusstsein in der Bevölkerung kann die Reiseentscheidung für oder gegen eine Destination beeinflussen.

Gerade die Tourismusbranche ist sehr stark auf eine intakte Umwelt angewiesen und daher besonders vom fortschreitenden Klimawandel betroffen. Reisende benötigen und benutzen für ihre Reisen unterschiedliche Verkehrsmittel. Es gibt jedoch große Unterschiede zwischen der Art des Verkehrsmittels und seinen spezifischen CO₂-Belastungen für die Umwelt. Da Tourismus jedoch auf Mobilität angewiesen ist, trägt er so unweigerlich auch selbst zum Klimawandel bei. Das macht deutlich, dass Tourismus eine Schlüsselbranche für die nachhaltige Entwicklung ist.

Betrachtet man die mit dem Tourismus verbundenen Umweltprobleme, so nimmt vor allem der verkehrsmittelgebundene Transfer – und hier vor allem der grenzüberschreitende Fernflugverkehr, der im Vergleich zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn ein Vielfaches an Treibhausgasemissionen verursacht – einen besonderen Stellenwert ein (siehe Anhang). Insgesamt verursacht der Tourismus nach Schätzungen der Welttourismusorganisation (UNWTO) etwa 5 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen. Aufgrund des exponentiell wachsenden touristischen Reiseverkehrs wird sich dieser Anteil weiter vergrößern. So verzeichnete die UNWTO im letzten Jahr 898 Millio-

nen internationale Ankünfte¹ sowie rund vier Milliarden inländische Reisen. Bis zum Jahr 2020 wird mit einem Anstieg der internationalen Ankünfte auf 1,6 Milliarden gerechnet. Für Deutschland ermittelte die Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.), dass im Jahr 2007 62,9 Millionen Urlaubsreisen (ab fünf Tagen Dauer) unternommen wurden. Die Anzahl der Urlaubsreisen liegt somit seit Jahren auf konstant hohem Niveau. Pauschal- und Bausteinreisen machen hierbei einen Anteil von 46 Prozent (entspricht 28,9 Mio. Urlaubsreisen) aus.² Bei Auslandsreisen liegt dieser Anteil sogar bei 57 Prozent. Pauschal- und Bausteinreisen sind somit die am häufigsten gewählte Art der Organisation der Urlaubsreise, wenn man von den Inlandsreisen absieht. Bei der Wahl des Verkehrsmittels liegt das Flugzeug mit 36,4 Prozent an zweiter Stelle, wohingegen es bei Urlaubsreisen in das Ausland mit 52,7 Prozent deutlich den ersten Platz einnimmt. Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn kommen hier zusammen nur auf 14,2 Prozent (alle Urlaubsreisen) bzw. 10,2 Prozent (Auslandsreisen).

Der jüngste Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderung (IPCC) aus dem Jahr 2007 lässt keinen Zweifel daran, dass der Klimawandel eindeutig ist. Ohne entschiedenes Handeln der Völkergemeinschaft wird die globale Erderwärmung beispiellose Folgen für Mensch und Natur mit sich bringen. Es gilt, den Trend in der Bevölkerung, dass Verbraucher immer mehr Wert auf gesellschaftliche und ökologische Verantwortung legen, auch beim Reisen aufzugreifen und politisch umzusetzen. Eine glaubwürdige und transparente Informationspolitik der Tourismusindustrie ist für ein klimabewusstes Handeln der Verbraucher daher unerlässlich. Aufgrund der Ausweisung der CO₂-Emissionen würde für den Verbraucher zukünftig die Möglichkeit bestehen, seine Reiseentscheidung nun auch nach der Klimabelastung seiner Reise zu treffen, da die einzelnen Verkehrsmittel oder auch die verschiedenen entfernten Reiseziele nach der Höhe der anfallenden CO₂-Emission miteinander verglichen werden können. Ziel ist es nicht, den moralischen Zeigefinger zu heben, sondern durch eine transparente Informationspolitik auf Eigenverantwortung und Umweltbewusstsein der Reisenden zu setzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. alle Reiseveranstalter zu verpflichten, die Höhe der transferbedingten CO₂-Emissionen und aller anderen klimawirksamen Emissionen der im Rahmen einer Pauschalreise gebuchten Verkehrsmittel für jede Reise in Reisekatalogen, Reisebroschüren und sonstigen Printmedien sowie im Internet gut sichtbar auszuweisen;
2. einheitliche Standards/Berechnungsgrundlagen z. B. auf Basis von TREMOD³, bereitzustellen, die als Vorgabe für die Reiseveranstalter verpflichtend sind;
3. TREMOD auch auf die Verkehrsmittel Fähre und Kreuzfahrtschiff auszuweiten;

1 Zum Vergleich: +6,2 % bzw. 52 Millionen gegenüber 2006; +33,9 % bzw. 304 Millionen gegenüber 1997.

2 Mehrfachnennungen möglich.

3 Das Emissionsberechnungsmodell TREMOD (Transport Emission Model) bildet den motorisierten Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Flugverkehr in Deutschland hinsichtlich seiner Verkehrs- und Fahrleistungen, des Energieverbrauchs und der zugehörigen Luftschadstoffemissionen für den Zeitraum 1960 bis 2030 ab. Es wurde vom IFEU-Institut im Auftrag des Umweltbundesamtes entwickelt und wird seit mehreren Jahren kontinuierlich fortgeschrieben. TREMOD wird u. a. vom Umweltbundesamt und von verschiedenen Bundesministerien für die Umweltberichterstattung, für die Vorbereitung von Gesetzesvorlagen und politischen Entscheidungen verwendet. Es wird auch von verschiedenen Organisationen genutzt und unterstützt, vor allem vom Verband der Automobilindustrie, von der Deutschen Bahn AG und vom Mineralölwirtschaftsverband. Es ist damit eine in Deutschland allgemein akzeptierte Datengrundlage für Energie- und Emissionsdaten aus dem Bereich Verkehr (Knörr et al. 2005, S. 6).

4. sich dafür einzusetzen, dass die Verbraucher in Informationskampagnen für die Problematik „Reisen – Treibhauseffekt – Klimawandel“ sensibilisiert werden;
5. den eingeschlagenen Weg zur Stärkung des Deutschlandtourismus konsequent fortzusetzen und dies vor allem auch im Hinblick auf nachhaltige und barrierefreie Tourismusangebote zu forcieren;
6. die Bemühungen für eine europäische Initiative zur Abschaffung der Steuerbefreiung von Kerosin voranzutreiben, um so auch die versteckte Subventionierung von Fernreisen zu beenden und den inländischen Tourismus zu stärken;
7. verbindliche und einheitliche Instrumente einzusetzen, die insbesondere bei Flugreisen entsprechend den Regularien des Unternehmens atmosfair gGmbH einen Beitrag zur Treibhausgasreduzierung leisten können;
8. sich als Eigentümer der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass die Bahn zukünftig ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen (Ökostrom) bezieht.

Berlin, den 28. Mai 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Anhang

Vergleich der CO₂-Emissionen ausgewählter touristischer Verkehrsmittel (UBA 2005)

	Kohlenstoffdioxid (Gramm/Personen- kilometer)	Verhältnis der CO ₂ -Emissionen im Vergleich zum Reisebus	Auslastung der Verkehrsträger
Flugzeug	369 ⁴	11,5-fach	73 %
PKW	144	4,5-fach	1,5 Pers/PKW
Bahn (Fernverkehr)	52	1,6-fach	44 %
Reisebus	32	(Bezugswert)	60 %

⁴ Unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (Radiative Forcing Index (RDI): 2,7).

