

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcel Klinge, Michael Theurer, Markus Herbrand, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/12421 –**

Umwelt- und Klimaschutz im Tourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

Zunehmend wird deutlich, dass die Bereiche Tourismus, Naherholung und Freizeit einen nicht unbeachtlichen direkten oder indirekten Einfluss auf unsere Umwelt und das Klima haben. Gerade in diesen Bereichen gibt es nach Ansicht der Fragesteller daher Potenzial, um einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Bis zum Jahr 2050 soll Deutschland klimaneutral sein. Dann noch ausgestoßene Treibhausgase müssen der Atmosphäre an anderer Stelle entzogen werden. Vor allem im Sektor Verkehr und nachhaltige Mobilität liegt Deutschland hier aber noch weit hinter den angestrebten Zielen zurück. Den notwendigen Wandel nicht nur mitzugehen, sondern als Chance für Innovation und nachhaltigen Erfolg bei den verschiedenen Stakeholdern zu sehen, ist eine Haltung, die insbesondere deutsche Tourismusunternehmen auszeichnet (Klimaschutz in der deutschen Reisebranche, DRV 2017). Nachhaltige Beschaffungen und Energiemanagement können darüber hinaus einen wichtigen Beitrag leisten. Klimaschutz und Tourismus sind und werden in Zukunft noch intensiver miteinander verwoben sein (www.difu.de/publikationen/2018/klimaschutz-tourismus.html).

Mobilität und Verkehr spielen grade im Tourismus eine zentrale Rolle für die An- und Abreise der Urlauber. So reisten im Jahr 2018 79,4 Prozent der Übernachtungsgäste in Deutschland im ländlichen Raum per PKW an (www.dwif.de/news-events/zahl-der-woche/kpi/item/nachhaltige-mobilitaet-tourismus.html). Neben dem PKW ist auch das Flugzeug bei 56 Prozent der Auslandsreisen, die die Deutschen im Jahr 2018 unternommen haben, Spitzenreiter bei der Wahl des Verkehrsmittels (Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. – FUR – 2019).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Am 30. April 2019 hat das Bundeskabinett die Eckpunkte für eine nationale Tourismusstrategie beschlossen (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-tourismusstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=4).

Mit der Strategie soll der Wirtschaftsfaktor Tourismus gestärkt und der gesamte Sektor auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereitet werden. Die nationa-

le Tourismusstrategie hat drei übergeordnete politische Ziele: Tourismus soll die inländische Wertschöpfung erhöhen, die Lebensqualität der in Deutschland lebenden Menschen nachhaltig steigern und einen Beitrag zur internationalen Stabilität leisten. Um diese Ziele zu erreichen, hat die Bundesregierung unter Beteiligung zahlreicher Partner in Wirtschaft, Politik und Verwaltung strategische Ziele der Tourismuspolitik formuliert. Eines dieser Ziele lautet: „Wir unterstützen eine umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des Tourismus.“

An diesem und den anderen strategischen Zielen sollen sich künftige Initiativen aller Verantwortlichen im Tourismus orientieren. Zu den definierten Handlungsfeldern wird die Bundesregierung im Laufe der Legislaturperiode in einem Dialogprozess einen Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen erarbeiten.

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen des Tourismus in Deutschland auf Umwelt und Klima ein, und inwiefern wird die Umwelt durch das Urlaubsverhalten der Deutschen stärker in Anspruch genommen, als während routinierter Lebensphasen?

Die Auswirkungen des Tourismus in Deutschland auf Umwelt und Klima unterliegen räumlichen und saisonalen Unterschieden, die von den jeweiligen Angeboten, Zielgruppen (zum Beispiel Erholungsuchende, Geschäftsreisende) und der Tourismusintensität bestimmt werden. Eine grundsätzliche Betrachtung findet sich im Abschlussbericht des Ressortforschungsvorhabens des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) „Bestandsanalyse Umweltschutz im Tourismus“, Öko-Institut, 15. Juli 2016, www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_um15_16_184_fragen_des_umweltschutzes_bf.pdf.

Zur Intensität der Inanspruchnahme der Umwelt in Relation von Urlaubs- zu Alltagsverhalten liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

- a) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, inwiefern sich das touristische Angebot im Inland auf den Erhalt der Umwelt auswirkt und einen positiven oder negativen Beitrag mit Blick auf lebenswerte Verhältnisse und eine intakte Natur leistet?

Über das in der Antwort zu Frage 1 genannte Forschungsprojekt „Bestandsanalyse Umweltschutz im Tourismus“ hinaus geben weitere Forschungs- und Modellvorhaben einen Eindruck von den Wechselwirkungen zwischen touristischen Angeboten und Natur- und Umweltschutz bzw. wie nachhaltige touristische Angebote den Schutz von Natur und Umwelt in einzelnen Regionen oder Segmenten befördern können. Hierzu gehören zum Beispiel die Ergebnisse des Bundeswettbewerbs Nachhaltige Tourismusdestinationen (www.bmu.de/DL1913), der Wegweiser zur Konzeption und Umsetzung von Naturerlebnisangeboten (www.bmu.de/DL2017), Wintertourismus im Klimawandel oder Ergebnisse zu regionalökonomischen Effekten des Tourismus in Großschutzgebieten (www.bfn.de/themen/tourismus-sport/tourismus/schutzgebiete/oekonomische-effekte.html).

Einen Gesamtüberblick über Vorhaben und Projekte – darunter auch jene mit Umweltbezug – bietet der jährliche Bericht zu den tourismuspolitisch relevanten Haushaltsansätzen im Bundeshaushalt, der von der Bundesregierung für den Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages erstellt wird.

Zusätzlich wird auf Projektaufstellungen in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Tourismusförderung in Deutschland“ auf Bundestagsdrucksache 19/8095 verwiesen.

- b) Welche Rolle spielt nach Auffassung der Bundesregierung der Outgoing-Tourismus bei den Auswirkungen auf die Umwelt und bei der Bewahrung ökologisch intakter Gebiete?

Outgoing-Tourismus kann in den Zieldestinationen sowohl negative als auch positive Auswirkungen auf die Umwelt haben und die Bewahrung ökologisch intakter Gebiete unterstützen oder erschweren. Positive Wirkungen werden vor allem dann erzielt, wenn durch eine nachhaltige Tourismusentwicklung Potenziale vor Ort gehoben werden, zum Beispiel Arbeit und Einkommen für die lokale Bevölkerung durch eine wirtschaftliche Nutzung der Naturräume unter Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten. Der deutsche Outgoing-Tourismus in Entwicklungs- und Schwellenländern kann also einen wichtigen Beitrag dazu leisten, ökologisch intakte Gebiete zu bewahren. Gleichzeitig gilt es, die möglichen negativen lokalen Auswirkungen des Outgoing-Tourismus, wie zum Beispiel Vermüllung, erhöhter Ressourcenverbrauch oder unkontrollierte Eingriffe in die Natur, zu minimieren. Daher ist es essentiell, durch verantwortungsvolle Unternehmensentscheidungen in den Quellmärkten sowie nachhaltiges Destinationsmanagement vor Ort dafür zu sorgen, dass es nicht zu Overtourism, Fehlinvestitionen und damit zu starker Belastung der Umwelt kommt.

Allein die An- und Abreise des Outgoing-Tourismus verursacht Auswirkungen auf die Umwelt, die je nach Distanz und Verkehrsmittel unterschiedlich stark ausfallen beziehungsweise im Vergleich zu den Auswirkungen des Aufenthaltes an einem bestimmten Ort, insbesondere mit Blick auf die klimaschädlichen Emissionen, besonders relevant sind. Dabei weist beispielsweise der für den Outgoing-Tourismus relevante Luftverkehr jährliche Wachstumsraten auf. Die Umweltwirkungen des Reiseverkehrs werden dem Verkehrssektor zugerechnet.

Für die Zielorte treffen dieselben Aspekte wie im Inlandstourismus zu: Sie unterliegen regionalen und saisonalen Unterschieden hinsichtlich einer potenziellen Be- oder Entlastung.

- c) Welchen relativen Anteil hat der Tourismus bezogen auf den globalen Output an Treibhausgasen nach Kenntnis der Bundesregierung?

Zu dieser Frage gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung unterschiedliche Berechnungen. Die Welttourismusorganisation UNWTO schätzt, dass der Tourismus rund 5 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verursacht. Laut aktueller Studie eines internationalen Forscherteams der University of Sydney (Lenzen u. a., 2018) beziffert sich der Treibhausgasausstoß durch den weltweiten Tourismus auf rund 8 Prozent der globalen Emissionen. Die Berechnungen wurden am 23. Mai 2018 veröffentlicht in „Nature Climate Change“ (www.nature.com/articles/s41558-018-0141-x).

- d) Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Maßnahmen der Tourismusindustrie, den Ausstoß von CO₂ zu verringern, und sind diese Bemühungen bezifferbar?

Bei der Tourismusindustrie handelt es sich um unterschiedliche Wirtschaftsbereiche wie Beherbergung und Gastronomie, Reiseveranstaltung und Reisevermittlung, Verkehrsträger und andere. Die unterschiedlichen Sektoren, z. B. der Verkehrssektor bei An- und Abreise oder Mobilität vor Ort, der Gebäude-, Energie- und Landwirtschaftssektor, sind jeweils einzeln zu betrachten.

Aus diesen unterschiedlichen Bereichen sind der Bundesregierung zahlreiche Beispiele von Initiativen bekannt, die beispielsweise umweltfreundliche touristische Mobilität, Unterbringung oder Aktivitäten anbieten oder befördern. Da

jedoch keine vollständige Übersicht gewährleistet werden kann, ist aus Gründen der Wettbewerbsneutralität eine namentliche Nennung nicht geboten.

Wie in anderen Segmenten ist auch im Beherbergungsgewerbe ein zunehmendes Bewusstsein und Interesse für Aspekte der Nachhaltigkeit zu beobachten. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Modellvorhabens „Check-in Energieeffizienz“ wurden in den Jahren 2015 bis 2018 durch die Deutsche Energieagentur (dena) 30 Hotels und Herbergen bei der energetischen Sanierung ihrer Gebäude beratend begleitet. Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Vorhaben wurden im dena-Analysebericht „Insight Hotelimmobilien“ zusammengefasst. Des Weiteren wurden zwei Leitfäden mit Anregungen für die Einbindung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und zur Ansprache von Gästen beim Thema Energiesparen und Nachhaltigkeit entwickelt. Der Bericht und die Leitfäden stehen als Download auf den Internetseiten der dena zur Verfügung (www.effizienzgebäude.dena.de/dena-modellvorhaben/modellvorhaben-hotels-und-herbergen/das-modellvorhaben/ueber-das-modellvorhaben/).

Ein aktuelles Forschungsvorhaben „Weiterentwicklung des nachhaltigen Tourismus“ befasst sich mit der Messbarkeit der Nachhaltigkeit des Deutschlandtourismus, auch im Kontext der Indikatorenentwicklung im Rahmen der 17 Ziele der nachhaltigen Entwicklung der Vereinten Nationen. Das Projekt wird vom BMU finanziell gefördert und vom Umweltbundesamt (UBA) unterstützt. Der Abschlussbericht wird voraussichtlich im Sommer 2020 vorliegen. Ein erstes Themenpapier „Nachhaltigkeit im Tourismus: Entwicklungen, Ansätze und Begriffsklärung“ wurde bereits veröffentlicht unter www.umweltbundesamt.de/publikationen/nachhaltigkeit-im-tourismus-entwicklungen-ansaeetze.

Im Übrigen wird auch auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

- e) Inwiefern sieht es die Bundesregierung als geboten an, dass sich die Tourismusindustrie an einer Weiterführung der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beteiligt?
- f) Welche Rolle soll nach Ansicht der Bundesregierung der Tourismus bei der CO₂-Reduzierung spielen?

Die Fragen 1e und 1f werden gemeinsam beantwortet.

Zur Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens und der 2030-Agenda der Vereinten Nationen mit ihren 17 Zielen der nachhaltigen Entwicklung sollen alle Sektoren beitragen. Sektorziele für die Handlungsfelder Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft sowie Landnutzung und Forstwirtschaft betreffen ebenso deren touristische Nutzung bzw. Verwendung. Fragen zur Reduzierung von CO₂ und mögliche konkrete Ausgestaltungen von Maßnahmen sind aktuell Gegenstand des Kabinettsausschusses Klimaschutz, in dessen Rahmen ein Maßnahmenprogramm entwickelt werden soll.

2. Welche Informationen liegen der Bundesregierung darüber vor, in welchem Umfang Angebote zur Kompensation des „ökologischen Fußabdrucks“ von Seiten der Tourismusindustrie angeboten werden, und wie bewertet die Bundesregierung diese?

Nach öffentlich zugänglichen Informationen bieten zahlreiche Flug- und Busunternehmen, Reiseveranstalter oder Reiseportale eine CO₂-Kompensation an. Kunden können diese oft optional mit einem Klick hinzubuchen. Teilweise ist die Kompensation bereits im Reisepreis enthalten. Allgemein ist bei jeder CO₂-Kompensation das konkrete Angebot entscheidend für eine Bewertung; hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 2b verwiesen.

- a) Wie stark wurden diese Angebote zur CO₂-Kompensation nach Kenntnis der Bundesregierung von deutschen Urlaubern in den Jahren 2015 bis 2018 genutzt?

Der Bundesregierung liegen keine amtlichen Daten dazu vor, in welchem Umfang die konkreten Kompensationsangebote von Reiseunternehmen tatsächlich genutzt werden. Im Rahmen der Reiseanalyse 2019 (FUR Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V.) hat das BMU eine Sonderfrage zur CO₂-Kompensation stellen lassen. Als vorläufiges Ergebnis haben 4 Prozent der Befragten eine CO₂-Kompensation ihrer Urlaubsreise für An- und Abreise oder Aufenthalt getätigt. Der abschließende Bericht mit ausführlichen Befragungsergebnissen wird voraussichtlich im Oktober oder November 2019 veröffentlicht.

- b) Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung Anhaltspunkte dafür, welche Merkmale besonders erfolgreiche Kompensationsmodelle kennzeichnen?

Bei der Nutzung von Klimaschutzprojekten zur freiwilligen Kompensation von Treibhausgasen tragen nach Auffassung der Bundesregierung unter anderem die nachfolgenden Kriterien zu einer effektiven Kompensation bei:

- Projekte zur Minderung von Treibhausgasen müssen sicherstellen, dass ihre Reduktion, Vermeidung oder Speicherung von Emissionen zusätzlich ist. Zusätzlichkeit bedeutet, dass die Klimaschutzmaßnahme des Projekts ohne die zu erwarteten Erlöse aus dem Verkauf der Zertifikate nicht stattgefunden hätte.
- Projekte zur Minderung von Treibhausgasen müssen dauerhaft angelegt sein, die nachhaltige Entwicklung fördern und dürfen keine schwerwiegenden nachteiligen Umweltauswirkungen verursachen. Es muss sichergestellt sein, dass Doppelzählung der Minderungsgutschriften vermieden wird. Zudem ist eine Prüfung der Projekte durch unabhängige Sachverständige ein zentrales Merkmal für die Qualität der Gutschriften.

Des Weiteren wird auf den entsprechenden Ratgeber des Umweltbundesamtes verwiesen: „Freiwillige CO₂-Kompensation durch Klimaschutzprojekte“. (www.umweltbundesamt.de/publikationen/freiwillige-co2-kompensation-durch).

3. Welche Projekte oder Maßnahmen deutscher Unternehmen innerhalb der touristischen Wertschöpfungskette zum Umwelt- oder Klimaschutz sowie zur CO₂-Reduzierung sind der Bundesregierung bekannt?
 - a) Welche dieser Projekte werden oder wurden nach Kenntnis der Bundesregierung vom Bund oder den Ländern in welcher Art und Weise gefördert?

Die Fragen 3 und 3a werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist zum Beispiel das Projekt „Reserva Bosque La Tigra: Biodiversität in Aktion“ bekannt, das im Rahmen des develoPPP.de-Programms des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) umgesetzt wird. Das Projektland ist Costa Rica. Das Projektziel des seit dem 1. November 2017 laufenden Projektes ist, ein replizierbares Modell für nachhaltigen Ökotourismus zu schaffen. Dazu soll unter anderem ein ökologisches Zentrum – El Bosque La Tigra – errichtet werden, das Reisende und Einheimische, besonders Kinder und Jugendliche, über Arten- und Naturschutz informieren und dafür sensibilisieren soll.

Konkrete Maßnahmen zum Umwelt- oder Klimaschutz beziehungsweise zur CO₂-Reduzierung sind dabei eine Aufforstung eines 14 ha umfassenden Gebietes mit 14.000 einheimischen Bäumen, die Einrichtung eines Ökozentrums, die Verbesserung der Umweltbildung von Kindern und Jugendlichen sowie die Zertifizierung und Ausbildung von Reiseleiterinnen und Reiseleitern im Ökotourismus. Das Projekt läuft bis zum 31. Oktober 2020.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1d verwiesen.

- b) Fand oder findet eine Evaluierung der Förderungen statt?

Wenn ja, wie fallen die Ergebnisse der Evaluierung aus?

Wenn nein, aus welchen Gründen wird auf eine Evaluierung verzichtet?

Aktuell findet im Rahmen der Ressortforschung des BMU eine Evaluierung der von dem BMU, dem Bundesamt für Naturschutz (BfN) und dem Deutschen Tourismusverband (DTV) initiierten Bundeswettbewerbe Nachhaltige Tourismusdestinationen 2012/13 und 2016/17 zur Förderung und Weiterentwicklung nachhaltiger Destinationen in Deutschland statt. Mit den Ergebnissen ist voraussichtlich im November 2020 zu rechnen.

Eine Einzelevaluierung von Projekten des develoPPP.de-Programms ist nicht vorgesehen. Auf die Evaluierung des develoPPP.de-Programms durch das Deutsche Evaluierungsinstitut der Entwicklungszusammenarbeit (DEval, 2017) wird verwiesen.

Ansonsten wird grundsätzlich im Rahmen der Begleitung der geförderten Projekte die Erreichung der avisierten Projektziele seitens der Fördermittelgeber überprüft.

- c) Plant die Bundesregierung, weitere Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz im Tourismus zu fördern?

Wenn ja, wie gestalten sich diese aus?

Die Bundesregierung fördert im Rahmen ihrer Forschungsprogramme Basistechnologien, die Entwicklungen in zentralen Anwendungsfeldern vorantreiben und so als Wachstumstreiber in vielen Branchen, darunter auch in der Querschnittsbranche Tourismus, wirken. Zu den Schwerpunkten bei der Fortführung der erfolgreichen Hightech-Strategie gehören auch Fragen zu Klima und Mobilität. Darüber hinaus werden kleine und mittlere Unternehmen im Tourismus

durch spezielle technologieoffene Förderprogramme unterstützt, die dem gesamten Mittelstand zur Verfügung stehen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung weiter Teile der deutschen Reisewirtschaft, dass das Abdrucken von sog. Preisteilen in Reisekatalogen nicht nur ökonomisch sondern auch ökologisch fragwürdig ist?

Plant die Bundesregierung, die Verpflichtung zu gedruckten Preisteilen im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes analog zu den Nachbarländern Niederlande und Großbritannien aufzuheben?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, aus welchen Gründen wird von einer Aufhebung abgesehen?

Aus Gründen des Verbraucherschutzes gilt die Preisangabenverordnung (PAngV) auch für Reisekataloge.

Die Grundvorschrift in § 1 Absatz 1 PAngV besagt, dass, wer Verbrauchern Leistungen anbietet oder als Anbieter dafür wirbt, die Preise einschließlich der Umsatzsteuer und sonstigen Preisbestandteile (Gesamtpreise) anzugeben hat. Der Preis ist regelmäßig für Verbraucher eine wesentliche, wenn nicht sogar die ausschlaggebende Information.

Grundsätzlich begrüßt die Bundesregierung die Nutzung von Maßnahmen der Digitalisierung zur Erzielung positiver ökonomischer und ökologischer Effekte. Gleichzeitig ist den Belangen des Verbraucherschutzes angemessen Rechnung zu tragen.

Zu den rechtlichen Regelungen der Niederlande und Großbritanniens sowie ihrer Vereinbarkeit mit europäischem Recht liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, die über die öffentlich verfügbaren Informationen hinausgehen.

5. Welche Anreize und Förderungen, Projekte und Maßnahmen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung für Umwelt- und Klimaschutz, CO₂-Reduzierung sowie für die energetische Sanierung von Betrieben des Gastgewerbes?

a) Seit wann bestehen diese Förderungen und Anreize nach Kenntnis der Bundesregierung, und wie verlief der jeweilige Mittelabfluss?

b) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Beantragungen vor?

Wenn ja, welche?

c) Fand eine Evaluierung der Förderungen statt?

Wenn ja, wie fällt diese aus?

Wenn nein, aus welchen Gründen wurde auf eine Evaluierung verzichtet?

Die Fragen 5 bis 5c werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem aus dem CO₂-Gebäudesanierungsprogramm finanzierten und von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) administrierten Förderprogramm „Energieeffizienzprogramm – Energieeffizient Bauen und Sanieren“ (KfW-Programmnr. 276/277/278) werden seit Programmbeginn am 1. Juli 2015 private Unternehmen, freiberuflich Tätige und Contracting-Geber bei Neubau und Sanierung gewerblich genutzter Nichtwohngebäude finanziell unterstützt. Auch Eigentümer von Gebäuden des Gastgewerbes können hiervon profitieren. Gefördert werden umfassende Sanierungen zum KfW-Effizienzhaus und Sanie-

rungen über Einzelmaßnahmen (zum Beispiel Dämmung Gebäudehülle, Fensteraustausch, Erneuerung Heizung) sowie der Neubau oder Ersterwerb eines Nichtwohngebäudes im KfW-Effizienzgebäudestandard mit zinsverbilligten Krediten in Verbindung mit Tilgungszuschüssen. Seit Programmbeginn im Jahr 2015 wurden bis zum 31. Juli 2019 insgesamt rd. 5.370 Zusagen mit einem Zusagevolumen von insgesamt rund 12,3 Mrd. Euro erteilt. Eine Aussage zu branchenbezogenen Anteilen ist nicht möglich. Eine Betrachtung nach Nutzung der Gebäude wie z. B. Beherbergung und Verpflegung ist im Rahmen der derzeit laufenden Evaluierung vorgesehen. Ergebnisse sind für Ende 2019 zu erwarten.

Mit dem Marktanzreizprogramm zur Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt (MAP) fördert die Bundesregierung seit nunmehr 20 Jahren Technologien zur erneuerbaren Wärme- und Kältebereitstellung mit dem Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch für Wärme und Kälte bis zum Jahr 2020 auf 14 Prozent zu erhöhen. Antragsberechtigt sind hier neben Privatpersonen auch freiberuflich Tätige, Kommunen, kommunale Gebietskörperschaften und kommunale Zweckverbände, Unternehmen sowie sonstige juristische Personen des Privatrechts, insbesondere gemeinnützige Organisationen oder Genossenschaften. Seit Programmbeginn im Jahr 1999 wurden hier bereits insgesamt rd. 3,8 Mrd. Euro an Fördermitteln ausgezahlt (Stichtag 30. Juni 2019) und hauptsächlich der Einsatz erneuerbarer Energien in der Sanierung von Bestandsgebäuden gefördert. Eine Aufgliederung in private oder gewerbliche Antragstellende beziehungsweise nach Branchen wie zum Beispiel Tourismus oder Gastgewerbe ist nicht möglich. Das MAP wird laufend evaluiert und die Berichte der Förderjahre 2014 bis 2017 sind im Internet einsehbar (www.erneuerbare-energien.de/EE/Navigation/DE/Foerderung/Marktanzreizprogramm/marktanzreizprogramm.html).

- d) Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über Beratungs- und Informationsprogramme zum Umwelt- und Klimaschutz, CO₂-Reduzierung sowie der energetischen Sanierung von Betrieben des Gastgewerbes vor?

Die Energieberatung für Betriebe des Gastgewerbes wird über das Förderprogramm „Energieberatung im Mittelstand“ finanziell unterstützt. Gefördert werden alle Unternehmen des Mittelstandes. Gemäß einer Evaluierung des Förderprogramms sparen die kleineren und mittleren Unternehmen dabei durchschnittlich rund 14 Prozent Energie pro Jahr ein, dies entspricht ca. 120 Megawattstunden (MWh) jährlich. Mit der Informationskampagne „Deutschland macht’s effizient“ informiert das BMWi alle Energieverbraucher (private Haushalte, Unternehmen und Kommunen) über die Themen Energieeffizienz und erneuerbare Wärme.

Die vom BMU unterstützte Klimaschutzkampagne vom Deutschen Hotel- und Gaststättenverband e. V. (DEHOGA) und vom Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) ist eine der ersten größeren Branchenkampagnen für Klimaschutz in Deutschland. Ziel ist vor allem die branchenspezifische Information und Beratung zu Klimaschutzmaßnahmen von Verbandsunternehmen.

Auf der Grundlage der sehr erfolgreich durchgeführten und vom BMU geförderten Energiekampagne des DEHOGA-Bundesverbandes für das Hotel- und Gaststättengewerbe (1. April 2014 bis 31. März 2017) wird seit 2018 eine weitere Klimaschutzkampagne für Unternehmen des DEHOGA sowie des BGA etabliert beziehungsweise verstetigt (1. September 2018 bis 31. August 2021). Klimaschutz soll fester Bestandteil der Verbandspolitik sowie der Geschäftspolitik in den Mitgliedsunternehmen werden. Ziel der neuen Kampagne ist es unter anderem, einen intensiven Erfahrungsaustausch zwischen DEHOGA und BGA zu verstetigen und auf dieser Grundlage geeignete Aktivitäten für den

BGA zu entwickeln sowie die Kampagnenaktivitäten des DEHOGA weiterzuentwickeln.

Die Klimakampagne des DEHOGA wurde bereits verschiedentlich evaluiert, insbesondere im Hinblick auf die Reichweite anhand von Besucherzahlen und Downloads von der Kampagnenwebseite sowie einer Beobachtung der Reichweite in den Medien. Diese bescheinigen ein hohes und wachsendes Niveau innerhalb der Zielgruppe. Ferner wurden die bereitgestellten Materialien (unter anderem Leitfäden zu Energieeffizienz im Betrieb) durch Nutzerbefragungen und Expertenreviews geprüft und fortlaufend optimiert. Die Ergebnisse sollen in die neue Kampagne mit BGA und DEHOGA übertragen werden. Auch zum neuen Projekt gehört wieder eine intensive Evaluierung.

Aus Sicht der Bundesregierung leisten diese Klimaschutzkampagnen einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Einsparung und zum Klimaschutz. Sie sind beispielgebend für die Entwicklung weiterer Branchen-Kampagnen.

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Erreichbarkeit von Urlaubsregionen sowie die Mobilität vor Ort vom PKW unabhängig zu gestalten?

Die destinationsbezogene Gestaltung der Tourismusentwicklung fällt in den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Bundesländer.

7. Welche Projekte zur Förderung der Nachhaltigkeit, CO₂-Reduzierung sowie Klima- und Umweltschutz in der Kreuzfahrt (Fluss und See) sind der Bundesregierung bekannt?
 - a) Welche dieser Projekte werden nach Kenntnis der Bundesregierung gefördert, und wo befinden sich diese Projekte?
 - b) Plant die Bundesregierung, die bestehenden Projekte zu verstetigen oder auszubauen?
 - c) Findet oder fand eine Evaluation der Projekte statt?

Wenn ja, welche Ergebnisse hatten diese Evaluationen?

Die Fragen 7 bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

Dabei wird darauf hingewiesen, dass der Anteil der Kreuzfahrtschiffe am weltweiten Schiffbestand weniger als 1 Prozent beträgt.

Das BMZ fördert seit 2017 eine Initiative für nachhaltige Entwicklung von Küstenregionen und nachhaltiges Destinationsmanagement zum Schutz der Meere. Bestandteil ist der Hamburger Runde Tisch mit der Kreuzfahrtindustrie. Die Fortsetzung dieses Dialogs ist geplant. Weiterer Bestandteil ist ein Pilotprojekt zur Unterstützung der Lokalverwaltungen der Kreuzfahrthäfen Cozumel (Mexiko), Belize und Roatán (Honduras) beim Aufbau eines Netzwerkes für nachhaltiges Destinationsmanagement. Eine Abschlussevaluierung hat noch nicht stattgefunden.

Die beiden durch das BMWi geförderten Projekte GasPax (Oktober 2009 bis September 2012) und BunGas (Dezember 2011 bis August 2013), die im Rahmen des internationalen Projektes ERA-NET MARTEC durchgeführt und unter dem Dach der maritimen Forschungsstrategie im Maritimen Forschungsprogramm gefördert werden, haben maßgeblich dazu beigetragen, Flüssigerdgas (LNG) als Kraftstoff für Kreuzfahrtschiffe einzuführen. Die Projekte GasPax und BunGas wurden mit positiver Bilanz evaluiert, da die geförderte Technologieentwicklung jetzt zur Verfügung steht. Eine Verstetigung des Projektes ist nicht geplant. Durch die Einspeisung der Projektinhalte in die Ausgestaltung

des IGF-Codes (International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels, Verabschiedung am 11. Juni 2015) wurde ein wichtiges, verbindliches internationales Regelwerk mit auf den Weg gebracht, das kurz darauf die erste Bestellung eines LNG-getriebenen Kreuzfahrtschiffes (AIDAnova am 15. Juni 2015) ermöglicht hat. Im Verbund MethMare des Leitprojekts MethQuest, die beide im Förderschwerpunkt „MARITIME.Green Propulsion“ des maritimen Forschungsprogramms gefördert werden (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/maritime-forschungsstrategie-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=6), geht es einerseits um den Einsatz von grünem Methan als Brennstoff und andererseits um die Verhinderung von Methanschlupf, der bei LNG-Motoren auftritt und höchst klimawirksam ist. Dieser Thematik widmen sich auch die Projekte IMOKAT und MinMeth (gefördert im Maritimen Forschungsprogramm) sowie das im Energiebereich geförderte Projekt E2Fuels. Da diese drei Projekte noch nicht ausgelaufen sind, fand eine Evaluierung noch nicht statt. Eine Entscheidung über den Ausbau oder eine Verstetigung der Projekte fand noch nicht statt.

Mit dem Projekt MethaShip, das ebenfalls im Maritimen Forschungsprogramm gefördert wurde, wurde untersucht, ob Methanol als Brennstoff für Kreuzfahrtschiffe sicher einsetzbar ist. Auch hier wurde in Richtung des IGF-Codes gearbeitet. Das Projekt MethaShip wurde mit positiver Bilanz evaluiert, da die geförderte Technologie jetzt zur Verfügung steht und die Ergebnisse aus technischer Sicht auch für einen Einsatz von Methanol sprechen.

Mit dem Inkrafttreten der Richtlinie MEPC.200(62) ist die Ostsee ab dem 1. Januar 2013 das erste Sondergebiet nach der Anlage IV des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung (MARPOL) durch die Einleitung von Schiffsabwässern. Angesichts dieser strengeren Umwelanforderungen muss zukünftig erheblich mehr Aufwand für die Reinigung der Schiffsabwässer betrieben werden.

Zentrales Ziel des Projekts NAUTEK, das im Maritimen Forschungsprogramm gefördert wird, ist die Entwicklung nachhaltiger Aufbereitungstechnologien zur Abwasserreinigung und -wiedernutzung auf Kreuzfahrtschiffen. Die Projekt ist abgeschlossen und die Evaluierung hat ergeben, dass die Projektziele erreicht wurden. Ein Ausbau bzw. eine Verstetigung ist nicht vorgesehen.

Ziel des Projekts CLEAN, das im Maritimen Forschungsprogramm gefördert wird, ist ein umfassendes und innovatives Konzept zur Behandlung von organischen Abfällen auf Kreuzfahrtschiffen. Anfallende organische Abfälle an Bord eines Kreuzfahrtschiffes sollen umweltgerecht verwertet werden, indem daraus Biogas und Energie gewonnen werden. Das Projekt läuft noch, weshalb eine Evaluierung noch nicht stattfand. Eine Entscheidung über den Ausbau oder die Verstetigung des Projekts fand noch nicht statt.

Wie heute schon für Neubauten von Forschungsschiffen, könnten auch in Zukunft strengere Regeln für die Schallsignatur von Kreuzfahrtschiffen greifen. Erste generelle Empfehlungen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) gibt es bereits seit 2014. Ferner gibt es nationale Anforderungen (z. B. Glacier Bay National Park, Alaska). Hier müssen Schiffe, wenn sie die Wasserstraßen passieren, ihre akustische Signatur angeben. Im Projekt TSCHALL, das aus dem Maritimen Forschungsprogramm gefördert wird, geht es um die Ermittlung tieffrequenter Schallabstrahlung von Maschinengeräuschen ins Wasser und entsprechend wirksame Gegenmaßnahmen. Das Projekt läuft noch, weshalb eine Evaluierung noch nicht stattfand. Eine Entscheidung über den Ausbau oder die Verstetigung des Projekts fand noch nicht statt.

Kabinen tragen maßgeblich zum Material- und Energieverbrauch des gesamten Schiffes bei. Vor diesem Hintergrund hat sich das EcoCab-Konsortium, das Fördermittel aus dem Maritimen Forschungsprogramm erhält, die Entwicklung

einer nachhaltigen und dezentral versorgten Niedrigenergie-Kabine zum Ziel gesetzt. Die Minimierung des ökologischen Fußabdrucks soll hierbei keine negativen Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Passagiere an Bord haben. Unter anderem wird ein dezentrales Klimatisierungskonzept für Schiffskabinen entwickelt, welches einen weiteren Beitrag zur Reduzierung des Energiebedarfs leistet. Das Projekt ist im Sommer 2019 angelaufen. Eine Evaluierung sowie eine Entscheidung über einen Ausbau oder eine Verstetigung des Projektes fand demzufolge noch nicht statt.

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse darüber vor, welche Förderprojekte Dritter zur Nachhaltigkeit, CO₂-Reduzierung sowie zum Klima- und Umweltschutz in der Kreuzfahrt existieren.

8. Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz von Flüssigerdgas LNG, Landstrom oder Abgasreinigungssystemen in der Kreuzschifffahrt zur Senkung von Emissionen?

Bei dem Begriff Emissionen muss zwischen Luftschadstoffemissionen, klimarelevanten Emissionen und Emissionen in die Meeresumwelt unterschieden werden. Dabei ist selbst bei weitgehender Reduktion stofflicher Belastungen eine Störung der Umwelt durch physische Störung und Schallemissionen nicht vermeidbar und bei steigendem Aufkommen von erhöhter Signifikanz.

Durch den Einsatz von LNG werden die Lärm- und Luftschadstoffemissionen (Schwefeldioxid, Partikel, Ruß, Stickstoffoxide) im Vergleich zum normalerweise bei Kreuzfahrtschiffen eingesetzten Schweröl oder Diesel deutlich reduziert. Auch in Bezug auf Kohlendioxid führt LNG zu einer Minderung. Das Entweichen von Methan (sog. Methanschlupf) während Versorgung und Verbrennung ist jedoch höchst klimawirksam. Die Treibhausgasbilanz von LNG hängt daher stark vom Methanschlupf ab und wird in wissenschaftlichen Studien unterschiedlich beurteilt. Zum Erreichen der Klimaziele, wie sie die IMO 2018 beschlossen hat, wird der Einsatz von fossilem LNG nicht ausreichen. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, dass der Seeverkehr (einschließlich Kreuzfahrtschiffen) bis 2050 treibhausgasneutral wird, um einen Beitrag zum Erreichen der Temperaturziele des Übereinkommens von Paris zu leisten.

Im Rahmen des Ressortforschungsvorhabens „Klimaschutz im Luft- und Seeverkehr: Optionen zur Erreichung der Klimaziele“ des BMU werden im Zeitraum 2018 bis 2020 Implementationspfade und konkrete Handlungsempfehlungen für die Einführung treibhausgasneutraler Kraftstoffe für den Seeverkehr entwickelt. Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/3662 verwiesen. Im Fall von strombasierten Kraftstoffen ist entscheidend, dass der Strom zur Herstellung dieser Kraftstoffe ausschließlich aus zusätzlichen erneuerbaren Quellen stammt.

Die Nutzung von Landstrom statt bordeigener Hilfsdieselmotoren oder Generatoren ist eine geeignete Möglichkeit zur Senkung von Luftschadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen in See- und Binnenhäfen. Stammt der Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Quellen wird ebenfalls ein Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen geleistet.

In Bezug auf Abgasreinigungssysteme (sog. Scrubber), auch bei Kreuzfahrtschiffen, wird auf die Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 19/5356 verwiesen.

9. Welcher Strategie folgt die Bundesregierung zur Förderung, Erforschung und weiteren Entwicklung innovativer Antriebstechnologien (beispielsweise Brennstoffzellen, Power-to-Gas und Batterietechnologie) in der Kreuzfahrt?
- a) Welche konkreten Projekte oder Forschungspartnerschaften, die den Einsatz dieser Technologien in der Kreuzfahrt fördern, wurden seitens der Bundesregierung bisher initiiert?
- b) Sind der Bundesregierung Projekte, die den Einsatz dieser Technologien an Bord von Kreuzfahrtschiffen zum Ziel haben, bekannt?
- Wenn ja, welche?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Die Förderung innovativer Antriebstechnologien adressiert nicht speziell die Kreuzfahrtschiffahrt. Die etablierten Förderprogramme, unter anderem das Maritime Forschungsprogramm (hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen) der Bundesregierung zur Unterstützung alternativer Kraftstoffe und Antriebe in der Schifffahrt, stehen auch Antragstellern aus der Kreuzfahrtschiffahrt offen. Dies gilt insbesondere für die Förderrichtlinie für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen mit LNG und die Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP II).

10. Wie bewertet die Bundesregierung den Entwicklungsstand der Power-to-Liquid-Technologie?

Die Bundesregierung unterstützt die Weiterentwicklung der Power-to-Liquid-Technologie in mehreren Forschungsvorhaben. Insbesondere in der Schiff- und Luftfahrt sowie teilweise auch im Schwerlastverkehr wird zukünftig ein hoher Bedarf an synthetischen Kraftstoffen erwartet, um die angestrebte Reduktion der Treibhausgase erreichen zu können. Aktuell sind die Kosten für die Produktion dieser Kraftstoffe allerdings sehr hoch und fossilen Kraftstoffen werden ihre externen Umwelt- und Klimakosten nicht angerechnet, so dass synthetische Kraftstoffe nicht mit fossilen Kraftstoffen am Markt konkurrieren können. Deshalb unterstützt die Bundesregierung die Weiterentwicklung der Produktion hin zu einem industriellen Maßstab. Beispielsweise fördert das BMWi in dem kürzlich gestarteten Ideenwettbewerb „Reallabore der Energiewende“ mit jährlich 100 Mio. Euro insbesondere die Umsetzung innovativer Power-to-Gas- und Power-to-Liquid-Technologien im industriellen Maßstab unter realen Bedingungen.

11. Bestehen seitens des Bundes bereits Pläne zur Förderung der Anreize, synthetisches Kerosin, das durch die Power-to-Liquid-Technologie erzeugt wurde, in den Markt einzuführen, oder plant die Bundesregierung diese?

Die Bundesregierung prüft im Zusammenhang mit den Arbeiten des Kabinettsausschusses Klimaschutz, wie die Markteinführung synthetischen Kerosins angereizt werden kann.

Das BMWi verfolgt im Rahmen des Programms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ in Bezug auf die Förderung im Bereich der Antriebstechnologien einen technologieoffenen Ansatz. Im Rahmen dessen werden, insbesondere über die Förderinitiative „Energiewende im Verkehr: Sektorkopplung durch die Nutzung strombasierter Kraftstoffe“, eine Reihe von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gefördert, die die antriebsseitige Nutzung alternativer Kraftstof-

fe (Power to Gas, Power to Liquid) zum Gegenstand haben. Für die aktuell im Zuge dieser Initiative verfolgten vier Verbundprojekte, an denen insgesamt 37 Partner beteiligt sind, stellt das BMWi mehr als 20 Mio. Euro an Fördergeldern bereit.

Die Herstellung der synthetischen Kraftstoffe ist ebenfalls Gegenstand der genannten Initiative.

Daneben fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) von 2019 bis 2022 das Verbundvorhaben „NAMOSYN – Nachhaltige Mobilität mit synthetischen Kraftstoffen“. Ziel des Projektes ist es, synthetische Kraftstoffe für Diesel- und Ottomotoren zu entwickeln und Verfahren zu deren nachhaltiger und großskaliger Produktion zu erforschen.

Angesichts der zukünftigen Bedeutung von Wasserstoff und synthetischen Energieträgern für die Energiewende und den damit verbundenen industriepolitischen Chancen erarbeitet die Bundesregierung derzeit eine nationale Wasserstoffstrategie. Zentrales Element der Wasserstoffstrategie wird ein nationaler Aktionsplan sein, um den Markthochlauf von Wasserstoff und synthetischen Energieträgern, wie synthetisches Methan oder synthetisches Kerosin, sowie die dafür benötigten Technologien zu unterstützen.

12. Wie bewertet die Bundesregierung den Entwicklungsstand der Power-to-Gas-Technologie?

Die Technologien für Power-to-Gas-Verfahren sind weiter entwickelt als die Herstellung flüssiger Kraftstoffe. Im Hinblick auf Anlagenbau und Elektrolyseverfahren befindet sich die deutsche Industrie bereits heute in einer guten Position. Forschungsbedarf besteht beispielsweise noch darin, die biologische Methanisierung und die Untergrund-Methanisierung weiterzuentwickeln. Die Nutzung von synthetischem Methan als Kraftstoff wird im Verbundvorhaben MethQuest der Förderbekanntmachung „Energiewende im Verkehr“ erforscht.

Power-to-Gas-Anlagen sind allerdings in vielen Fällen ebenfalls noch nicht rentabel und werden daher bisher vor allem in Demonstrationsanlagen im einstelligen Megawattbereich betrieben. Im Rahmen des BMWi-Ideenwettbewerbs „Reallabore der Energiewende“ wurden einige Projektvorschläge ausgewählt, die die flexible und effiziente Erzeugung von Wasserstoff und dessen Einspeisung ins Gasnetz in einem Maßstab oberhalb von 10 Megawatt (MW) voranbringen sollen. Weitere technologische Herausforderungen bestehen, wenn man die Erzeugung von Wasserstoff in direkter Kopplung mit Offshore-Windparks koppeln möchte.

Daneben ist die Erforschung und Weiterentwicklung von Power-to-Gas-Technologien ein zentraler Bestandteil des vom BMBF seit 2016 geförderten Kopernikus-Projekts „P2X“.

13. Welche direkten und indirekten Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung eine CO₂-Steuer, wie sie die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Svenja Schulze vorschlägt, auf den deutschen Reisemarkt?

Eine Prüfung der Bepreisung von CO₂ findet derzeit im Rahmen des Kabinettsausschusses Klimaschutz statt. Die klimapolitischen Effekte und Auswirkungen auf verschiedene Branchen hängen maßgeblich von der konkreten Ausgestaltung möglicher Maßnahmen ab, weshalb hierzu derzeit keine Aussagen getroffen werden können.

14. Welchen klimapolitischen Effekt hat und hatte nach Kenntnis der Bundesregierung die Luftverkehrsteuer, und welchen zusätzlichen Effekt erhofft sich die Bundesregierung von einer CO₂-Steuer?

Zum klimapolitischen Effekt der Luftverkehrsteuer liegen der Bundesregierung keine aktuellen Erkenntnisse vor.

Im Bericht über die Auswirkungen der Einführung des Luftverkehrsteuergesetzes an den Deutschen Bundestag wurde 2012 ausgeführt, dass positive ökologische Auswirkungen in dem Umfang der Dämpfung des Passagierwachstums eingetreten sind. Im Einzelnen wird hierzu auf Bundestagsdrucksache 17/10225 verwiesen. Ein aktueller Bericht liegt hierzu nicht vor.

15. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, die Luftverkehrsteuer anzuheben?

Der Vorschlag einer Erhöhung der Luftverkehrsteuer wird derzeit erörtert, so dass eine abschließende Bewertung der Bundesregierung noch nicht vorliegt.

16. In welcher Höhe müsste nach Kenntnis der Bundesregierung eine Anhebung der Luftverkehrsteuer erfolgen, damit hierdurch ein positiver Effekt auf die Nutzung des Schienenverkehrs eintritt?

Hat die Bundesregierung alternativ geprüft, ob nicht auch niedrigere Beförderungsentgelte bei der Bahn zu einem positiven Effekt auf die Nutzung des Schienenverkehrs führen?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung gekommen?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Kenntnisse vor, zu welchen Verlagerungseffekten zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luftverkehr eine Anhebung der Luftverkehrsteuer führen würde.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Sinnhaftigkeit einer CO₂-Steuer auf den innereuropäischen Luftverkehr, der bereits am Europäischen Emissionshandel teilnimmt und für jeder Tonne CO₂ ein Zertifikat vorweisen muss?

Eine Prüfung der Bepreisung von CO₂ findet derzeit im Rahmen des Kabinettsausschusses Klimaschutz statt. Die Bundesregierung wird hierfür die Anreiz- und die Lenkungswirkung derzeit bestehender, staatlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern überprüfen. Die klimapolitischen Effekte und Auswirkungen auf verschiedene Branchen hängen maßgeblich von der konkreten Ausgestaltung möglicher Maßnahmen ab, weshalb hierzu derzeit keine Aussagen getroffen werden können.

18. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung darüber, wie sich das Preis-Leistungs-Verhältnis zwischen stark frequentierten Urlaubsangeboten im Inland und Ausland unterscheidet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Nach Einschätzung des Deutschen Reiseverbandes (DRV) lässt sich laut DRV aber feststellen, dass die Kaufkraft deutscher Urlauber innerhalb des eigenen Landes sowie einiger direkter Nachbarstaaten (zum Beispiel Frankreich, Österreich, Schweiz) häufig geringer ausfällt als in entfernteren Regionen (zum Bei-

spiel Griechenland, Türkei, Ägypten oder Tunesien). Gerade die Region im östlichen Mittelmeer ist nach Einschätzung des DRV in den letzten Jahren mit sehr attraktiven Angeboten in Erscheinung getreten, so dass mehr Familien diese preiswerten Arrangements für sich entdeckt haben.

19. Inwiefern spielen nach Auffassung der Bundesregierung finanzielle Erwägungen bei der Planung von Familienurlaub eine Rolle bei der Wahl des Zielgebietes?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine empirischen Erkenntnisse vor.

20. Inwiefern sieht es die Bundesregierung als erstrebenswert an, dass Urlaubsreisen auch künftig für Haushalte mit geringem Einkommen möglich bleiben?

Die Bundesregierung hat in den Eckpunkten der nationalen Tourismusstrategie sechs Handlungsfelder definiert. Eines davon lautet: „Auf nachhaltige Entwicklung im und durch Tourismus setzen“. Darin heißt es unter anderem: „Wesentliches Element der Lebensqualität ist auch die Teilhabe aller Menschen am Tourismus. [...] Zur Teilhabe aller gehört auch, Kindern und Jugendlichen unabhängig von wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Umständen Reisen zu ermöglichen.“ Insofern sieht es die Bundesregierung als erstrebenswert an, dass Urlaubsreisen auch künftig für Haushalte mit geringem Einkommen möglich bleiben.

Familien mit kleinen Einkommen haben unter anderem die Möglichkeit, in derzeit 88 gemeinnützigen Familienferienstätten Urlaub zu verbringen. Familienferienstätten verzichten in der Hochsaison auf Preissteigerungen, und es gibt für diese Familien einen ermäßigten Preis. Zudem bezuschussen viele Bundesländer den Urlaub in einer Familienferienstätte. Das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend fördert die Bundesarbeitsgemeinschaft Familienerholung sowie anteilig Projekte beziehungsweise Bau- und Umbaumaßnahmen in Familienferienstätten.

Soweit es um die Sicherung des soziokulturellen Existenzminimums für Beziehender von Grundsicherungsleistungen geht, werden keine individuellen Urlaubs- und Ferienreisen bezuschusst. Vielmehr sind im monatlichen Regelbedarf die im Regelbedarfsermittlungsgesetz ausgewiesenen Verbrauchsausgaben für Gaststätten- und Beherbergungsdienstleistungen berücksichtigt.

Liegen bei Kindern und Jugendlichen die gesetzlichen Voraussetzungen zum Bezug von Bildungs- und Teilhabeleistungen vor, können Teilhabeleistungen im Rahmen des sogenannten Bildungspakets erbracht werden. Danach wird neben dem monatlichen Regelbedarf der dort geregelte Bedarf zur Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben in der Gemeinschaft (u. a. die Teilnahme an Freizeiten) in Höhe von 15 Euro monatlich berücksichtigt, wenn entsprechende Aktivitäten nachgewiesen sind. Darüber hinaus werden die tatsächlichen Aufwendungen anerkannt für ein- oder mehrtägige Fahrten mit der Schule, Kita oder in der Kindertagespflege (zum Beispiel für Schulausflüge und Klassenreisen im Rahmen der schulrechtlichen Bestimmungen).

Entsprechende Leistungen des Bildungspakets gelten im Rahmen der Sozialhilfe, der Grundsicherung für Arbeitsuchende, des Asylbewerberleistungsgesetzes sowie nach dem Bundeskindergeldgesetz für Familien mit Kinderzuschlag oder Wohngeld.

