



Kurzprotokoll der 12. Sitzung

Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 18. Mai 2022, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Jana Schimke, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 3

Öffentliche Anhörung zum Thema "Nachhaltiger
Tourismus"

**Teilnehmerliste Ausschussmitglieder**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Hagl-Kehl, Rita Schneider, Daniel Werner, Lena Yüksel, Gülistan Zierke, Stefan	
CDU/CSU	Brehmer, Heike Donth, Michael Karliczek, Anja Schimke, Jana Wittmann, Mechthilde	Janssen, Anne Vierегge, Kerstin
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Otte, Karoline Schmidt, Stefan	
FDP	Hanke, Reginald Tippelt, Nico	
AfD	Moncsek, Mike Münzenmaier, Sebastian	
DIE LINKE.	Lutze, Thomas	



Tagesordnungspunkt

Öffentliche Anhörung zum Thema "Nachhaltiger Tourismus"

hierzu wurde verteilt: A-Drs. 20(20)29 (Anlage 1)
A-Drs. 20(20)30 (Anlage 2)

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie recht herzlich zu unserer 12. Ausschusssitzung in diesem Jahr. Wir führen heute zunächst eine öffentliche Anhörung zum Thema „Nachhaltiger Tourismus“ durch, eines der Top-Themen, mit denen wir auch hier im Ausschuss regelmäßig befasst sind. Ich begrüße aus diesem Anlass Ralf Hieke, Geschäftsführer der FairWeg GmbH, Uwe Hiks, Mitglied des Bundesvorstandes von den NaturFreunden Deutschlands, Prof. Dr. Niklas Höhne von NewClimate Institute for Climate Policy and Global Sustainability gGmbH und digital zugeschaltet sind heute Jan Sadowsky, Geschäftsführender Gesellschafter der Klimapatenschaft GmbH und Frau Petra Thomas, Geschäftsführerin vom forum anders reisen e.V. Herzlich willkommen in unserem Ausschuss.

Meine Damen und Herren, liebe Gäste, herzlich willkommen, wir haben uns auf folgende Vorgehensweise für die heutige Ausschusssitzung verständigt. Wir führen zwei Fragerunden durch, in denen jede Fraktion jeweils zwei Fragen stellen darf. Sie haben als Sachverständige, je nach dem, an wen diese Frage oder Fragen gerichtet sind, pro Frage drei Minuten Zeit zu antworten.

Wir können dann auch schon mit der Befragung starten und ich schaue zu den Kollegen von der SPD-Fraktion. Wer möchte die ersten beiden Fragen stellen? Bitte sehr.

Abg. **Rita Hagl-Kehl** (SPD): Ich habe zwei Fragen. Zunächst einmal an Herrn Prof. Höhne. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme über die CO₂-Emissionen des Schiffsverkehrs im Allgemeinen. Können Sie mir ungefähr sagen, welchen Anteil daran die Kreuzfahrten haben?

Meine zweite Frage geht an Herrn Hiks von den NaturFreunden. Sie merken richtigerweise an, dass Tourismus nicht nur für die Eliten gedacht ist, sondern für alle Menschen ein Recht sein soll. Können Sie mir erklären, wie man es zustande bringt, dass

man für alle auch Tourismus gewährleisten kann, wenn man auf der einen Seite den Massentourismus vermeiden möchte und möglicherweise Mobilitätsverbote oder erhöhte Tourismuspreise bekommt?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Prof. Höhne. Bitte sehr.

Prof. Dr. Niklas Höhne (NewClimate Institute): Vielen Dank für die Einladung und danke für die Frage. Grundsätzlich ist es so, dass wir im Klimaschutz in allen Bereichen Emissionen auf null reduzieren müssen. Die Frage, ob etwas ein kleiner oder ein großer Bereich ist, stellt sich nicht mehr, denn wir müssen überall Treibhausgasemission reduzieren. Das betrifft dann auch den Bereich der Kreuzfahrten, auf die Sie hingewiesen haben. Ganz genau kann ich Ihnen nicht sagen, wie hoch der Anteil der Kreuzfahrten ist. Sicherlich ist es nicht der größte Anteil am Schiffsverkehr, aber ich glaube, Kreuzfahrten haben schon einen wichtigen Beitrag in der Transformation. Wir müssen wegkommen von den bisherigen Antriebsformen, den fossilen Energien, hin zu alternativen Antrieben. Ich glaube, dass die Kunden von Kreuzfahrten sehr genau überlegen, was sie tun und die Reedereien, die Kreuzfahrten organisieren, haben eine Möglichkeit, tatsächlich alternative Antriebe auch auszuprobieren, die dann im gesamten Schiffsverkehr umgesetzt werden können, wenn sie denn dann vollkommen marktreif und günstig geworden sind. Es gibt jetzt schon Kreuzfahrten, die Hybridantrieb benutzen, mit Strom sogar, das hätte ich auch nicht gedacht. Aber auch andere alternative Antriebe, die eben aus Elektrizität gewonnen werden, die dann wieder aus Erneuerbaren kommt, sind sicherlich auch eine gute Alternative.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Hiks, Sie waren der Nächste.

Uwe Hiks (NaturFreunde Deutschlands): Vielen Dank für die Frage. Sie treffen genau eine der Debatten, die in der Tourismusindustrie, und gerade im nachhaltigen Tourismus, mit am intensivsten geführt werden, weil wir bewegen uns hier genau im Spannungsverhältnis zwischen Egalität auf der einen Seite und Massentourismus auf der anderen Seite. Es darf nicht sein, dass nur die, die es sich leisten können, auch Urlaub machen können. Wir



haben in Deutschland das Problem, dass etwa jeder Achte sich überhaupt nicht leisten kann in den Urlaub zu fahren, also einen einwöchigen Urlaub durchzuführen. Es kann nicht das Ziel sein, dass wir am Geld fest machen, wer Urlaub macht und wer nicht. Aber wenn wir theoretisch erreichen wollten, dass alle Menschen weltweit das Recht haben, mindestens eine Woche im Jahr Urlaub zu machen, hätte man eine massive Zunahme des heutigen Tourismus. Beispielsweise das Programm, das der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung mit „Urlaub nach Corona“ aufgelegt haben, ist genau die richtige Entscheidung gewesen. Nämlich sozial Benachteiligten zu sagen „Ihr habt jetzt zwei Jahre lang ein großes Problem gehabt, jetzt wollen wir euch mit Urlaub nach Corona die Möglichkeit geben, selber Urlaub machen zu können“. Wir haben auch gemerkt, dass die ganzen Familienferienstätten, Naturfreundehäuser und was es alles gibt massive Anfragen bekommen haben von Menschen, die kommen wollen. Das ist der eine Bereich, der angegangen werden muss.

Der Zweite ist aber, dass die Form des Tourismus sich verändern muss. Wenn wir wollen, dass alle Menschen ein Recht auf Tourismus haben, darf es nicht weiter zur Möblierung der Landschaft kommen, darf ein Urlaub nicht darin bestehen, dass die Alpen zu Disneyland ausgebaut werden und auf den Gipfeln irgendwelche seltsamen Dinge umgesetzt werden. Es darf nicht passieren, dass die Luxus-Resorts ausgebaut werden. Ich denke nur beispielsweise an das Recht auf Wasser, wenn Golfplätze mitten in wasserarmen Regionen gebaut werden, wenn Swimmingpools in wasserarmen Bereichen gebaut werden. Die Form des Urlaubs muss auch so sein, dass sie nachhaltig für die jeweiligen Regionen ist. Wenn man diese Form zwischen egalitär auf der einen Seite und nachhaltig auf der anderen Seite wählt, kann das nach meiner Überzeugung gelingen.

Letzte Anmerkung. Ich denke, was wir in den nächsten Jahren gemeinsam diskutieren müssen, ist, dass die Infrastruktur, die in den 60er und 70er Jahren geschaffen wurde, nämlich die Möglichkeit Familienferienstätten zu haben, die Möglichkeit Jugendherbergen auszubauen, die Möglichkeit beispielsweise auch in dem ganzen Bereich der, ich sage mal, Mutter- oder Eltern-Kind-Kuren, dass

diese Infrastruktur auch mehr als bisher für tourismuspolitische Fragen in den Mittelpunkt kommen muss, weil da genau die Menschen auch hingehen, die sonst keine Chance hätten, in den Urlaub zu gehen, also Nachhaltigkeit muss sozial und ökologisch gedacht werden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Technik funktioniert leider im Moment gerade nicht, sodass die Kollegen, die digital zugeschaltet sind, uns leider nicht hören können, aber die nächste Fragestellerin ist Anne Janssen aus der Fraktion CDU/CSU und Ihr Sachverständiger sitzt tatsächlich hier im Raum. Bitte sehr.

Abg. **Anne Janssen** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an Herrn Hieke. Die Nachhaltigkeitsplattform reset.org berichtet, dass es inzwischen über 180 verschiedene Zertifikate und Labels gibt, die nachhaltige Angebote im Tourismus auszeichnen. Für Reisende ergibt sich daraus die Schwierigkeit herauszufinden und verstehen zu müssen, was nun hinter welchem Label und Zertifikat steckt. Daher meine Frage, wie könnten die Bewertungskriterien vergleichbar und transparent gemacht werden, um Reisenden eine informierte Entscheidung über das Ihren Wünschen entsprechende Ziel zu ermöglichen? Sehen Sie auch den Bedarf für eine Art Dachmarke?

Das Zweite wäre, Sie haben auf Ihrer Plattform fairweg.de bereits einen Überblick über einige Zertifikate gegeben. Welches sind Ihrer Meinung nach die wichtigsten oder die aussagekräftigsten Zertifikate für den innerdeutschen und den ausländischen Tourismus?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Bitte sehr, Herr Hieke.

Ralf Hieke (FairWeg GmbH): Herzlichen Dank für die Einladung. Das ist ein Thema. Man hat eine sehr große Vielfalt an Zertifikaten, die alle auch sehr unterschiedlich gelagert sind, das heißt, die Schwerpunkte sind anders, teils regional, teils thematisch. Wir haben in der Tat versucht, die Relevantesten für ein breites Publikum aufzubereiten und sie entsprechend zu visualisieren, wie es z.B. im Bereich der Energie der jeweiligen Häuser aussieht, bei Nahrungsmitteln, Müllvermeidung, Plastikvermeidung, Recycling etc. Um auf Ihren Punkt



zu kommen, ob es nicht gut wäre, eine entsprechende Dachmarke für ein solches Zertifikat zu haben oder sozusagen ein „Überzertifikat“. Das wäre sehr wünschenswert, man kennt das aus anderen Bereichen, aus dem Lebensmittelbereich beispielsweise, dass ein Bio-Siegel sehr gelernt ist bei Verbraucherinnen und Verbrauchern oder auch „Fairtrade“. Das sind Zertifikate, von denen dann auch die Inhalte entsprechend bekannt sind und man eigentlich schon intuitiv erkennt, worum es da geht. Das würden wir uns wünschen, aber da ist die Zertifikate-Landschaft in der Tat sehr feinteilig. Bei der Relevanz der Einzelzertifikate kommt es auch ein bisschen auf die Masse an und ob diese Zertifikate weltweit operieren, also „Biosphere“ ist ein sehr belastbares, „Travellife“ ist ein sehr bekanntes, das auch breit aufgestellt ist und entsprechend viele Mitglieder hat. Auch das ist ein wichtiger Punkt, dass diese Zertifikate entsprechend Betriebe hinter sich vereinen. Wir sind bei der Recherche immer wieder mit Zertifikaten konfrontiert, die vielleicht im südlichen Afrika acht Betriebe hinter sich vereinen. Das ist sehr wenig, wenn man dann entsprechend im deutschen Markt damit agieren will. Sollte es dort Standards geben, würde uns das sehr freuen und gerade auch dann im Vertrieb dieser Reisen das Leben sehr erleichtern, wenn die Konsumentinnen und Konsumenten dort sehr schnell eine Übersicht bekommen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Nächster Fragesteller ist der Kollege Stefan Schmidt von den Grünen.

Abg. **Stefan Schmidt** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Fragen gehen an Frau Petra Thomas. Sie kritisieren in Ihrer Stellungnahme, dass nachhaltige Reisen schwer auffindbar, schwer identifizierbar sind. Sie kritisieren, dass es zwar viele Zertifikate, Zertifizierungen für nachhaltigen Tourismus gibt, aber dass diese den Markt kaum durchdringen und kaum Menschen diese Zertifizierungen kennen. Sie fordern deshalb eine staatliche Dachmarke mit Mindeststandards, die die Siegel vergleichbar machen sollen und „Greenwashing“ transparent machen soll. Können Sie die Idee dieser Dachmarke vielleicht noch ein bisschen ausführlicher erläutern?

Sie fordern eine einheitliche Nachhaltigkeitskennzeichnung für Pauschalreisen, die Sie wohl auch

schon gemeinsam erarbeitet haben im Forschungsverband und die auf die Markteinführung wartet. Können Sie uns dieses Kennzeichnungsmodell ein bisschen ausführlicher erläutern und berichten, ob dieses Modell eingeführt wird? Wenn ja, wann und wo dieses Modell dann zum Einsatz kommen könnte?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Thomas, bitte sehr.

Petra Thomas (forum anders reisen e.V.): Herzlichen Dank für die Frage. Ich hoffe, ich doppelte mich jetzt nicht zu sehr mit meiner Antwort mit vorhergehenden Antworten, weil wir online leider noch nicht so lange mit dem Ton zugeschaltet sind.

Es gibt auf der Welt etwa 800 verschiedene Zertifikate, die alle unterschiedliche Standards erfüllen. Diese einzeln zu vergleichen, ist selbst Fachleuten kaum möglich, weil man diese Kriterien kaum offen und transparent dargelegt bekommt, weder auf den Seiten der Zertifikate, noch auf Nachfrage tatsächlich. Das ist so ein bisschen das geheime Wissen der Zertifikate, wie und was sie genau prüfen. Wir fordern deshalb, und deswegen halten wir es für extrem sinnvoll und wichtig, dass es eine Dachmarke gibt, die diese Prüfung vorgenommen hat. Diese Dachmarke würde tatsächlich ähnlich funktionieren wie im Lebensmittelbereich, dass man das Zertifikat, was das jeweilige Unternehmen erworben hat, durch ein Zertifizierungsprozess kombiniert mit einem Siegel, was dann sagt „Dieses Zertifikat ist geprüft und erfüllt die deutschen Anforderungsstandards für Nachhaltigkeit“. Eigentlich wäre es schön, wenn man das sogar international machen könnte. Die Bundesregierung muss jetzt nicht völlig neu aufsetzen, welche Prüfkriterien man zugrunde legen könnte, sondern es gibt als Basis tatsächlich die internationale Organisation „Global Sustainable Tourism Council“, der international auch eine ganze Reihe von Akteuren angehören, sowohl NGOs als auch Wirtschaft, als auch Spezialisten. Diese zertifizieren quasi die Zertifikate, das heißt, da gibt es einen Grundstandard, die können hineinblicken in die einzelnen Indikatoren und das ist wichtig, weil es Zertifikate gibt, die nur ökologische Kriterien oder eine Kombination aus ökologischen, sozialen und auch wirtschaftlichen Kriterien abfragen. Ziel ist, einen einheitlichen



Standard herzustellen, sodass sowohl die Branche Orientierung bekommt, als auch der Konsument, also der Reisegast, der dann weiß, das ist nicht einfach nur ein ran geklebttes Blättchen.

Zu Ihrer zweiten Frage Herr Schmidt. Wir haben tatsächlich gemeinsam mit der Leuphana Universität ein Kennzeichnungsmodell für Pauschalreisen entwickelt. Denn das ist nach wie vor ein riesiger Markt für die deutschen Reisegäste, dass nicht Einzelleistungen gekauft werden, sondern eine Pauschalreise, die verschiedene Reisen bündelt. Die Zertifikate, die ich eben angesprochen habe, sind oft auf Unternehmensebene, die sprechen nicht das einzelne Produkt an. Wenn jetzt also eine Kombination stattfindet, braucht es direkt am zusammengestellten Produkt eine Orientierung, eine Messbarkeit von Nachhaltigkeit und da werden sicherlich einige bei Ihnen auch gleich schmunzeln, Messbarkeit von Nachhaltigkeit ist eben eine große Herausforderung. Wir haben ein solches Modell entwickelt, modular, sodass wir alle Bausteine einer Reise anhand von ökologischen, sozialen Managementkriterien und auch ökonomischen Kriterien messen können. Dieses Modell ist so weit entwickelt, dass es aktuell in einem digitalen Format mit einfachen Checklisten vorliegt. Damit könnten wir innerhalb dieses Jahres so eine Art „Soft-Start“ machen, das würde genügen für kleinere Unternehmen. Das ist eine sehr manuelle Ausfüllweise, aber damit haben wir schon ein Bewertungssystem fertig erstellt und wir können damit ein Punktwert herausgeben, der eine Orientierung bietet und zusätzlich in der Kennzeichnung wollen wir auch weitere Informationsstufen einbinden. Wenn wir jetzt aber sagen, wir wollen das so marktreif in den Markt einführen, dass eben auch Großunternehmen große Datenmengen darüber laufen lassen, dann brauchen wir noch etwas länger, denn für diese Digitalisierung müssen wir erst eine Finanzierung aufstellen und neu programmieren. Bislang ist das System fertig, aber es braucht noch ein Digitalisierungsschub.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Nächster Fragesteller ist die Fraktion der FDP und Herr Hanke hat das Wort.

Abg. **Reginald Hanke** (FDP): Ich hätte eine Frage an Herrn Hiksich. Um der Klimaschädlichkeit von

Tourismus entgegenzuwirken, machen Sie unterschiedliche Angebote für staatlich gesteuerte Maßnahmen und Abgaben, die in der Praxis das Reisen für viele Bürger deutlich teurer und aufwendiger machen. Gleichzeitig haben Sie den Anspruch formuliert, dass Reisen kein Luxusgut sein kann. Wie wollen Sie denn diesen Zwiespalt auflösen und bestünde nicht die Gefahr bei zu vielen Verboten, dass die Akzeptanz in der Bevölkerung für Klimaschutzmaßnahmen enorm sinkt?

Dann hätte ich noch eine Frage an Herrn Sadowsky. In Ihrer Stellungnahme werben Sie für einen sogenannten regenerativen Tourismus, der regionale Projekte fördert. Können Sie etwas weiter ausführen, welche Ansätze und Formen von regenerativen Tourismus sich in Deutschland bis jetzt bewährt haben? Inwiefern können durch den regenerativen Tourismus die CO₂-Kompensation der Reiseemissionen tatsächlich ausgeglichen werden? Ich sehe die Möglichkeit in Vorhandenes zu investieren und auch neue Ideen heranzubringen, beispielsweise die Aktivierung von stillgelegten Bahnstrecken und die Entwicklung von Seilbahnnetzen, die in vielen anderen Ländern gefördert werden. Wie stehen Sie dazu?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Hiksich, bitte.

Uwe Hiksich (NaturFreunde Deutschlands): Vielen Dank für die Frage. Sie sprechen eine Diskussion an, die wir heute gar nicht endgültig klären können, die Frage zwischen Lenkung über den Preis, zwischen Ordnungspolitik und zu der Frage der Freiwilligkeit. Wir Naturfreunde kommen aus der Tradition der Ordnungspolitik. Ich sage das mal, ohne dass wir uns heute einigen können, weil wir der Überzeugung sind, dass es eine Möglichkeit gibt, egalitäres Reisen möglich zu machen und gleichzeitig die Frage von Nachhaltigkeit oder ökologischer Orientierung zu erreichen oder zumindest in die richtige Richtung zu gehen.

Ich will Ihnen dazu drei ganz einfache Beispiele nennen. 20 Jahre nachdem Bulgarien der Europäischen Union beigetreten ist, ist es immer noch nicht möglich, von Berlin mit dem Zug nach Sofia zu fahren. Wenn Sie nach Sofia wollen, müssen Sie mit dem Flugzeug hinfliegen. Wir würden uns wünschen, dass Tourismus so organisiert wird,



dass beispielsweise mehr Geld auch in transnationale Netze für die Bahn gegeben wird, um zumindest alle Hauptstädte Europas mit dem Zug erreichbar zu machen. Ein Beispiel, das ordnungspolitisch zu lösen ist und es hat nichts mit dem Preis zu tun.

Zweites Beispiel: Internationale Flughäfen konkurrieren bei den Start- und Landegebühen miteinander und die Flughäfen werben damit, dass am besten die Billigflieger da hinkommen sollen, wo es die billigsten Start- und Landegebühen gibt. Wir sind schon der Meinung, dass eine solche Form von Konkurrenz untereinander der Nachhaltigkeit und der Umwelt nicht dient. Wir selbst sind der Überzeugung, dass für 6, 10 oder 20 Euro irgendwohin fliegen zu können der Vergangenheit angehören muss, wenn man ökologisch orientiert arbeiten möchte und da sind wir bei den sozialen Fragen.

Wir sind der Überzeugung, dass es öffentliche Programme braucht, die Menschen, die es sich nicht leisten können, eine Chance geben, in den Urlaub zu gehen. Es lassen sich ordnungspolitisch auch Dinge durchsetzen die Geld kosten und es sozial Benachteiligten ermöglichen, Dinge wahrzunehmen. Wir würden uns wünschen, dass man solche öffentlichen Programme an ökologische Kriterien bindet. Für mich ist beispielsweise vorstellbar, wenn Mutter-Kind-Kuren oder andere Familienfreizeiten ausgeschrieben werden, dass man schon, wenn es öffentliche Zuschüsse geben soll, sagt „Dann sollt ihr aber bitte auch mit der Bahn hinfahren oder ihr sollt mit einem ökologisch möglichst nachhaltigen Verkehrsmittel hinkommen“.

Ich möchte Ihnen ein drittes und letztes Beispiel nennen. Ich denke, wir brauchen schon eine Diskussion darüber, wohin die Reisen gehen. Wenn wir wollen, dass wir ökologisch nachhaltiger werden, werden die massenhaften Fernreisen, die wir heute erleben, der Vergangenheit angehören. Nur, wer macht denn die Fernreisen? Es ist doch nicht so, dass der Hartz IV-Empfänger oder die Hartz IV-Empfängerin sie machen, sondern es sind in der Regel Menschen, die etwas besser verdienen. Höhere Preise würden daher nicht den Hartz IV-Empfänger, die Hartz IV-Empfängerin treffen, sondern es würde vor allen Dingen den Mittelstand und die

Besserverdiener treffen, wenn man auch da ordnungspolitisch ein Stückchen lenkt.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Sadowsky, bitte schön.

Jan Sadowsky (Klimapatenschaft GmbH): Vielen Dank für die Frage und die Thematik.

Tonstörung

Jan Sadowsky (Klimapatenschaft GmbH): Kurz auf die Frage eingehend, was ganz entscheidend im Tourismus ist. Ganz wichtig ist die Mobilität, wie kann ich die Destination erreichen. Es ist richtig, dass ganz viele Bahnlinien eingestellt worden sind, auch nicht nur in den Nebendestinationen, sondern auch teilweise auch in den Top-Destinationen. So dass immer mehr Gäste doch wieder...

Tonstörung

Jan Sadowsky (Klimapatenschaft GmbH): Die An- und Abreise macht bei vielen Urlauben 70 bis 80 Prozent der Emissionen aus. Es ist natürlich auch die Frage, ob mit Flug und ähnliches das mit eingerechnet ist und deswegen sind solche Konzepte ganz wichtig.

Wir stellen fest, dass sich Menschen für diese Themen öffnen und sie öffnen sich für den nachhaltigen Tourismus viel mehr, wenn sie auch sehen, wie die Auswirkungen tatsächlich sind. Die Anreise und die Mobilität im Urlaub vor Ort muss viel mehr aufgezeigt und transparent gemacht werden. Es müssen auch mehr Angebote geschaffen werden, dass ich, wenn ich schon schwer anreisen kann, es auf jeden Fall schaffe, vor Ort mein Auto stehen zu lassen und andere Mobilitätskonzepte nutzen kann.

Es gibt in Deutschland sicherlich noch nicht viele Destinationen, die sich auf den regenerativen Tourismus spezialisiert haben. Es gibt aber immer mehr. Das geht los mit den Themen, wenn man gar nicht nur immer auf Klima schaut, wie Müll sammeln an den Stränden oder auch im Wald oder in den Bergen, aber genauso entstehen immer mehr Klimaprojekte auch in den Regionen wie zum Beispiel Moorwiedervernässung. Wobei es aber auch, worauf ich auch in der Stellungnahme eingegangen



bin, immer schwieriger wird, dass eigentlich im ersten Schritt die Reduktion der Emission steht und dann irgendwo der Ausgleich der restlichen Emissionen. Die Urlauber würden es sich häufig wünschen, dass die Projekte, die sie anrechnen könnten auch in den Regionen stattfinden, wo sie tatsächlich Urlaub machen. Aufgrund der Gesetzeslage werden die Themen aus Wald, Moor und Salzwiesen der Bundesregierung angerechnet werden und dementsprechend kann gar kein richtiger Ausgleich stattfinden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Sadowsky. Als nächstes ist die AfD-Fraktion der Fragesteller, Herr Moncsek bitte sehr.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Niemand mit Vernunft ist gegen Umweltschutz, gerade im Tourismus. Wichtig ist aus Sicht der AfD aber, dass Nachhaltigkeit nicht mit Ideologie, Zwang oder Zentralismus einheitlich verbunden wird. Klimaschutz- oder Nachhaltigkeitsappelle dürfen nicht als Vehikel für Reiseverbote missbraucht werden. Andernfalls geraten die für Nachhaltigkeit und Klimaschutz zuständigen Stellen in eine Position, die ihn an den FDGB erinnert, wenn es zu DDR-Zeiten um Reisegenehmigungen gegangen sei. Vergleiche mit Moral wie Besserverdienende oder Hartz IV bzw. ähnliche Vergleiche sollte man beim Tourismus nicht anwenden.

Meine Fragen gehen an Prof. Höhne und Herrn Ralf Hieke von FairWeg GmbH. Herr Höhne, Sie gehen in Ihrer Stellungnahme von einem weiteren Wachstum der Reisetätigkeit der Menschen aus. Dies steht dem Klimaschutz entgegen. Wie wollen Sie aber den Wunsch der Menschen nach Reisen einschränken? Mit Quoten wie nur einmal im Jahr oder Quoten nach Ländern? Wie wollen Sie das differieren?

Herr Hieke, Sie fordern in Ihrer Stellungnahme, dass man besser nur ein Mal fliegt für einen längeren Aufenthalt, statt drei oder vier Flüge für eine Woche oder ähnliches. Wer soll das festlegen? Eine Behörde, der Staat, der Arbeitgeber? Reisen ist Freiheit. Wir haben dafür gekämpft, dass wir uns das wirklich erlauben können. Wer zehnmal im Jahr Urlaub machen möchte, soll das doch tun.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die erste Frage

ging an Herrn Prof. Höhne, bitte sehr.

Prof. Dr. Niklas Höhne (NewClimate Institute): Also zunächst mal ist es so, dass in der Tat der Tourismus derzeit einen relativ hohen Anteil an den globalen Treibhausgasemissionen hat. Bis zu 8 Prozent, wenn man die gesamte Lieferkette miteinbezieht, der Transport hat den größten Anteil, aber auch die Gebäude, die Nahrungsmittel und so weiter. Wenn man alles einbezieht, ist es relativ viel. Wir reisen weltweit immer mehr und wenn wir nichts tun, dann werden die Emissionen ansteigen, auch aus dem Tourismus. Das wollen wir eigentlich nicht, denn wir wollen auch alle Länder der Welt und das Klima schützen und deswegen auch Treibhausgasemissionen reduzieren.

Die Frage ist jetzt, können wir den Tourismus so nachhaltig gestalten, dass wir tatsächlich noch reisen können. Ich glaube, niemand hat hier vorgeschlagen, dass das Reisen verboten werden soll, sondern es stellt sich die Frage, wie kann man es gestalten, dass es tatsächlich nachhaltig ist. Da wäre für mich der erste Punkt, dass die wahren Kosten vom Reisen abgebildet werden. Das ist gerade beim Luftverkehr nicht der Fall. Der Luftverkehr ist steuerbefreit. Es gibt keinen einzigen anderen Industriezweig, in dem fossile Energie verbrannt wird ohne Steuern. Das können wir uns im Transportbereich überhaupt nicht vorstellen, dass man keine Benzinsteuern hätte, hat man aber beim internationalen Luftverkehr.

Das Problem ist auch, dass gerade der Luftverkehr besonders energieintensiv ist und nicht nur das, sondern auch zusätzliche Klimawirkungen hat, die über das CO₂ hinausgehen, also der Klimateffekt von einer Flugreise. Der Anteil von CO₂ ist nur ein Drittel und zwei Drittel davon sind nicht CO₂-Effekt, sondern die Wolken, die dabei entstehen durch andere Partikel, die bei hoher Höhe ausgestoßen werden und deswegen sind die Flugreisen so klimaschädlich. Eine Flugreise nach New York, wenn man wirklich alles mit einbezieht, ist so viel wie fast zweimal ein ganzes Jahr Auto fahren. Wenn der Normalverbraucher fast 2 Jahre Auto fährt, hat das so viel Klimawirkung wie ein transatlantischer Flug. Wenn man diesen Flug unterlässt, hat man auch sehr viel getan für seinen eigenen CO₂-Fußabdruck oder umgekehrt. Wenn man ihn wirklich unternimmt, sollte man sich das sehr



sehr, sehr genau überlegen. Ich fand die Idee von Herrn Hieke gar nicht so schlecht, sich genau zu überlegen, ob man dann hinfliegen will oder nicht. Es kann sehr gute Gründe geben, aber dann versucht man auch eine Mindestaufenthaltsdauer zu machen. Man fliegt nicht zum Einkaufen nach New York für ein Wochenende, sondern man hält sich dort eben länger auf, um Kultur oder andere Dinge dort mitzubekommen, die es woanders nicht gibt. Das ist sehr, sehr wichtig.

Ein letzter Punkt noch. Wir sprechen hier über Tourismus. Die Emissionen kommen aus Transport, Gebäude und Nahrungsmittel, also müssten das Parlament und die Bundesregierung sich um Klimaschutz in all diesen Bereichen bemühen. Da wird gerade innerhalb der EU dieses Programm „Fit für 55“ aufgelegt, das passiert genau jetzt und genau jetzt werden dort die Weichen gestellt, ob es tatsächlich zur Emissionsreduktion kommt, im Verkehrsbereich, im Gebäudebereich und auch bei den Nahrungsmitteln.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Hieke, die nächste Frage ging an Sie.

Ralf Hieke (FairWeg GmbH): Man möchte selbstverständlich kein Bürokratiemonster schaffen und es gibt auch keine Überwachungsinstitution, die nun schaut, welcher Bürger wie oft und wohin reist. Aber ich möchte gerne darauf eingehen, was Herr Höhne gerade gesagt hat und den Gedanken fortführen. Die Bepreisung ist ein ganz wichtiger Punkt zum einen. Wir haben im Moment eine Logik, die gerade bei den Billigflügen oder auch bei günstigen Pauschalangeboten so funktioniert, dass über einen Preis Nachfrage geschaffen wird. Das heißt, sie stellen einen Flug in den Markt für 9,99 oder 14,99 Euro und sagen „Es ist doch total spannend von Berlin nach Bologna zu fliegen“. Viele Leute, die ich treffe und mit denen ich mich auch regelmäßig unterhalte, sagen „Ja, wir waren in Bologna, wollten wir gar nicht hin, aber es war so günstig“. Von dieser Logik müssen wir dringend weg und genau da kommt die Bepreisung ins Spiel.

Anderer Aspekt. Dass durch den Preis allein schon die Nachfrage reduziert wird, ist auch eine soziale Frage. Auch die will ich nicht wegdiskutieren, aber da kann ich nur dem Kollegen Hicks zustimmen. Es ist heute ohnehin schon so, dass hochwertige

Reisen sicherlich nicht in der Breite der Bevölkerung buchbar sind.

Ein anderer Punkt dazu. Es ist auch eine Sichtbarmachung und dadurch Sensibilisierung für das Thema. Wir sehen überhaupt nicht, was wir emittieren und die wenigsten Kundinnen und Kunden wissen, wie ihr persönliches Jahresbudget idealerweise aussehe. Wäre das so, würde man kundenseitig auch eine andere Bereitschaft sehen, in diesen Gedanken reinzukommen, längere Aufenthalte zu planen und nicht dieses Weekend-Shopping oder Flüge nur zu buchen, weil sie so günstig sind. Die Logik muss sein, den Flug fair zu bepreisen, um dann, dagegen ist nichts einzuwenden, das gute alte „Last-Minute“ vielleicht auch wieder aus der Schublade zu holen, um zu sagen „Wir haben hier drei, vier Restplätze, die verkaufen wir jetzt mit“. Dagegen ist überhaupt nichts einzuwenden. Im Moment ist es nur leider umgekehrt. Dies in Kombination mit einer Sichtbarmachung der persönlichen Emissionen, dem persönlichen Fußabdruck. Das kann man über eine App machen, dass die Leute wirklich freiwillig dazu aufgefordert sind, sich zu hinterfragen und zu schauen „Was habe ich dieses Jahr eigentlich schon verbraten?“ Das würde meiner Meinung nach sehr helfen, das Thema deutlich nach vorne zu bringen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Hieke. Herr Lutze von DIE LINKE. hat das Wort.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Ich habe zwei Fragen an Herrn Hicks. Ich habe den Verband NaturFreunde immer so verstanden, dass neben Naturschutz, Ökologie, Nachhaltigkeit auch die soziale Komponente eine wichtige Rolle spielt. Deswegen meine beiden Fragen genau in diese Richtung.

Urlaub mit der Familie ist, wenn man schulpflichtige Kinder hat, in aller Regel an die Ferientermine gebunden. Wenn man dann in ein Reisebüro geht, das kann man auch als Frühbucher machen, die Reisebüros wissen völlig überraschend schon im Februar, wann die Ferien im Sommer sind und günstige Urlaubsangebote sind dann „Pustekuchen“. Das ist neben der sozialen Frage auch für andere Bevölkerungsgruppen ein Punkt, die dann auch sagen „Zwei Erwachsene, zwei Kinder, die



teilweise in verschiedene Verkehrsmitteln oder Urlaubsorten voll bezahlen müssen, das ist alles nicht mehr bezahlbar“.

Die zweite Frage. Was kann man denn konkret tun, damit Inlandsurlaub mit wenig Transport von A nach B endlich billiger wird als Fernreisen? Mit Fernreise meine ich jetzt nicht in die Südsee, sondern vielleicht auch in die Türkei, nach Ägypten oder Mallorca. Wenn ich jetzt ins Reisebüro gehe, sind alle drei in aller Regel billiger als beliebige Destinationen in Deutschland, Österreich oder in der Schweiz.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die Frage ging an Herrn Hiksich.

Uwe Hiksich (NaturFreunde Deutschlands): Vielen Dank für die beiden Fragen. Ich fange mit der zweiten Frage an. Ich denke für Familien mit Kindern, gerade wenn sie mehr Kinder haben, um die geht es vom Prinzip dann immer, ist das, was wir in den 50er, 60er Jahren geschaffen haben an Infrastruktur für Familien mit Kindern das Entscheidende. Wenn Sie sich anschauen, wie viele ehemalige Jugendherbergen beispielsweise in den letzten 20 Jahren zu gemacht haben, wenn Sie sich anschauen, wie viele Familienferienstätten geschlossen haben etc., merken Sie, dass da eine Tendenz eingetreten war aus einer richtigen Entwicklung, nämlich eine eigene Infrastruktur für sozial nicht ganz so gut Gestellte zu schaffen, dass das ein Stückchen zurückgefahren wurde und das hat übrigens auch viel mit dem zu tun, was Sie gefragt hatten zum Thema, dass ein Urlaub auf Mallorca heutzutage deutlich billiger ist als ein Urlaub in Deutschland.

Wir NaturFreunde beispielsweise haben alleine in Deutschland etwa 400 Naturfreundehäuser, davon sind etwa 100 für Familien mit Kindern sehr gut geeignet. Wir merken, dass die Menschen, die bei uns buchen, immer nach Buchungsmöglichkeiten suchen, die vom Prinzip Ganztagesbuchungen möglich machen, d.h. inklusive Mittagessen, weil in den Tourismusregionen das, was um die Häuser herum passiert, so teuer ist, dass eine Familie mit drei Kindern häufig Probleme hat, sich das überhaupt zu leisten.

Das Zweite, was dazu kommt ist, dass die Anzahl

der Möglichkeiten für Familien mit mehreren Kindern sehr, sehr schwierig ist. Ich selbst bin Geschäftsführer eines Naturfreundehauses in Oberstdorf. Wenn ich eine Familie mit drei Kindern da habe und die beispielsweise hoch aufs Nebelhorn fahren, dann gibt die Familie etwa 140 Euro aus, nur um einmal hoch- und runtergefahren zu sein. Das ist unbezahlbar für normale Bereiche. Das Programm „Corona-Auszeit für Familien“ war genau die richtige Entscheidung gewesen, die die Bundesregierung getroffen hat. So etwas braucht man deutlich ausgebaut, weil das, was heute an öffentlichen Zuschüssen beantragt werden kann, zum Teil Einkommensgrenzen hat, die viel zu niedrig gewählt sind. Bei den starren Einkommensgrenzen hat man das Problem, dass viele Familien gerade so darüber liegen und daher nichts bekommen.

Wir brauchen wieder den Ausbau der Infrastruktur, also der Häuser, die es gegeben hat und wir brauchen auch ein Programm für Familienferienstätten, die eben sehr, sehr niedrige Preise haben. Unser Haus in Oberstdorf hat für unsere Mitglieder 39 Euro Halbpensionssatz, wir haben für die Nichtmitglieder 55 Euro. Das ist etwas unbezahlbar Günstiges, da fehlen aber häufig die Möglichkeiten für die Modernisierung des ganzen Hauses. Für solche Häuser müssten auch mehr Programme als bisher aufgelegt werden. Ich weiß, dass es viele gibt, das wäre was, was ansteht.

Zur zweiten Frage, die Sie gestellt haben. Ich denke, wir brauchen die Möglichkeit, dass auch Sozialbenachteiligte mit der Bahn fahren können. Die Bahn ist gar nicht so teuer wie man denkt. Wenn man langfristig weiß, dass man fahren möchte, kann man heutzutage günstig fahren. Ich sehe das bei den Menschen, die zu uns ins Haus kommen. Wir werben immer dafür, dass sie auch mit der Bahn fahren. Sie können von Berlin mit einer Familie mit drei Kindern, wenn man sechs, sieben Wochen vorher bucht, für unter 40 Euro hinkommen, wenn Sie Glück haben. Die Schnäppchenpreise gibt es auch bei der Bahn. Wenn man normal bucht, können Sie unter 100 Euro hinkommen. Kein Auto bei den heutigen Benzinpreisen ermöglicht es, für 100 Euro von Berlin ins Allgäu und wieder zurück zu fahren. Wir brauchen Entwicklungen von Bahnpreisen, die es möglich machen, dass auch Familien mit Kindern noch günstiger als bisher fahren können. Da hat die Bahn in



den letzten Jahren einiges getan, das muss man auch dazu sagen, aber unserer Überzeugung nach zu wenig.

Der letzte Punkt. Wenn man möchte, dass Urlaub egalitär gesehen wird und die Gründungsgeschichte der NaturFreunde war der egalitäre Urlaub, alle Menschen haben das Recht, Urlaub zu machen, dann muss ich denen, die sich das nicht leisten können, komplett Zuschüsse zukommen lassen, damit das möglich wird.

Schaut man sich den ökologischen Fußabdruck von Menschen im gehobenen Mittelstand an, die durchaus ökologisch leben, die als VeganerInnen leben etc., die aber auch viel in Urlaub fahren, dann sieht man, dass diese einen katastrophalen ökologischen Fußabdruck haben und das hat sehr häufig mit den relativ langen und weiten Urlaubsreisen zu tun, die diese Menschen unternehmen. Da bin ich völlig bei meinen beiden Vorrednern. Wir brauchen eine Diskussion darüber, dass es nicht geht, dass ich zehn Mal mit dem Flugzeug in den Urlaub fliege und wir da Überzeugungsarbeit leisten müssen. Wir müssen dann miteinander reden, da geht es nicht darum, das FDGB-Ferienwerk wieder aufzubauen. Das ist nicht die Frage, die sich stellt, sondern es geht darum, dass wir Urlaub auch ein Stückchen lenken, weil Ökologie wird ohne eine Grundlenkung, ohne umweltpolitische Ausrichtung nicht funktionieren, sondern wird dazu führen, dass der Klimawandel sich immer schneller beschleunigen wird. Heute kann dem Tourismus schon acht Prozent des weltweiten Klimaausstoßes zugerechnet werden. Das wird zunehmen, wenn das so weitergeht und da sind alle Menschen, die wollen, dass die nächste und übernächste Generation eine Chance hat, noch auf diesem Erdball zu leben, gefordert, dass Veränderungen durchgesetzt werden müssen. Das setzt voraus, dass Menschen sich mit ihrem eigenen Verhalten auseinandersetzen und überlegen, wie das eigene Verhalten auch gelenkt werden kann.

Wir arbeiten sehr intensiv auch zum Thema, das, was man heute Bildungsreisen oder Ökoreisen nennt. Wenn Sie sich beispielsweise anschauen, was die sogenannten Ökoreisen in die entferntesten Regionen der Welt sowohl klimatechnisch teilweise bedeuten, aber auch für die dort Lebenden, also die Indigenen, ist das zum Teil etwas, was viel

schädlicher ist, wie mancher, der, ich sage es mal ganz bewusst zugespitzt, auf den Ballermann fliegt und mit wenig Geld auf Ballermann sozusagen versucht, seinen Urlaub zu gestalten. Wir brauchen eine Debatte mit den Menschen, dem stellen sich auch die Umweltverbände, die ökologischen Tourismusverbände, und ich denke auch, dass wir da mittelfristig eine Veränderung durchsetzen können.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Hicksch. Wir fangen wieder von vorne an und Frau Hagl-Kehl hat das Wort.

Abg. **Rita Hagl-Kehl** (SPD): Ich habe noch eine Frage an Frau Thomas. Haben Sie vielleicht Beispiele für touristische Konzepte in Ländern des globalen Südens, bei denen die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit, d.h. Ökonomie, Soziales und Ökologie aus Ihrer Sicht vorbildlich gestaltet werden? Wir wollen auch diese Länder nicht zurücklassen, die leben ganz oft vom Tourismus.

Dann habe ich an Herrn Hicksch noch eine kurze Nachfrage. Wie können wir die Menschen nicht nur dazu bewegen, dass sie nachhaltige Reiseangebote annehmen, sondern, dass sie sich auch vor Ort nachhaltig verhalten? Das ist auch oft das Problem, das merke ich bei uns auch, dass vor Ort die Nachhaltigkeit dann nicht im Vordergrund steht, obwohl die Menschen gutmütig sind und auch nachhaltig reisen möchten. Wie können wir das den Menschen auch noch ermöglichen und was machen sie, wenn sie nicht ohne Auto zum Urlaubsort gelangen können? Bei mir im Bayerischen Wald gibt es keine Bahngleise.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Thomas, Sie haben das Wort.

Petra Thomas (forum anders reisen e.V.): Herzlichen Dank für die Fragen. Nachhaltiger Tourismus oder überhaupt touristische Einnahmen spielen natürlich im globalen Süden eine enorme Rolle, denn sie ermöglichen auch in Regionen, die wenig Infrastruktur haben, Einnahmen zu generieren. Sie stehen dabei auch vor besonderen Herausforderungen.

Sie haben nach positiven Beispielen gefragt, wie



solche Konzepte funktionieren können, sodass sowohl die Bevölkerung einen Mehrwert hat, aber auch ökologische Grenzen eingehalten werden, die soziale Verträglichkeit und vor allen Dingen auch kultureller Erhalt gewährleistet ist. Dazu gibt es eine Reihe von Initiativen in ganz vielen Regionen dieser Welt. Ich greife ein Beispiel in Indien heraus. In Südindien, in Chirala hat sich eine Gruppe von acht Dörfern eigentlich aus der Sorge heraus, was Tourismus in ihren Dörfern verändern wird, auf einen gemeinsamen Konsens geeignet, wie Gäste empfangen werden, was sie mit diesen Gästen machen können, welche Aktivitäten angeboten werden und wer, welche Gelder auch davon erhält. Also, hier ein ganz starkes Partizipationsprinzip, wir sehen auch in Deutschland immer mehr, dass wir das brauchen. Es ist ein Prinzip, das wir weltweit brauchen. Ich würde gar nicht nur den großen Unterschied Richtung Schwellen- und Entwicklungsländer machen, sondern das ist das, was wir in allen Regionen sehen, die touristische Gäste empfangen, dass die Akzeptanz und die Mitsprache derjenigen Menschen, die dort leben, wo andere Urlaub machen, eben eine Grundvoraussetzung ist, um zum Gelingen beizutragen. Solche Initiativen beschreiben genau, was in einer Region sowohl bei der Unterkunft als auch bei dem Ressourcenverbrauch möglich ist und sie ziehen vor allem bei dem gemeinsamen Kontakt auch Schutzkonzepte auf. Das ist gerade wichtig, wenn man in Regionen ist, in denen man auf vulnerable Gruppen trifft.

Da möchte ich einmal das Thema Kinderschutz noch mit einbringen, denn es gibt vor allen Dingen in Ländern des globalen Südens eine ganze Reihe von informellen Arbeitsplätzen im Tourismus. Das sind nicht diejenigen, die im Bereich der Hotellerie arbeiten, sondern diejenigen, die beispielsweise Postkarten verkaufen oder ihre Dienste als „Local Guides“ anbieten. Diese müssen wir auch alle mitbedenken und dafür Schutzkonzepte erarbeiten, damit die eben nicht unter die Räder geraten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Hiksich, bitte sehr.

Uwe Hiksich (NaturFreunde Deutschlands): Das ist eine ganz, ganz schwere Frage, die Sie mir gestellt haben. Ich versuche es deswegen mal am eigenen Verband. Für uns ist ganz wichtig, dass Menschen

sich mit dem, was sie tun, auseinandersetzen. Das hat mit dem alltäglichen Leben zu tun, mit der Frage, was mache ich, wenn ich hier Einwegverpackungen kaufe. Das hat damit zu tun, was mache ich, wenn ich in der Großstadt, in urbanen Großräumen, mit dem Auto fahre. Dasselbe gilt für uns auch für den Tourismus. Wir haben dazu auch Materialien erarbeitet, unser Jugendverband bietet eine ganze Reihe von Dingen an. Wir wollen erreichen, dass Menschen bevor sie in den Urlaub fahren, sich mit der Region, in die sie fahren, auch ein Stückchen auseinandersetzen. In den 1920er Jahren hat es bei den NaturFreunden damals soziales Wandern oder sozialer Tourismus geheißen, d.h. nicht eine Gegend nur benutzen, sondern sie auch kennenlernen und sich mit den sozialen, mit den ökologischen und nachhaltigen Fragen in dieser Gegend auseinanderzusetzen. Das heißt für uns beispielsweise, wenn ich nach Afrika fahre, in ein Land, wo es wenig Wasser gibt, selber darüber nachzudenken, weil es eben nichts kostet, muss ich da wirklich eine halbe Stunde, ich spitze immer gerne ein bisschen zu, unter der Dusche stehen, muss ich wirklich ein Hotel wählen, das einen riesigen Swimmingpool hat oder geht es vielleicht auch ein bisschen anders. Sprich das eigene Auseinandersetzen, was ich tun kann, um den dort lebenden Menschen nicht etwas wegzunehmen. Das, was wir Recht auf Nahrung, Recht auf Wasser, Recht auf Gesundheit, Recht auf Land nennen, hat vor allen Dingen mit den Menschen zu tun, die in den Zieldestinationen wohnen und die durch den Tourismus teilweise Nachteile bekommen. Wenn Sie sich beispielsweise in wasserarmen Bereichen anschauen, wie das Grundwasser weggegraben wird für Golfplätze, die da geschaffen wurden, weil sie halt da wunderschön liegen. Das ist etwas, das wollen wir so nicht. Auseinandersetzung mit dem, was ich mit meinem eigenen Tun auch anrichte, und da würde ich mir natürlich wünschen, dass das Thema Tourismus mehr als bisher auch Teil von Schulplänen wird und in der Schule sich mit sowas auch bereits auseinandergesetzt wird. Es spielt immer mal wieder rein, wenn es um die Frage globaler Norden zum globalen Süden geht, aber wir könnten uns das noch mehr vorstellen.

Ein letzter Punkte noch. Ich denke, wir müssen alle und da sind die Bundesregierung, die Parteien, genau wie wir als Verbände gefragt, wir müssen mehr als bisher diese Frage der Nachhaltigkeit



auch so herunterdeklinieren, ich sage es mal selbstkritisch auch für die eigenen Dinge, die wir als NaturFreunde schreiben, dass sie nicht nur für das Bildungsbürgertum geschrieben sind. Dort funktionieren sie mit dem, was wir so an Fremdwörtern und verschiedenen Floskeln in der politischen „Community“ entwickelt haben. Sie müssen es auch Menschen, die manchmal etwas verächtlich als „bildungsfern“ bezeichnet werden, wir nennen sie „Menschen, die nicht das Glück gehabt haben auf das Gymnasium gegangen zu sein oder später studiert zu haben“, ermöglichen, sich mit den Themen auseinander zu setzen. Wir haben beispielsweise ein Müllprojekt in der Rollbergsiedlung hier in Berlin, eine der ganz, ganz großen sozialen Bereiche und es ist möglich mit Menschen aus den sogenannten bildungsfernen Schichten und auch mit Migrationshintergrund zu schwierigen Themen zu arbeiten, wenn man versucht, auf die Menschen einzugehen. Das wünschen wir uns auch im Tourismus. Das ist sehr schwierig, wir scheitern teilweise auch an den eigenen Ansprüchen, weil wir mit unseren Angeboten gewisse Kreise einfacher erreichen, wie die Kreise, die man immer etwas verächtlich „bildungsfern“ nennt. Daran zu arbeiten, finde ich gut und da könnte man vielleicht auch mal überlegen, ob über das Wirtschafts-, Bildungs- oder Jugendministerium auch in die Richtung Förderung für Verbände, ein Programm aufgelegt werden könnte.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Hiks. Nächste Fragestellerin ist Anne Janssen, bitte.

Abg. **Anne Janssen** (CDU/CSU): Ich habe noch eine Frage an Frau Thomas und zwar fordern Sie in Ihrer Stellungnahme eine Dachmarke und nennen als Beispiel das Bio-Siegel. Hinter einer staatlichen Dachmarke steht eine Menge Aufwand, Personal und Kosten. Wie schätzen Sie die Kosten für die Erstellung einer solchen Dachmarke ein und wäre ein solcher Zusammenschluss der einzelnen Zertifikate nicht auch im Rahmen der freien Wirtschaft möglich?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Prof. Höhne. Sie sprachen schon mehrfach den CO₂-Ausstoß an, besonders durch den Verkehr. Wie bewerten Sie die Notwendigkeit von Förderungen,

gerade für kleine und mittelständische Unternehmen, um auf erneuerbare Energien umsteigen zu können und auch den Sanierungsaspekt, dass die Hotels beispielsweise energetisch saniert werden können?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Thomas, bitte sehr.

Petra Thomas (forum anders reisen e.V.): Vielen Dank für die Nachfrage, auch zu dem Dachsiegel. Es stecken selbstverständlich ein bürokratischer Aufwand und auch ein Kostenaufwand dahinter. Ich denke aber, dass es gute Grundlagen gibt, die das vereinfachen werden, anders als in vielen anderen Bereichen. Wir haben mit dem „Global Sustainable Tourism Council“ schon eine internationale Organisation, die gute Vorarbeit in dem Bereich geleistet hat. Die EU hat mittlerweile mit dem Programm „European Tourism Going Green“ auch Standards definiert und aufgelegt, die man sicherlich dafür als Grundlage mit nutzen könnte. Von daher halte ich in diesem Fall tatsächlich den Weg für sehr gut geebnet, sich auf einen gemeinsamen Konsens zu einigen. Natürlich können wir auch sagen, die Wirtschaft macht es allein, das ist mit dem „Global Sustainable Tourism Council“ quasi schon auf den Weg gebracht worden. Die Frage ist nur, wie kommunizieren wir die Ergebnisse dieses internationalen „Council“, was auch niemand kennt, an die Reisegäste, aber auch an die Branche selbst. Diese Adressierung in der Kommunikation ist einfacher, indem eine bekannte staatliche Institution dort für eine Anerkennung sorgt. Deswegen der Appell, dies mit einer bekannten Dachmarke wertzuschätzen und damit Orientierung zu geben und die Kommunikation zu erleichtern. Vorstellbar ist auch, dass die Siegel alle in die Siegelplattform „Siegelklarheit“ aufgenommen werden. Das haben wir in verschiedenen anderen Bereichen, sei das nun in der Papierindustrie oder anderen. Vor allen Dingen in der Bekleidungsindustrie ist in den letzten Jahren einiges auf den Weg gebracht worden, aber dieser Umweg führt dazu, dass nur wenige Eingeweihte wissen, worum es tatsächlich geht. Wenn wir also näher ans Produkt rankommen, geben wir klarere Informationen und Menschen können bewusstere Reiseentscheidungen treffen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Prof. Höhne, bitte schön.



Prof. Dr. Niklas Höhne (NewClimate Institute): Es ging um Förderung oder Regulierung und ich finde das sehr interessant. Wir diskutieren hier Zertifizierung, das wäre im Prinzip etwas Freiwilliges. Der Kunde kann sich dann die richtige Reise aussuchen. Das ist eine Möglichkeit einzugreifen, aber es gibt noch zwei andere, die die Regierung machen könnte. Das eine wäre über den Preis, also mehr ökonomische Instrumente oder eben Ordnungspolitik. Die Antwort darauf ist, wir brauchen alles, denn die Hütte brennt. Wir müssen Treibhausgasemissionen reduzieren und zwar sehr schnell. Wir müssen global Treibhausgasemissionen halbieren in den nächsten zehn Jahren. Selbst das Ziel der Bundesregierung, das relativ ambitioniert ist, schafft es nicht, die Emissionen zu halbieren. Wir müssen also noch schneller sein als das, was eigentlich schon vorgeschlagen ist, das bedeutet, wir müssen alle diese Instrumente umsetzen. Also wir müssen, das hatte ich schon gesagt, CO₂-Emissionen bepreisen. Gleichzeitig müssen wir auch ordnungspolitisch rangehen. Bei Häusern wären Standards für Neubauten heranzuziehen, dass nur noch CO₂-freie oder energieneutrale Gebäude gebaut werden. Genauso müsste es Standards bei Autos, LKWs oder Bussen geben. Im Bereich des Tourismus müsste es auch Standards im Flugbereich geben, z.B. durch Beimischung von CO₂-neutralen Kraftstoffen. Das wird gerade diskutiert.

Dann komme ich noch mal darauf zurück, es gibt den ganzen Bereich, den die Bundesregierung machen kann in Deutschland, aber auch einen großen Bereich, der über die EU geregelt wird. Ich hatte es schon gesagt, gerade jetzt wird diskutiert, wie Flugemissionen und auch Schiffsemissionen reguliert werden können auf EU-Ebene und da ist jetzt die Möglichkeit einzugreifen. Wenn man über nachhaltigen Tourismus denkt, dann ist das eben ein sehr wichtiger Hebel. Es wird gerade diskutiert, die Flug- und Schiffsemissionen in den Emissionshandel einzubeziehen. Ein sehr wichtiger Punkt, das wäre eine gute Möglichkeit.

Es wird auch diskutiert, Flugbenzin zu besteuern, und ob zusätzlich CO₂-freie Kraftstoffe beigemischt werden müssen. Es wird ebenfalls diskutiert, ob man zusätzlich noch Forschungen in CO₂-freie Antriebe unterstützen soll. Denn in allen Bereichen müssen wir hin zu Null-Emissionen, d.h.

so ein bisschen was einsparen hier und da reicht nicht. Wir müssen komplett andere Technologien umsetzen, also entweder andere Kraftstoffe oder andere Antriebstechnologien. Das ist dasselbe auch in Gebäuden, wir müssen nur noch Null-Energie-Häuser bauen und die existierenden Häuser renovieren. Da würde ich sagen, etwas Förderung hilft, damit schneller renoviert wird, aber nicht zu viel, wie wir jetzt auch gesehen haben. Da muss man dann auch nachsteuern, wenn sozusagen das, was man fördert schon der neue Standard geworden ist.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Herr Schmidt bitte.

Abg. **Stefan Schmidt** (BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN): Ich habe noch eine Frage an Herrn Hicks, von den NaturFreunden, zum Thema globaler Süden. Sie kritisieren in Ihrer Stellungnahme die Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung, weil Hotels und lokale Bevölkerung beispielsweise um knappe Ressourcen konkurrieren. Können Sie uns eine Einschätzung geben, wie sich das Bewusstsein bei den touristischen Unternehmen in den letzten Jahren verändert hat gegenüber diesen Problemen, insbesondere auch in Hinblick auf die Pandemie und wo sehen Sie den dringendsten politischen Handlungsbedarf?

Eine zweite Frage richte ich an Herrn Sadowsky. Sie schreiben, dass Reisende durch „Nudging“ zum umweltfreundlichen Verhalten angeregt werden sollen. Können Sie den Ansatz des „Nudging“ für den Tourismus anhand von Beispielen konkretisieren?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Hicks, bitte sehr.

Uwe Hicks (NaturFreunde Deutschlands): Wir haben, wie bei vielen Bereichen, wenn es um die Frage der Ökologie und Nachhaltigkeit geht, immer die Ebene, die die Unternehmen sozusagen auf ihren Internetseiten und ihren Darstellungsseiten machen. Da ist es so, dass heute ein internationaler Tourismuskonzern nicht mehr daran vorbei kommt, Nachhaltigkeitsgesichtspunkte zu benennen, seine Nachhaltigkeitskapitel zu schreiben und aufzuzeigen, dass er angeblich nachhaltig sei. Wir selber sind eher der Meinung, dass das noch ganz



viel mit „Greenwashing“, wenn ich mal sehr zuge-spitzt sagen darf, und weniger mit realem Handeln zu tun hat. Wenn Sie sich den internationalen Tou-rismusmarkt anschauen, haben wir das Problem, dass zwar, das schreibt auch die Bundesregierung in ihrem Tourismusbericht immer richtigerweise, sehr viele der Angebote in den Zieldestinationen noch gemacht werden von kleinen und mittelstän-dischen AnbieterInnen. Nimmt man aber die nach-gelagerten Bereiche dazu, sieht man, dass der Kern der Wertschöpfung heute bei den großen internati-onalen Tourismuskonzernen liegt, die sozusagen die Angebote so, wie sie sie brauchen, zusammen-stellen. Das, was wir für das Lieferkettengesetz dis-kutieren, müssen wir auch für den Tourismus dis-kutieren und fragen, welche Auswirkung er hat und wir müssen die sozialen, ökologischen und anderen Auswirkungen sozusagen einfordern.

Zum Zweiten kommt dazu, dass wir der Überzeu-gung sind, dass es möglich werden muss für Men-schen in den Zieldestination, gerade im globalen Süden, wenn sie benachteiligt werden durch Tou-rismusbereiche, dass sie das einklagen können und zwar in den Ländern der Konzerne. Diese Debatte führen wir schon lange in verschiedenen Berei-chen.

Zum Dritten kommt noch dazu, dass wir auch bei der Förderung von Investitionen im Tourismus Mittel haben, die aus Landes- oder Bundeshaushal-ten und auch international geleistet werden. Diese Frage der Nachhaltigkeit im Bereich der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit muss nach unse-rer Überzeugung noch strenger und noch zielge-nauer anlegt werden. Für mich ist beispielsweise das Zubauen der Küstenregionen, ich bleibe jetzt mal kurz in Europa, in Spanien, in Italien und jetzt an der Goldküste in Bulgarien, eine Katastrophe, was da in den letzten 20 Jahre passiert ist. Wenn Sie sich das Ganze sozusagen im globalen Süden nochmal anschauen, Südafrika etc., da sind Hotel-resorts entstanden, die nach unserer Überzeugung so mit sozialer Nachhaltigkeit und mit dem, was die Menschen da vor Ort sozusagen dadurch an Vertreibungen etc. erlebt haben, nicht zu vereinba-ren sind.

Letzte ganz kurze Anmerkung. Ich denke, was wir auch selbstkritisch diskutieren müssen, ist, dass

viele Menschen, die eher aus dem bildungsorien-tierten Bereich, wie man das immer so schön nennt, kommen, denken, man kann in jede Region der Welt fahren, wenn man es dann nur Bildungs-tourismus oder Ökotourismus nennt und kann dann in hochgradig aufgebauten Lodges in Amazo-nasregionen drei Wochen leben, ohne dass das Auswirkungen auf die Menschen, die vor Ort le-ben, hätte. Da denke ich, haben wir auch die Auf-gabe deutlich zu machen, Tourismus muss nicht überall stattfinden. Tourismus muss nicht die letz-ten Winkel der Region erschließen, sondern Men-schen, die in diesen Regionen leben, haben auch ein Recht darauf, so zu leben, wie sie wollen, ohne von Touristen gestört zu werden. Ich sage bewusst den Begriff „gestört zu werden“. Bei dem letzten Teil geht es viel auch darum, die Menschen, die sozusagen aus dem sogenannten Bildungsbürger-tum kommen, zu überzeugen. Das wird unsere Aufgabe sein, aber was Sie gefragt haben, insge-samt sind wir der Überzeugung, dass sehr viel „Greenwashing“ betrieben wird und sehr wenig bisher erreicht worden ist.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Sadowsky ist gefragt worden. Herr Sadowsky?

Jan Sadowsky (Klimapatenschaft GmbH):

(Tonstörungen) ...

Jan Sadowsky (Klimapatenschaft GmbH): Ganz kurz zum Thema „Nudging“. Da ich nicht weiß, was man gehört hat, fange ich einfach nochmal an.

Wir stellen wirklich fest, Nachhaltigkeit hat sehr viel mit Bewusstsein zu tun und dieses Bewusst-sein darf geschaffen werden und das auch manch-mal spielerisch. Wir haben verschiedene Themen schon ausprobiert. Ich gebe mal ein Beispiel: Un-sere Duschen beispielsweise kommunizieren mit den Gästen, und zwar zeigen sie an, wie viel Was-ser sie verbraucht haben, wie viel Energie sie ver-braucht haben und wie das im Schnitt zu anderen Gästen ist. Sonst duscht der Gast im Urlaub eher mal zweieinhalb Minuten länger und wir stellen fest, dass wir hier absolute Rekordwerte haben, was Energie und ähnliches betrifft. Man stellt schon immer wieder fest, dass das Spielerische sehr, sehr gut funktioniert.



Das Gleiche im „Nudging“. Ein ganz typisches Beispiel dafür ist das Thema „Zigarettenkippen“. Wenn man festgestellt hat, dass man spielerisch dafür sorgt, dass Menschen Zigarettenkippen wieder so entsorgen können, wie sie eigentlich entsorgt werden müssten, indem Fußballergebnisse dargestellt werden, Abstimmungsergebnisse erzeugt werden können oder ähnliches, dann sieht man, dass diese Gerätschaften sehr, sehr gut genutzt werden können. Wenn man während des Urlaubs Kommunikation zum Thema Nachhaltigkeit immer wieder an den Gast heranführt, dann stellen wir fest, dass doch sehr, sehr viel auch mit nach Hause genommen wird. Als damals in Destinationen z.B. Elektroautos getestet werden konnten, haben viele doch tatsächlich auch festgestellt, es ist ein ernstzunehmendes Auto und es kann sogar Spaß machen. Danach sind dann auch einige Elektroautos bestellt worden. Das sind für mich sehr schöne Beispiele, weil die Menschen im Urlaub einfach auch vielleicht eine andere Offenheit insgesamt zur Thematik haben.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Sadowsky. Als nächstes sind die Kollegen der FDP dran. Herr Tippelt, bitte sehr,

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Meine erste Frage geht auch an Herrn Sadowsky, ich hoffe die Verbindung hält und wir können ihn gut verstehen. Herr Sadowsky, Sie erwähnen in Ihrer Stellungnahme, dass Reisende es vorziehen, wenn Kompensationsmaßnahmen regional in Deutschland oder Europa erfolgen, beispielsweise durch die Renaturierung von Mooren. Dies könnte die Bereitschaft zur freiwilligen Kompensation oder Überkompensation erhöhen, gleichzeitig dürfen solche Maßnahmen nach dem Pariser Klimaschutzabkommen nicht für den Emissionsausgleich angerechnet werden. Können Sie bitte erläutern, welche politischen Schritte eingeleitet werden müssten, damit solche regionalen Kompensationsmaßnahmen für den Emissionsausgleich wieder angerechnet werden können und wie hoch das Potenzial solcher Maßnahmen ist?

Meine zweite Frage geht an Frau Thomas. Viele Reisende, nicht nur im Inland, würden gern klimafreundlicher verreisen, werden aber damit konfrontiert, dass es keine angemessene Lösung für die erste und oder letzte Meile gibt, weil viele touristische Ziele nicht an das Bahnnetz bzw. Fernbusnetz

angeschlossen sind und der örtliche Nahverkehr für die Belange der Reisenden nicht ausgelegt ist. Zudem gestaltet sich das Reisen mit Kindern oft unbequem, da die Bahn nur wenige und Fernbusse fast keine speziell auf Familien ausgerichteten Reiseumöglichkeiten haben. Auch für Reisende mit Behinderung, Reisende mit Haustier oder ältere Reisende fehlt es an ausreichenden komfortablen Reiseumöglichkeiten. Welche Schritte sind aus Ihrer Sicht notwendig, um das Problem der ersten und letzten Meile zu lösen, und wie ließe sich Mobilität vor Ort für Reisende regeln, für die das Rad keine Alternative ist?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Sadowsky, bitte sehr.

Jan Sadowsky (Klimapatenschaft GmbH): Wir haben eine Erfahrung gemacht, wenn es um die klimafreundliche An- und Abreise ging, dass gerade, wenn Destinationen ihren Gästen das angeboten haben, es den Menschen unheimlich wichtig war, dass vor Ort etwas passiert. Wir stellen fest, seitdem es so umgesetzt worden ist, dass die regionalen Projekte nicht angerechnet werden dürfen, was bei Wald ja schon viel länger so gehandhabt wurde und bei Moor später dann auch umgesetzt wurde, dass sich gut 50 Prozent der Destinationen, die vorher dort Angebote und ähnliches angeboten oder genutzt haben, angefangen haben, dieses Angebot wieder zurückzunehmen. Das ist das, was schade daran ist. Das merken wir übrigens nicht nur in dem Bereich des Tourismus, sondern auch gerade Firmen, die vor der Corona-Phase oder auch in der Corona-Phase durch verschiedenste Begebenheiten sich mit dem CO2 Thema viel intensiver anfangen zu beschäftigen und auch anfangen regionale Projekte zu unterstützen, dass diese Bereitschaft deutlich zurückgegangen ist. Aus dem Grund würden wir uns sehr wünschen, dass nationale Projekte auch wieder national angerechnet werden könnten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und Frau Thomas, bitte.

Petra Thomas (forum anders reisen e.V.): Vielen Dank für die Frage zur letzten oder ersten Meile. Ich sehe großes Potenzial, dass die Destinationen neue Mobilität entwickeln und zusammen mit den GastgeberInnen vor Ort Konzepte haben, wie man Reisegäste von der letzten Bahnstation oder auch



der letzten Busstation abholen kann. Es gibt dafür schon kluge Konzepte. Es wird immer als Beispiel die Gemeinde Werfenweng angesprochen. Diese Gemeinde hat vor über zehn Jahren angefangen, Menschen zu motivieren, wenn man zu ihnen reist, dass man nicht mit dem Auto kommt oder eben das Auto vor Ort stehen lässt: Wenn man quasi den Autoschlüssel abgibt, dann wird vor Ort ein ganzer Fächer an Mobilitätsangeboten ausgebreitet von Bussen, die „on demand“ bei Wanderungen abholen, über eine ganze Reihe an sportlichen Mobilitätskonzepten, also da auch tatsächlich zielgruppengenau zu schauen, ob ältere Menschen oder eben Familien mit Kindern Möglichkeiten haben, diese Mobilitätsangebote vor Ort zu nutzen und das womöglich auch über eine Gästekarte so attraktiv zu gestalten, dass eben dieses Angebot dann auch wirtschaftlich tragfähig ist. Denn gerade bei Familien ist, wie wir alle wissen, das Reisebudget oft knapp.

Zu Ihrer Frage nach der Mobilität, wie bekommen wir die Individualmobilität auch in die Bahn und wie schafft man Voraussetzungen, dass Familien mit Kindern und viel Gepäck in der Bahn unterkommen können. Auch da, denke ich, gibt es gute Lösungsansätze. Die Bahn baut auch ein Stück weit aus, es gibt spezielle Waggons für Familien, wo auch Spielmöglichkeiten jenseits der Tische sind. Aber ich frage mich bei diesem grundlegenden Vergleich, wenn wir sehen, was ist mit Kindern im Auto möglich und die Stresssituationen von fahrenden Eltern und Kindern auf der Rückbank betrachten, dann sollte man da auch die Vorteile sehen, wenn Eltern und Kinder gemeinsam nicht auf den Verkehr achten müssen, sondern bereits den Weg über schon gemeinsam kommunizieren und Dinge betrachten können. Ich glaube, da müssen wir offen sein, auch neue Lösung ein Stück weit mitanzudenken.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als nächstes ist Herr Moncsek von der AfD Fraktion an der Reihe.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Meine erste Frage geht an Herrn Prof. Höhne. Herr Prof. Höhne, Sie wollen Kurzstreckenflüge obsolet oder durch Bepreisung, durch Hochbepreisung eher unattraktiv machen. Sollte man diese Entscheidung eher dem Markt oder dem Kundenbedarf überlassen? Kommt es damit nicht im Umkehrschluss für verschiedene

Destinationen in Deutschland, wie z.B. die Ost- und Nordsee, zu massiven Überlastungen wie Pfingsten 2021, als Mecklenburg-Vorpommern Pfingsten geöffnet hatte und dann vollkommen überrannt wurde? Welche Maßnahmen und welche Vereinigungen, Institutionen etc. sollten dazu in Verantwortung mitgenommen werden?

Meine zweite Frage, die ist jetzt bisschen improvisiert, weil Herr Hiksich mir doch sehr in Richtung Sozialismus und FDGB geht, das klingt wie zurück in die Vergangenheit für mich. Sie sprachen von Bahnreisen für Familien mit mehreren Kindern, wie Sie es hier beschreiben z.B. nach Bulgarien. Das sind 2000 Kilometer, fünf Hauptstädte mit verschiedenen bahntechnischen Voraussetzungen. Das klingt momentan für mich eher nach Stress als Erholung und Urlaub. Nach der Wende wurden Bahnstrecken dezimiert und es gibt gerade im Nahverkehr in den Regionen in Ostdeutschland große Lücken. Wie wollen Sie, und mit welchen politischen Maßnahmen, gerade hier die geruhsame Anreise und Mobilität vor Ort im Urlaub gestalten?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Professor Höhne war angesprochen.

Prof. Dr. Niklas Höhne (NewClimate Institute): Es ging um die Kurzstreckenflüge und ich glaube, der erste Punkt ist, dass man die Flüge und auch die alternativen Verkehrsmittel auf dasselbe Niveau heben sollte, weil es derzeit so ist, dass die Flüge steuerlich begünstigt sind. Sie konkurrieren überhaupt nicht auf einer gleichen Ebene, sondern es ist so, dass das Fliegen aus bestimmten Gründen unterstützt wird. Das ist das eine. Deswegen kann der Kunde es gerade gar nicht entscheiden. Er kann nach Preis entscheiden, aber das hat verheerende Auswirkungen aufs Klima und das kann nicht im Sinne der Gesellschaft sein. Wir haben gerade gehört, dass quasi durch billige Flugtickets Bedarf generiert wird, den es vorher gar nicht gab. Das kann auch nicht das Richtige sein. Die Flüge müssen im Prinzip teurer werden, um den Fußabdruck abzubauen, den sie aufs Klima haben. Das ist wichtig, aber auf der anderen Seite muss auch die Bahn günstiger werden und das ist, glaube ich, auch eine wichtige Aufgabe der Gesetzgebung da zu helfen. Wir haben schon gesagt, in einige Bereiche kommt man überhaupt nicht, weil es keine Zugverbindung gibt. Das muss ausgebaut werden, aber selbst wenn



es eine gibt, ist das Buchen, insbesondere wenn man durch ganz Europa fahren will, erheblich kompliziert, denn wenn man längere Strecken unternimmt, muss man mehrere unterschiedliche Tickets bei unterschiedlichen Organisationen kaufen, die greifen nicht aufeinander zu. Wenn mein erster Zug zu spät ist, dann verfällt mein zweites Ticket und so weiter. Da kann man sehr viel mehr machen auf europäischer Ebene, dass es einfacher wird, ein Zugticket von hier nach London meinetwegen zu buchen, so dass man nur noch ein Ticket braucht, was heute nicht der Fall ist, sondern mindestens zwei oder drei.

Ein Wort noch kurz zur Kompensation, weil es vorhin angesprochen worden ist. Die Diskussion geht da ein bisschen auseinander. Ich glaube, allen ist klar, dass wir erst Emissionen so weit wie es geht reduzieren müssen und wenn man da nicht mehr weiterkommt, was macht man dann mit den Restemissionen. Da geht die Diskussion zur Kompensation ein bisschen auseinander. Es gibt einige, die sagen „Ja, das müssen wir unbedingt machen“ und sogar auch mit Zertifikaten hier in Deutschland, die Moore waren angesprochen. Es gibt die andere Seite, die würde eher ich vertreten, die der Ansicht ist, dass das System der Kompensation obsolet geworden ist und aus einer Zeit stammt, in der wir heute nicht mehr sind. Das kommt von vor mindestens 10 bis 20 Jahren, als es langsam darum ging, Emissionen zu reduzieren. Einige Länder ein bisschen schneller, andere Länder ein bisschen langsamer, einige Sektoren ein bisschen schneller, andere Sektoren langsamer. Da konnte man noch irgendwie Effizienz gewinnen, indem einige ein bisschen mehr tun und andere weniger und man es dann sozusagen ausgleicht. Diese Situation haben wir heute nicht mehr, wir müssen überall Emissionen reduzieren, so schnell wie möglich in allen Sektoren und sofort. Es gibt also niemanden mehr, der sozusagen als Emissionsreduktionszertifikate irgendwas zu verkaufen hat. Insbesondere in Deutschland ist es so, dass wir unsere eigenen Emissionen reduzieren müssen und die Moore wieder bewässern müssen. Wir müssen beides tun, nicht das eine oder das andere. Bei Kompensation ist es so, wenn ich eine Sache mache, dann sage ich sozusagen „Sie ist okay, weil ich die andere Sache gemacht habe“. Ich muss aber beides machen und deswegen wäre mein Vorschlag, machen Sie die Moor-Projekte und bitten Sie Ihre Kunden das

zu tun, aber sagen sie nicht, dass sie CO2-neutral sind. Da passiert der Fehler.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Hiksich, bitte.

Uwe Hiksich (NaturFreunde Deutschlands): Ich muss erstmal gestehen, dass Sie mich und unseren Verband völlig richtig eingeschätzt haben. In unserem Grundsatzprogramm steht „demokratischer Sozialismus“ aufgrund der Geschichte aus der wir kommen und wir finden das als gesellschaftliche Vorstellung heute noch so richtig wie vor 130 Jahren, als wir gegründet wurden.

Jetzt aber zu Ihrer Frage. Wir selbst treten dafür ein, dass man Urlaub nicht versteht als „Ich steige irgendwo in ein Verkehrsmittel und steige aus und dann beginnt der Urlaub“, sondern der Urlaub beginnt damit, wenn ich mich auf eine Urlaubsreise begeben und gehe. Wir könnten uns vorstellen, um Ihr Beispiel aufzugreifen, eine entsprechende Bahnreise anzubieten, wenn es die Bahnverbindung dazu gebe. Wir würden sehr gerne mal im Rahmen einer unserer Kulturreisen anbieten, dass, wenn man auf dem Weg beispielsweise nach Sofia wäre, man den ersten Tag mit der Bahn fährt bis Budapest, macht dann zwei Tage Urlaub in Budapest, steigt in die Bahn und fährt weiter bis Bukarest. Da fehlt eben die Bahn dazu und fährt dann weiter beispielsweise nach Sofia, um anzukommen. In Sofia fahre ich dann mit der Bahn weiter bis zur Goldküste, wo ich dann am Meer bin. Wenn sich eine solche Form des Reisens auch von Reiseanbietern entwickeln würde, dann würde ich nachhaltiges Reisen auch mit der Bahn möglich machen und gleichzeitig den Leuten auch Erfahrungen mitgeben, die sie nicht haben, wenn ich in Berlin in das Flugzeug steige und irgendwo wieder aussteige und fliege dann wieder zurück, also sprich, die Anreise bereits als Teil des Urlaubs zu sehen.

Zur zweiten Frage. Ich will Ihnen das wieder nur an einem ganz kleinen Beispiel zeigen. In der Gemeinde Oberstdorf im Allgäu haben Sie nicht mehr das Recht, mit dem Auto rein zu fahren. Sie haben die gesamte Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt und haben davor große Parkplätze. Es tut einem manchmal ein bisschen weh, wenn man sieht, wie groß die Parkplätze gebaut sind, aber der Ort



selber ist frei. Im Ort können sich nur Menschen mit Beeinträchtigungen mit einer Sondergenehmigung mit dem Auto bewegen und andere nur, wenn sie mit dem Bus fahren. Beispielsweise sind die großen Parkplätze, die früher genutzt wurden dafür, um Autos wochenlang stehen zu lassen, nachts gesperrt für das Parken, weil man damit erreichen möchte, eine Verkehrslenkung durchzusetzen und die Leute sozusagen vor Oberstdorf bereits stehen zu lassen. Gleichzeitig wirbt die Gemeinde Oberstdorf auch damit, dass sie erreichen möchte, dass Menschen mit dem Zug anreisen und das Auto bereits schon vor dem Urlaub stehen lassen. und dass Oberstdorf sich keine Sorgen machen muss beispielsweise über die Anzahl der Menschen, die da Urlaub machen, das ist, glaube ich, keine Frage. Auch da gäbe es noch manches zu tun, auch da ist es so, dass wir uns manchmal die Parkgebühren noch etwas höher wünschen würden in dieser Gemeinde. Aber es ist ein Beispiel dafür, wie ich über Verkehrslenkung vor allem den motorisierten Individualverkehr im Rahmen des Urlaubs zumindest aus der Innenstadt von Oberstdorf ein Stückchen herausbekomme und gleichzeitig den Menschen in diesen Bereichen eine wesentlich angenehmere Form von Urlaub ermögliche. Es gibt eine riesige Fußgängerzone, in der die Menschen sich auch frei bewegen können. Solche Beispiele wie in Oberstdorf gibt es mehrfach und wir treten dafür ein, einen Urlaub ohne motorisierten Individualverkehr zu definieren und die Reise bereits schon als Teil des Urlaubs anzusehen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Da wir gut in der Zeit liegen, Frau Wittmann, möchte unmittelbar auf diese Aussage reagieren. Eine Minute Frau Wittmann.

Abg. **Mechthilde Wittmann** (CDU/CSU): Ich kann das sehr viel kürzer. Oberstdorf ist mein Wahlkreis, ich komme direkt aus Oberstdorf. Ich war erst vorgestern Abend dort. Ihre Aussage ist schlicht falsch, schlicht falsch. Oberstdorf hat keine Sperrung für Autos. Es gibt zwar eine Fußgängerzone, aber die Innenstadt kann ganz hervorragend mit dem motorisierten Verkehr erreicht werden. Ich war am Montagabend mit dem Auto noch mitten in Oberstdorf. Es ist schlicht falsch, was Sie sagen. Sie dürfen gerne schmunzeln, ich kenne mich halt aus vor Ort.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Gut, das war eine sachliche Klarstellung. Die letzte Frage stellt Thomas Lutze von DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE): Vorhin tauchte vom Kollegen von der FDP schon mal die Frage auf nach Barrierefreiheit und Menschen mit Behinderung. Frau Thomas, ich hätte gerne von Ihnen noch mal eine Antwort darauf, weil ich weiß nicht, wer die Fragen gestellt bekommen hatte, aber es gab keine Antwort. Deswegen würde mich nochmal interessieren ganz speziell unter dem Stichwort Nachhaltigkeit, welchen Stellenwert Barrierefreiheit hat und Barrierefreiheit heißt für mich nicht nur die oder der klassische Rollstuhlfahrer, der irgendwo die Rampe hoch muss. Es gibt noch viele andere Behinderungen, Beeinträchtigungen, Erkrankungen und so weiter. Im Tourismusbereich haben wir dann häufig das Problem, dass ich eine starre Abgrenzung habe mit den Prozentzahlen und wie ist es mit den Kosten von Begleitpersonen und so weiter.

Dann hätte ich noch eine Frage, die der Kollege Hiksich mir leider nicht beantwortet hat. Deswegen stelle ich sie jetzt an Professor Höhne. Was mich einfach tierisch nach wie vor aufregt, ist, dass ich als Kunde den doppelten, manchmal den dreifachen Preis bezahle, nur weil Schulferien sind. Es kam vorhin nicht die Antwort, es ist kein Vorwurf, aber vielleicht können Sie mir dazu eine Antwort geben, was man tun müsste, damit diese grenzenlose Ungerechtigkeit aufhört. Da geht es gerade nicht um eine soziale Frage, das betrifft auch die sogenannte Mittelschicht, da sind berufstätige Leute, die verdienen 3000, 4000 Euro, die sind alle mit dabei, die bezahlen alle für ein und dieselbe Leistung ein Vielfaches an Geld für ein und dieselbe Urlaubsreise.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Thomas, Sie wurden zuerst gefragt.

Petra Thomas (forum anders reisen e.V.): Sehr gerne gehe ich nochmal explizit das Thema Barrierefreiheit an. Das spielt eine wichtige Rolle, um Tourismus für alle zu ermöglichen. Aktuell ist es tatsächlich eher im Nachhaltigkeitsbereich noch das kleine Stiefkind, weil wir haben die Erfahrung gemacht, dass sich Unternehmen oder auch Anbieter entweder für Nachhaltigkeit begeistern und da



die ökologischen und sozialen Punkte zwar anschauen oder aber sich mit medizinischen Voraussetzungen beschäftigen. Es gibt aber eine ganze Reihe, also selten trifft das überein, das ist leider eine Herausforderung. Wir sind ein Veranstalterverbund und ich suche schon sehr lange nach Reiseveranstaltern, die sich gerade für barrierefreies Reisen einsetzen, aber offensichtlich ist das im Markt momentan noch nicht in der Breite vorhanden. Es gibt aber eine ganze Reihe von Initiativen und vor allen Dingen in den Destinationen tut sich einiges. Vielleicht mal drei Beispiele: Städte wie Stockholm haben ein komplettes Konzept umgestellt wie Mobilität auch beim Bau eines jeden Hotels gewährleistet sein muss und das meint nicht nur Rollstuhlmobilität, sondern es meint auch Lenkungssysteme für Gehöreinschränkung oder Sehhinderung. Es gibt einen Veranstalter, der sich damit befasst, dass er Sehende und Nicht-Sehende gemeinsam auf Reisen schickt und da eine Begleitung ermöglicht, die sich gegenseitig von ihren Erfahrungen berichten oder es gibt tatsächlich auch im Wanderbereich in Nepal einen ersten barrierefreien „Trekking-Chart“, der für alle möglichen Einschränkungen gedacht ist. Das sind aber tatsächlich noch Einzelinitiativen und die brauchen noch eine größere Verbreitung. Ich denke, da können zum einen bauliche Richtlinien eine Rolle spielen, also wenn es Richtung Politik geht, dass man einfach bei jedem Neubau schaut, dass eine Zugänglichkeit da ist. Das ist im öffentlichen Bereich bereits mehr oder weniger gegeben, aber im Privatbereich noch viel zu wenig adressiert. Es muss sich aber auch der Markt verändern, denn wir sehen, dass immer mehr Menschen auch sehr viel länger in ihrem Leben reisen können, weil wir eine bessere Gesundheitsversorgung haben und das heißt auch, dass sprechende Angebote auch entwickelt werden müssen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Professor Höhne, bitte sehr.

Prof. Dr. Niklas Höhne (NewClimate Institute): Es ging jetzt um die Ferien und die höheren Preise in den Ferien. Da weiß ich jetzt nicht unbedingt, was man dagegen machen kann. Wir leben in der Marktwirtschaft und da die Nachfrage sehr viel höher ist, geht der Preis hoch. Eine Möglichkeit wäre sicherlich, die Ferien weiter zu streuen, also dass nicht so viele gleichzeitig Ferien haben, sondern

dass mehr über das Jahr verteilt ist. Eine weitere Möglichkeit hatte, glaube ich, Herr Hicks gesagt, dass man Angebote insbesondere für Familien kreiert, die kostengünstig sind, die kann man auch fördern und unterstützen.

Ein anderer mehr genereller Punkt, ich glaube das, was Sie ansprechen, ist die soziale Gerechtigkeit. Ich glaube, wir müssen, und das hatten wir hier schon gesagt, Energieverbrauch und CO2 Emission oder nicht-nachhaltigen Konsum mit dem wahren Preis belegen. Das sollte man immer nur tun, wenn man auch gleichzeitig sozial ausgleicht. Also wenn die Energiekosten hoch gehen, dann ist es meistens so, dass es proportional die eher ärmere Bevölkerung überproportional trifft. Und wenn man eben mehr Geld über solche zusätzlichen Abgaben einnimmt, dass man gleich mitdenkt, wie man das wieder zurück verteilt an die eher ärmere Bevölkerung. Damit sind dann zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Zum einen wird umweltschädliches Verhalten zurückgedrängt, weil es teurer geworden ist und gleichzeitig hat man der ärmeren Bevölkerung geholfen und die kann damit dann besser umgehen und die leistungsstärkere Bevölkerung, die könnten sich das in den meisten Fällen dann leisten, diese extra Abgaben zu geben.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Damit sind wir am Ende unserer öffentlichen Anhörung zum Thema Nachhaltiges Reisen. Ich möchte mich bei Ihnen, liebe Damen und Herren Sachverständige recht herzlich bedanken für die Zeit, für den offenen Austausch, für Ihre Bereitschaft uns hier Rede und Antwort zu stehen.

Schluss der Sitzung: 16:20 Uhr

Jana Schimke, MdB
Vorsitzende

Stellungnahme zum nachhaltigen Reisen

Deutscher Bundestag Ausschuss für Tourismus am 18.05.2022.

Ralf Hieke
Gründer und Geschäftsführer FairWeg GmbH
Bahnhofstraße 15
49477 Ibbenbüren
rh@fairweg.de
0178 531 6156

Das Fazit vorab: Effizient geplant, so klimafreundlich wie möglich und fair für Gast und Gastgeber. Das sind die Eckpunkte des nachhaltigen Reisens. Auch der Verzicht oder die Regulierung von bestimmten Reiseformen muss in Anbetracht der Klimakrise diskutiert werden. Transparenz und unabhängig definierte Standards sind hierzu unerlässlich.

Reisen als Stabilitätsfaktor in den Destinationen

Reisen sind wichtig um kulturellen Austausch zu ermöglichen und Vorurteile abzubauen oder gar nicht erst entstehen zu lassen. In vielen Ländern der Erde trägt der Tourismus zudem einem großen oder sogar sehr großen Teil zum BIP bei. Dies geschieht direkt oder auch indirekt durch zum Beispiel Zulieferleistungen für die touristische Infrastruktur. Im Kontext der sozialen Nachhaltigkeit bedeutet dies, dass ein möglichst hoher Anteil der Wertschöpfung im jeweiligen Zielgebiet verbleiben muss. Nur so wird der Tourismus vor Ort dauerhaft als Chance begriffen und nicht als lästiges Übel oder gar als Bedrohung. Zu allererst bedeutet das aber natürlich die Erhaltung von ökologischen und sozialen Lebensräumen. Die Reisebranche ist auf intakte Ökosysteme als elementare Grundlage ihres Geschäftes angewiesen. Verschmutzte Meere und tote Wälder sind den Reisenden nicht zu verkaufen. Umso mehr, also in Konsequenz klimaschädlich gereist wird, sägt die Reiseindustrie so mitunter immer weiter auf dem Ast, auf dem sie sitzt. Für die Destinationen hat dies im schlimmsten Fall einen doppelten Effekt. Der eigene Lebensraum ist beeinträchtigt oder zerstört und die wirtschaftlich wichtigen Einnahmen aus dem Tourismus fehlen. Es gilt also die Balance herzustellen, in der umwelt- und sozialverträglicher Tourismus stattfinden kann, ohne Mensch und Natur zu überfordern. Dazu gehört folgerichtig auch die soziale Nachhaltigkeit. Vor Ort müssen faire Löhne gezahlt werden und möglichst Ganzjahresverträge mit den Mitarbeitenden geschlossen werden, die es ermöglichen, langfristig Wohlstand in den jeweiligen Kommunen zu schaffen. Die Berücksichtigung dieser Punkte muss elementarer Bestandteil jedes Angebotes sein. Primär betrifft dies die Leistungsträger vor Ort und die Reiseveranstalter, die entsprechende Strukturen schaffen, erhalten, ausbauen und monitoren müssen. Wer an welcher Stelle aktiv ist, muss dann transparent den Kund:innen im jeweiligen Angebot sichtbar gemacht werden. Nur so schafft man eine Sensibilisierung und Akzeptanz auch auf der Konsumentenseite. Wünschenswert wären hier entsprechende Standards, die eine seriöse und valide Vergleichbarkeit garantieren.

Information und Aufklärung über die Klimawirkung von Reisen

Größter CO₂-Emittent einer Reise ist in den allermeisten Fällen der Transport bzw. die Mobilität. Wenn beispielsweise die Vermeidung eines Fluges nicht möglich ist, ist das verbreitetste Ausgleichsmittel die CO₂-Kompensation. Verschiedene Organisationen bieten hier bereits seit langer Zeit sehr detaillierte Tools zur Berechnung an und schlagen entsprechende Geldbeträge vor, die dann wiederum weltweit in Projekte investiert werden, die der Bindung von CO₂ dienen. Nach wie vor entscheiden sich aber gemessen am Gesamtvolumen nur sehr wenige Passagiere, ihre Reise (Flug oder auch Schiff) auf diese Weise zu kompensieren und so zumindest klimafreundlicher zu gestalten. Sehr häufig fehlt eine entsprechende Beratung und Hilfestellung an und in den Verkaufspunkten. Viele Mitarbeitende fürchten Wissenslücken und unangenehme Diskussionen mit Kund:innen. Darüber hinaus fehlt es an Vergleichswerten, wie zum Beispiel einem durchschnittlichen CO₂-Jahresbudget pro Person. Nur so kann eine Sensibilisierung im Bezug auf das eigene Verhalten erreicht werden. Was sich auf den ersten Blick quasi verkaufsschädigend anhört, birgt aber auch Chancen. Alternative Reiseformen, beispielsweise mit der Bahn können in den Vordergrund gerückt werden. Aber nicht nur die Mobilität ist Teil der Klimabilanz einer Reise. Auch der Aufenthalt vor Ort bietet Möglichkeiten den persönlichen Fußabdruck zu reduzieren. Unterkünfte, die regenerative Energie nutzen, regional einkaufen und auf energieintensive Attraktionen verzichten, sind hier exemplarisch zu nennen. Und auch an dieser Stelle ist eine transparente Sichtbarkeit der Kriterien zwingend notwendig. Die bereits erwähnte Notwendigkeit von allgemeinen Standards ist auch bei Unterkünften ein probates Mittel, Vergleichbarkeit und Transparenz zu schaffen.

Politisch müssen Angebote mit klimaschädlicher Wirkung stärker reguliert werden. Das betrifft zum einen das Angebot selbst, als auch die Preisgestaltung. Innerdeutsche und „Billigflüge“ sind hier als Beispiele zu nennen. Gleichzeitig muss die Bahn -gerade im Fernverkehr- deutlich günstiger werden. Auch eine höhere Frequenz der Fernverbindungen und eine Expansion beim Angebot von Nachtzügen muss vorangetrieben werden. So lange eine Bahnfahrt nicht nur länger dauert, sondern auch noch teurer als der vergleichbare Flug ist, wird die Wechselmotivation vieler Reisenden sehr gering sein. Gerade im innerdeutschen Verkehr ist eine Sichtbarkeit der jeweiligen Emissionen im Vergleich zum alternativen Verkehrsmittel ein möglicher Ansatz eine stärkere Buchungsbereitschaft für die umweltfreundlichere Variante zu erzeugen.

Effektive Reiseplanung und Beratung

Auch eine effektive Reiseplanung und gezielte Beratung kann das Reisen nachhaltiger machen. Die Lenkung von Besucherströmen und die Steigerung der Attraktivität von Nebensaisonzeiten kann Overtourism entgegenwirken. Eine persönliche Reiseplanung, die auf Qualität anstatt auf Quantität ausgerichtet ist, hilft die Häufigkeit von Flugreisen zu reduzieren. Nicht drei oder vier Flüge pro Jahr mit jeweils geringer Aufenthaltsdauer, sondern nur einen Flug für einen längeren Aufenthalt vor Ort.

Wichtig für die Zukunft des Reisevertriebs ist diesbezüglich auch die Berufsausbildung. Nachhaltigkeit in allen Facetten muss Teil des Lernplans werden, damit zukünftig Reiseplanung und -beratung gerade im Bereich der Nachhaltigkeit professionell erfolgen können. In den bereits bestehenden Vertriebsstrukturen müssen entsprechende Weiterbildungen etabliert werden. Die Produktbeschreibungen der Reiseveranstalter und Reiseanbieter müssen mehr Informationen zur Nachhaltigkeit ihrer jeweiligen Angebote vorhalten. Nur so kann die Lücke zwischen der zwar vorhandenen und nach Studien auch wachsenden Bereitschaft der Kund:innen nachhaltig zu buchen (56%*), aber der nach wie vor deutlich geringeren Umsetzung dieses Vorsatzes (4%*) geschlossen werden.

(* NIT – Grundlagenstudie der Reiseanalysedaten 2019)

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung zum Thema „Nachhaltiger Tourismus“ im Deutschen Bundestag

Prof. Dr. Niklas Höhne, NewClimate Institute, n.hoehne@newclimate.org

Mittwoch, 18. Mai 2022

Tourismus trägt signifikant zum Klimawandel bei

Aktivitäten, die dem Tourismus zugeordnet werden können, haben einen hohen Anteil an globalen Treibhausgasemissionen, Schätzungen gehen bis zu 8% (Lenzen *et al.*, 2018). Den größten Einfluss haben Flugemissionen, aber auch andere Verkehrsmittel wie z.B. Kreuzfahrten sind besonders klimaschädlich. Wenn man die gesamte Lieferkette des Tourismus miteinschließt, inklusive der auf Reisen verzehrten Nahrungsmittel, kommt man auf einen Anteil von 8% an globalen Treibhausgasemissionen.

Die Tendenz ist weiter steigend. Trotz Einbruchs der Reiseaktivitäten in der Corona-Pandemie, zeichnet sich eine Erholung und ein weiteres Wachstum der Reisetätigkeit und damit auch der Treibhausgasemissionen ab.

Dieser Trend steht dem globalen Klimaschutz entgegen: Alle Staaten der Welt haben sich im Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet, den Klimawandel auf weit unter 2°C in Richtung 1.5°C zu begrenzen (UNFCCC, 2015). Dazu müssen globale Treibhausgasemissionen bis 2030 grob halbiert und kurz nach Mitte des Jahrhunderts auf netto-null gesenkt werden (IPCC, 2022). Dies erfordert eine enorme Anstrengung in allen Sektoren tatsächlich null Emissionen zu erreichen.

Flugverkehr hat größte Klimawirkung

Beim Reisen ist insbesondere das Fliegen klimaschädlich. Es sind nicht nur die CO₂ Emissionen, sondern zusätzliche klimawirksame Effekte, die wegen der Verbrennung in großen Höhen der Atmosphäre entstehen. Die Gesamtklimawirkung des Fliegens ist deshalb grob um den Faktor 3 höher, als die Wirkung vom CO₂ allein, also wenn dieselbe Menge Kerosin am Boden verbrannt werden würde (Lee *et al.*, 2021).

Um die Klimawirkung auf null zu reduzieren, muss die Flugbranche nicht nur alternative Kraftstoffe entwickeln, sie müsste, falls weiter (wenn auch CO₂-neutraler) Kraftstoff verbrannt wird, auch die zusätzlichen, nicht auf CO₂ basierenden Effekte minimieren.

Wegen der großen zusätzlichen Effekte hat eine transatlantische Flugreise eine fast doppelt so hohe Klimawirkung wie ein Jahr Autofahren.¹ Eine solche Flugreise zu unterlassen hat dementsprechend einen großen Einfluss auf die Klimabilanz eines jeden einzelnen.

¹ Mehrere Vergleichsrechner stehen zur Verfügung, z.B. <https://www.quarks.de/umwelt/klimawandel/co2-rechner-fuer-auto-flugzeug-und-co/>, <https://www.atmosfair.de/de/kompensieren/flug/>, https://co2.myclimate.org/de/offset_further_emissions.

Internationale Bemühungen Treibhausgasemissionen im Flug- und Schiffsverkehr zu reduzieren sind unzureichend

Internationaler Flug- und Schiffsverkehr ist seit 1997 nicht einzelnen Ländern zugeordnet, sondern der Internationale Luftfahrtbehörde (ICAO) und der Internationale Schifffahrtsbehörde (IMO). Beide Institutionen haben in den letzten 20 Jahren keine wirksamen Maßnahmen entwickelt, die Emissionen zu reduzieren.

Der Flugsektor hat sich das Ziel gesetzt, CO₂ Emissionen ab 2020 zu stabilisieren. Dieses Ziel steht im Widerspruch zur globalen Notwendigkeit, globale Treibhausgasemissionen bis 2030 grob zu halbieren und kurz nach Mitte des Jahrhunderts netto null zu erreichen. Zum anderen beinhaltet das Ziel die zu CO₂ zusätzlichen Effekte nur indirekt, geht also einen Großteil der Klimawirkung des Fliegens gar nicht an.

Es ist davon auszugehen, dass die durch die ICAO umgesetzten Maßnahmen nicht ausreichen, das an sich schon zu un-ambitionierte Ziel der Stabilisierung der Emissionen zu erreichen (CAT, 2022a). Der Kompensationsmechanismus Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) der ICAO basieren zum größten Teil auf dem Ankauf von bereits im Markt erhältlichen Zertifikaten, die kaum oder keinen nachweisbaren Klimaeffekt haben und einem großen Überangebot aus der Kyoto Protokoll Zeit entstammen (Warnecke *et al.*, 2019). Dadurch entsteht kein Druck die Flugemissionen selbst zu senken. Das System deckt zudem nur einen Teil der Länder und Routen ab und erlaubt als nachhaltige Brennstoffe auch solche, die nicht weniger CO₂-Emissionen verursachen als herkömmliches Kerosin.

Der internationale Schiffsverkehr hat sich als Ziel gesetzt Emissionen bis 2050 zu halbieren. Dies ist ein ambitionierteres Ziel als die Luftfahrt aber ebenfalls nicht im Einklang mit den globalen Anforderungen. Zudem wird es mit den jetzt umgesetzten Maßnahmen nicht erreicht werden (CAT, 2022b).

Bundesregierung hat vielfältige Möglichkeiten, Emissionen im Flug- und Schiffsverkehr zu beeinflussen

Da die internationalen Bemühungen unzureichend sind, Treibhausgasemissionen aus Flug- und Schiffsverkehr nach den Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens zu reduzieren, könnte die Bundesregierung zusätzlichen Einfluss nehmen oder sich innerhalb der EU für zusätzliche Maßnahmen einzusetzen:

- Flug- und Schiffsemissionen in den EU-Emissionshandel mit einbinden. Derzeit fallen nur Reisen innerhalb der EU unter den EU-Emissionshandel, die EU-Kommission hat vorgeschlagen auch in der EU ankommende oder abgehende Schiffe und Flugzeuge miteinzubeziehen und den Anteil der kostenlosen Zertifikate zu reduzieren.
- Flugbenzin besteuern. Internationale Flüge sind von Energie- und Mehrwertsteuern befreit.
- Verpflichtende Beimischung von nachhaltigen Treibstoffen bei der Produktion oder beim Betanken. Die positive Klimawirkung von synthetischen Kraftstoffen aus Strom aus erneuerbaren Energien, "power to liquid", ist höher als bei Biokraftstoffen, die wegen der Konkurrenz zu Nahrungsmitteln nur begrenzt verfügbar sind.
- Verpflichtungen oder Unterstützung von Entwicklung von alternativen CO₂-freien Antrieben für Schiffe und Flugzeuge
- Kurzstreckenflüge obsolet oder unattraktiv machen, durch Unterstützung des europäischen Bahnnetzes inklusive länderübergreifender Ticketbuchung oder durch zusätzliche Abgaben auf Kurzstreckenflüge
- Zugangsbeschränkungen oder Gebühren für Flughäfen und Häfen für ineffiziente Flugzeuge und Schiffe
- Ambitionierte Umsetzungsregeln für CORSIA beschließen

CO₂ Kompensation und Kennzeichnung als „klimaneutral“ sind unzureichend, im schlimmsten Fall kontraproduktiv

CO₂-Kompensation der Reiseemissionen durch Emissionsminderungsprojekte in anderen Ländern ist alleine unzureichend und nicht mehr zeitgemäß. Dieses Konzept stammt aus der Zeit des Kyoto Protokolls, in der einige Länder Treibhausgasemissionen reduzieren mussten, andere aber nicht. Seit dem Pariser Klimaschutzabkommen gilt das neue Ziel der Netto-Null-Emissionen für alle (UNFCCC, 2015). Alle Sektoren und alle Länder müssen Treibhausgasemissionen reduzieren, und das sofort und so schnell wie möglich. Es bleibt kein Spielraum für Sonderwege und Ausnahmen. Es gilt also Reiseemissionen zu senken *und* Projekte umzusetzen und Wälder zu schützen und nicht das eine *oder* das andere zu tun. Erst wenn die Reiseemissionen auf null gesenkt sind, haben sie keinen Einfluss mehr auf das Klima und können wirklich als klimaneutral bezeichnet werden.

CO₂ Kompensation wirkt sogar kontraproduktiv, wenn es dazu führt, dass man sich mit der Kompensation zufriedengibt und dadurch die Reduktion und die Bemühungen für eine wirklich nachhaltige Transformation vernachlässigt. Der Kompensationsmechanismus Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) der ICAO ist durch die Ausgestaltung der Regeln nicht wirksam, verhindert aber die Entwicklung alternativer Regelungen und nimmt den Druck, alternative CO₂-freie Technologien zu entwickeln.

Eine Alternative zur CO₂ Kompensation ist das Konzept des Klimabeitrags („contribution claim“) (NewClimate Institute, 2020). Auf den Tourismus angewandt würde es bedeuten:

- Treibhausgasemissionen reduzieren wo irgend möglich: nur fliegen, wenn es wirklich keine Alternative gibt, keine Kurzstreckenflüge, volle Auslastung der Flugzeuge, Mindestaufenthaltsdauern, Unterstützung der Entwicklung von CO₂-freien Technologien, z.B. durch zusätzliche Beimischung von synthetischen Kraftstoffen.
- Akzeptieren und öffentlich kommunizieren, dass klimaschädliche Restemissionen entstehen und man beim Reisen nicht „klimaneutral“ ist. Klimafreundliches Verhalten im Unternehmen und bei den Kunden kann man unterstützen, in dem man eine unternehmensinterne „Steuer“ auf Emissionen erhebt, die den wirklichen Kosten der Transformation entspricht (Größenordnung mindestens 100€/tCO₂).
- Transformative Projekte unterstützen die langfristig Netto-Null-Emissionen ermöglichen, wie Forschung an alternativen Antrieben oder innovative und neue Konzepte in Partnerländern und nicht die günstigsten Emissionsreduktionen. Die entstehenden Reduktionen sollten sich nicht mit den Reiseemissionen verrechnet werden.

Literatur

CAT (2022a) *Sector Assessment: International aviation*. Available at: <https://climateactiontracker.org/sectors/aviation/> (Accessed: 15 May 2022).

CAT (2022b) *Sector assessment: International shipping*. Available at: <https://climateactiontracker.org/sectors/shipping/> (Accessed: 15 May 2022).

IPCC (2022) 'Mitigation of Climate Change - Summary for Policymakers (SPM)', *Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Preprint]. Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Available at: https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_SummaryForPolicymakers.pdf.

Lee, D.S., Fahey, D.W., Skowron, A., *et al.* (2021) 'The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018', *Atmospheric Environment*, 244, p. 117834. doi:10.1016/J.ATMOENV.2020.117834.

Lenzen, M., Sun, Y.-Y., Faturay, F., *et al.* (2018) 'The carbon footprint of global tourism', *Nature Climate Change*, 8(6), pp. 522–528. doi:10.1038/s41558-018-0141-x.

NewClimate Institute (2020) 'Climate Responsibility 2020 - Communication of measures to address our climate footprint'. Available at: <https://newclimate.org/climate-responsibility>.

UNFCCC (2015) *Paris Agreement*. Paris: United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC). Available at: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement> (Accessed: 25 January 2019).

Warnecke, C., Schneider, L., Day, T., *et al.* (2019) 'Robust eligibility criteria essential for new global scheme to offset aviation emissions', *Nature Climate Change*, 9(3), pp. 218–221. doi:10.1038/s41558-019-0415-y.