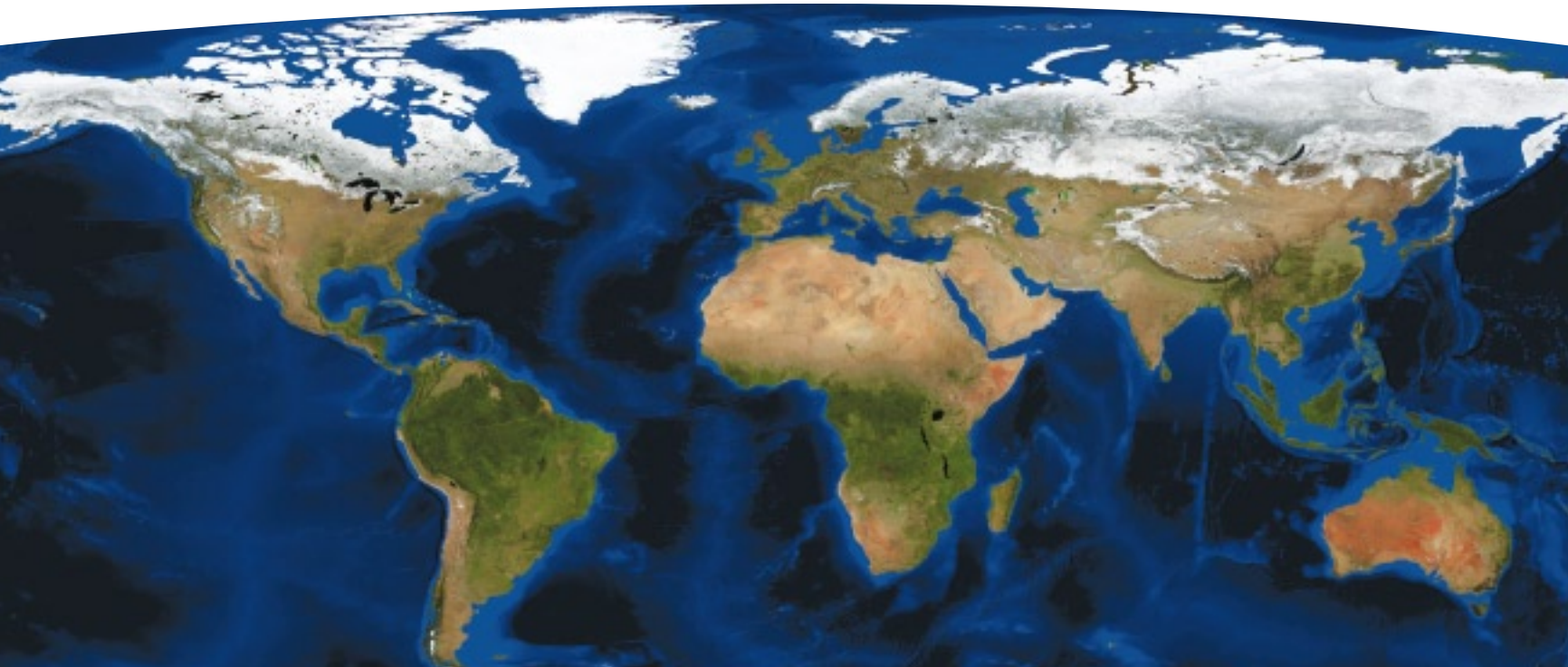


Prima Klima für den Tourismus?



Information zum Thema „Klimawandel und Tourismus“



Inhalt

Warum eine Broschüre zu Klimawandel und Tourismus?	3
Was sind eigentlich „Klima“ und „natürlicher Treibhauseffekt“?	4
Der menschliche Einfluss auf den Klimawandel	5
Ist der Mensch Mitverursacher?	5
Wie funktioniert der vom Menschen verursachte Treibhauseffekt?	5
Wo entstehen die vom Menschen verursachten Klimagase?	7
Welche Rolle spielt der Tourismus?	9
Komplexe Zusammenhänge	9
Klimawirksamkeit des Reiseverkehrs	10
Flugtourismus im Fokus	10
Was bedeutet der Klimawandel für den Tourismus?	11
Was soll die Branche tun?	13
Emissionshandel für Fluggesellschaften?	13
Was wird in der Branche schon getan?	14
Was heißt CO₂-Kompensation im Flugverkehr?	16
Die Touristik der REWE Group und der Klimawandel	17



Warum eine Broschüre zu Klimawandel und Tourismus?

Die Diskussion um den Klimawandel hat inzwischen in alle Bereiche des Tourismus Eingang gefunden und zum Teil zu erheblichen Verunsicherungen über die Rolle geführt, die die Branche bei diesem Prozess spielt oder spielen sollte. Inwieweit trägt der Tourismus zur Klimaerwärmung bei? Welche Folgen hat er zu erwarten und wie soll wer auf die Herausforderung reagieren? Sollen unsere Kunden alle CO₂-Ausgleichszahlungen leisten? Wird es in Griechenland für Urlauber zu heiß? All diese Fragen bewegen die Gemüter.

Die Touristik der REWE Group möchte mit der vorliegenden Information zum besseren Verständnis des vielschichtigen Themas Klimawandel und seiner Bedeutung für den Tourismus sowie zur Versachlichung der Diskussion beitragen.

Was sind eigentlich „Klima“ und „natürlicher Treibhauseffekt“?

Während „Wetter“ eine Momentaufnahme ist, handelt es sich beim „Klima“ um das Verhalten des Wetters über eine längere Zeitspanne von mehreren Jahrzehnten, Jahrhunderten oder gar Jahrtausenden. Das heißt, dass ein besonders heißer Sommer noch nichts über das Klima aussagt. Vielmehr ist das Klima-System der Erde sehr komplex.

Im Wesentlichen wird das Klima durch kosmische Strahlungen (insbesondere die Sonneneinstrahlung) und die Zusammensetzung der Atmosphäre bestimmt. Die kosmische Strahlung macht zwei Drittel und die Zusammensetzung der Atmosphäre ein Drittel der Einflussfaktoren aus.

Die Zusammensetzung der Atmosphäre wiederum wird zu ca. 97% durch natürliche Abläufe wie Vegetation (z.B. Regenwälder), biologische und physikalisch-chemische Prozesse der Ozeane, Vulkanausbrüche und andere Faktoren bestimmt.

Für die Temperatur auf der Erde spielt nun der natürliche Treibhauseffekt eine wichtige Rolle: Natürlicherweise, also ohne menschliches Zutun, kommen in den oberen Atmosphären-Schichten Kohlendioxid (CO₂) und andere Spurengase wie vor allem Methan und Lachgas, aber

auch klimawirksamer Wasserdampf, vor. Etwa 66% des natürlichen Treibhauseffekts wird von Wasserdampf verursacht, 29% von CO₂.

Die so genannten Treibhausgase bilden ein „Gasdach“, das ähnlich wie das Dach eines Gewächshauses einen Teil der von der Erde reflektierten Wärmestrahlung wieder zurück Richtung Erde „lenkt“. Ohne diesen natürlichen Effekt müssten wir auf der Erde bei einer durchschnittlichen Temperatur von -18 °C frieren. Stattdessen können wir momentan bei global durchschnittlichen 15 °C relativ komfortabel leben. Der natürliche Treibhauseffekt macht also 33 °C aus.



Der menschliche Einfluss auf den Klimawandel

Ist der Mensch Mitverursacher?

In den vergangenen Jahrzehnten ist eine angesichts der ansonsten sehr langfristigen Entwicklung des Klimas ungewöhnliche Erhöhung der Erdtemperatur festzustellen.

Bereits seit den 70er Jahren setzt man sich mit der Möglichkeit einer menschlichen Beeinflussung des Klimas durch die Emission von Treibhausgasen (insbesondere CO₂) auseinander. Es wurde in Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit heftig über diese „Schuldfrage“ und somit die Verantwortung der Menschheit für ihre Zukunft diskutiert. Heute können wir sagen, dass nach aktuellem Kenntnisstand die überwiegende Zahl der wissenschaftlich ermittelten Indizien für einen deutlichen Einfluss der vom Menschen verursachten Emissionen auf den Klimawandel spricht.

Empirisch-statistische Analysen kommen zu dem Ergebnis, dass die Menschheit seit etwa 1850 über die Emission klimawirksamer Spurengase (vor allem CO₂, Methan, Lachgas) die global gemittelte bodennahe Lufttemperatur um etwa 0,5-0,7 °C erhöht hat. Diese gering klingende Erwärmung hat aber bereits enorme Auswirkungen auf Mensch und Natur, zumal eine fortgesetzte Erwärmung prognostiziert wird: Der mögliche weitere

Anstiegsbereich wird auf 1,4-5,8 °C im 21. Jahrhundert geschätzt. Auch wenn die Treibhausgas-Konzentration auf dem Niveau des Jahres 2000 konstant gehalten würde, wäre eine weitere Erwärmung um 0,1 °C pro Jahrzehnt zu erwarten.

Wie funktioniert der vom Menschen verursachte Treibhauseffekt?

Der Mensch erzeugt dieselben Spurengase, die auch für den natürlichen Treibhauseffekt sorgen. Diese Spurengase reichern sich zusätzlich in der Atmosphäre an, verstärken das „Gas“-Dach um die Erde, das damit mehr Wärme zurückstrahlt, und sorgen dafür, dass die Erwärmung über die 33 °C des natürlichen Treibhauseffektes hinausgeht.

Der anthropogene Treibhauseffekt macht ca. 2-3% des gesamten (also inkl. des natürlichen) Treibhauseffektes aus. Dies ist nur scheinbar ein kleiner Anteil, denn er hat großes Beeinflussungspotenzial.

Warum die plötzliche Diskussion um den Klimawandel? Der IPCC-Bericht: Startschuss für die Klimadiskussion

Im Jahr 2007 erhielt die Diskussion über Ursachen und Folgen des Klimawandels weltweit eine starke Belebung durch die Veröffentlichung des vierten Sachstandsberichtes des „Intergovernmental Panel on Climate Change“, IPCC. Die deutschsprachige Zusammenfassung für Entscheidungsträger trägt den Titel „Klimaänderung 2007“.

Dieser zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen wurde von der Weltmeteorologie-Organisation (WMO) und dem Umweltprogramm der UN (UNEP) ins Leben gerufen. Er veröffentlicht alle 5 bis 6 Jahre Berichte, die den aktuellen Stand des Wissens zum Thema Klimaveränderung darstellen.

Hunderte von Wissenschaftlern arbeiten an diesen Berichten. Dabei werden die einzelnen wissenschaftlichen Ergebnisse nicht einfach zusammengefasst, sondern in einem sehr aufwändigen Verfahren jeweils von anderen Experten „gegengelesen“ und kommentiert, sodass die Veröffentlichungen die in der globalen Wissenschaftsgemeinde vorherrschende Meinung darzustellen versuchen. Abweichende Meinungen sind also bereits berücksichtigt.

Dies alles macht den aktuellen Bericht zu einer wichtigen Grundlage für politische Entscheidungsträger, die Wirtschaft und alle, die sich mit zukünftigen Entwicklungen befassen. Er wird allgemein anerkannt.

Der IPCC-Bericht von 2007 bringt zum ersten Mal deutlich zum Ausdruck, dass der Klimawandel nach Meinung des bei weitem größten Teils der Wissenschaft von Menschen beeinflusst ist. Er zeigt weiterhin unter Angabe der jeweiligen Wahrscheinlichkeit auf, welche Auswirkungen der Klimawandel auf die einzelnen Weltregionen, die Wirtschaft und die Menschen haben wird, und nennt Maßnahmen zur Verminderung des Klimawandels. Dabei wird genau beschrieben, welche Unsicherheiten und Wissenslücken noch bestehen.

Der IPCC-Bericht hat weltweit deshalb für Aufsehen gesorgt, weil er den dringenden Handlungsbedarf der Menschheit verdeutlicht. Er ist auch für Entscheidungen in Deutschland und in der Tourismusindustrie wichtig.

Wo entstehen die vom Menschen verursachten Klimagase?

Die wichtigsten vom Menschen produzierten Treibhausgasen sind Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4) und Lachgas (Distickstoffoxid N_2O). Zu den sechs Treibhausgasen des Kyoto-Protokolls (siehe das Kapitel zum Emissionshandel) zählen weiterhin halogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC) und Schwefelhexafluorid (SF_6). Hier die Quellen von vier bedeutenden Gasen:

- CO_2 entsteht hauptsächlich bei der Verbrennung der fossilen Brennstoffe Kohle, Erdöl und Erdgas. CO_2 ist das bedeutendste Klimagas, da es sehr langlebig ist (bis zu 100 Jahre), sich weit verteilen kann und in sehr großen Mengen vorhanden ist.
- Methan entweicht überwiegend beim wasserbedeckten Anbau (z.B. Reis), aus Kuhmägen, aus Kohlebergwerken, aus Mülldeponien und zum geringen Teil aus Leckagen (z.B. Erdgas-Transport) und bei Verbrennungsprozessen.
- Für Lachgas sind die größten Emissionsquellen die Industrie (Düngerherstellung), die Landwirtschaft und fossile Verbrennungsprozesse in Industrie und Verkehr.
- Die halogenierten Fluorkohlenwasserstoffe (HFC) findet man am häufigsten noch in Kühl- und Klimaanlage.



Die klimarelevanten Gase treten in unterschiedlichen Konzentrationen in der Atmosphäre auf. Die Wirkungsmechanismen der Gase sind sehr komplex. Zum besseren Vergleich hat man das „Global Warming Potential“ (Erwärmungspotenzial, GWP) eingeführt und spricht von CO_2 und CO_2 -Äquivalenten. CO_2 hat ein GWP von 1, Methan ein Potenzial von 21 GWP. Das bedeutet, dass die Wirksamkeit der anderen Klimagase auf die des CO_2 umgerechnet wird.

Betrachtet man die Herkunft der Klimagase nach Wirtschaftszweigen, muss darauf geachtet werden, von welchen Klimagasen im Einzelnen die Rede ist. Geht es zum Beispiel allein um CO_2 , das ja hauptsächlich bei der Verbrennung fossiler Energieträger entsteht, ergibt sich ein anderes Bild als bei der Einbeziehung von Methan,

das zum großen Teil in der Landwirtschaft entsteht. Alle Treibhausgase zusammen stammen global betrachtet aus folgenden Bereichen (Angaben der Deutschen Bank von Juni 2007):

Land- und Forstwirtschaft	30%
Energiesektor (Strom/Wärme)	25%
Gebäude und deren Beheizung	8%
Verkehrssektor	13%
Industrie	20%

Der Tourismus taucht in dieser Darstellung nicht explizit auf. Er „bedient“ sich allerdings aller Bereiche, wie im nächsten Kapitel deutlich wird.



Welche Rolle spielt der Tourismus?

Komplexe Zusammenhänge

Fast jeder Mensch ist durch die Produkte, die er kauft, die Tätigkeiten, die er ausübt, die Energie, die er verbraucht, die Lebensmittel, die er isst oder durch seine Mobilität ein Mitverursacher des Klimawandels. Auch die Tourismusbranche ist im Reiseverkehr und in der Hotellerie an der Produktion von Treibhausgasen beteiligt. Das gesamte Thema Klimawandel ist so komplex, dass in vernetzten Zusammenhängen gedacht werden muss.

So sollte für die Reiseindustrie zunächst bedacht werden, dass diese Dienstleistungsbranche die Produkte der anderen Wirtschaftszweige nutzt. Sie bietet ihren Kunden zum Beispiel Produkte aus der Landwirtschaft an, verwendet bei Einrichtungen und Bauten Industrieerzeugnisse und verbraucht zum Klimatisieren und Heizen, für Freizeitanlagen und zum Beispiel zum Kochen und Waschen in den Hotels Energie, die überwiegend von Kraftwerken geliefert wird.

Durch ihr Kaufverhalten haben Touristiker Einfluss auf den Ausstoß von Klimagasen. Ein kleines Beispiel: Kauft der Hotelier landwirtschaftliche Produkte für seine Küche, die vor Ort erzeugt werden, hat er für weniger Emissionen gesorgt als der Importeur ausländischer

Ware. Da war nämlich mindestens noch der CO₂-Ausstoß für den weiteren Transport beteiligt. Entscheidet sich der Hotelier darüber hinaus für biologisch erzeugte Lebensmittel, entfallen auch noch die Lachgas-Emissionen aus der Düngemittelherstellung.

Eine große Rolle spielen Entscheidungen beim Bau von Gebäuden, Einrichtungen und hoteleigenen Energiegewinnungsanlagen: Wird zum Beispiel klimafreundlich, also gut isoliert, gebaut und setzt man auf erneuerbare Energien wie die Sonnenkraft? Die Hotellerie hat viele klimarelevante Bereiche.





Klimawirksamkeit des Reiseverkehrs

Im Rahmen der Klimadebatte spielt der Reiseverkehr, ganz besonders der Flugverkehr, eine große Rolle.

Die im Flugverkehr bei der Kerosinverbrennung ausgestoßenen Emissionen sind dadurch, dass sie zum großen Teil nicht bodennah, sondern in größerer Höhe anfallen, klimawirksamer als die Emissionen der gleichen Menge am Boden verbrannten Kraftstoffs.

Um die gesamte Klimawirkung aller Schadstoffe eines Fluges näherungsweise darzustellen, wird der CO₂-Ausstoß mit einem Faktor von 2 bis 5,8 multipliziert (violdiskutierte Werte). Häufig wird der sogenannte Radiative For-

cing Index (RFI) von 2,7, den der IPCC (siehe S. 6) ermittelte, benutzt. Zudem ist Flug nicht gleich Flug: Wenn es um die Klimawirksamkeit geht, spielen außer der Entfernung auch noch der Flugzeugtyp, Warteschleifen, Umwege, die Flughöhe und das Rollen am Boden eine Rolle.

Wenn Berichte zum Kohlendioxidausstoß eines Flugzeuges oder zur Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs veröffentlicht werden, sollte kontrolliert werden, mit welchen Zahlen operiert wird: Ist einfach vom CO₂-Ausstoß die Rede, werden alle Klimagase einbezogen und wird die Klimarelevanz schon mit eingerechnet?

Betrachtet man die Verkehrsmittel ohne Berücksichtigung der notwendigen Infrastrukturen, hat das Flugzeug gefolgt vom Auto die größte Klimarelevanz. Bus und Bahn sind weniger klimaschädlich – immer vorausgesetzt, dass die Auslastung stimmt.

Flugtourismus im Fokus

Bevor allerdings der Schluss gezogen wird, dass die Ferienfliegerei einer der Hauptverursacher klimawirksamer Emissionen ist, hier einige weitere Informationen und Überlegungen:

Charterflüge sind effizient

Gerade die im Pauschalтуриasmus genutzten Charterflotten sind die modernsten und somit emissionsärmsten

der Welt. Schon aus ökonomischen Gründen wird, wo immer möglich, der Verbrauch gesenkt. Der Charterbereich hat im Rahmen des Passagierflugverkehrs die höchste Auslastung (85 bis 100%) und Effizienz in der Beförderungsleistung und damit den geringsten CO₂-Ausstoß pro Person und Strecke. Er liegt in einem Verbrauchsbe- reich von 3-4 Litern pro 100 km pro Fluggast.

Mobilität als Teil unseres Lebens

Wir sind eine mobile Gesellschaft und können den Flugverkehr nicht generell in Frage stellen.

Entwicklungschance

Tourismus ist für viele Empfängerländer eine wichtige, wenn nicht gar die wichtigste Einnahmequelle. Der Tourismus generiert 12-15% des weltweiten Bruttosozialproduktes, in nicht unerheblichem Maße in Entwicklungsländern. Die Branche bietet heute diesen Ländern die Chance auf eine zukunftsfähige, nachhaltige Entwicklung, da sie im Vergleich zu anderen Wirtschaftsfomen meist die umwelt- und damit klimafreundlichere Alternative ist. Auch für die Zukunft birgt der Tourismus ein großes Potenzial zur Armutsbekämpfung.

Die Relationen

In Bezug auf den weltweiten Energieverbrauch und Kohlendioxidausstoß liegt der Anteil des Gesamtverkehrs bei ca. 20%. Der Anteil des gesamten Luftverkehrs (inklusive Dienstreisen und Fracht!) am weltweiten CO₂-Ausstoß liegt bei ca. 2 bis 3,4%. Die Angaben schwanken

stark. Unter Berücksichtigung aller Treibhausgase macht der Verkehrssektor sogar „nur“ ca. 13% aus. Demnach liegt der Anteil des gesamten Luftverkehrs an den globalen Treibhausgasemissionen (alle Kyoto-Gase) bei etwa 1,3-2,2%. Der Ferienflugverkehr macht wiederum nur einen Teil des gesamten Flugverkehrs aus.

Natürlich sind dies alles keine Gründe für die Branche, untätig zu sein. Dennoch zeigen die bisherigen Ausführungen, in welchem Verhältnis der Tourismus insgesamt als Mitverursacher von Klimagasen zu anderen Bereichen steht – bei weitem nicht an vorderster Front.

Was bedeutet der Klimawandel für den Tourismus?

Letztendlich kann heute kein Klimamodell mit Sicherheit vorhersagen, wie rasch und in welchem Maße sich das Klima auf der Erde in den nächsten Jahrzehnten ändern wird und welche Gebiete am stärksten betroffen sein werden. Dennoch lassen sich schon heute einige klimatische Trends erkennen. Demnach werden die Folgen des Klimawandels sehr vielfältig sein, sich regional unterschiedlich bemerkbar machen und hohe Kosten verursachen. Wie stark die Auswirkungen auf Mensch und Natur sein werden, hängt jedoch in höchstem Maße davon ab, ob der Mensch es schafft, den Temperaturanstieg auf einem niedrigen Niveau zu halten.

Von der globalen Klimaänderung ist der Tourismus in besonderer Weise betroffen. Es ist mit regionalen und saisonalen Verschiebungen von Touristenströmen zu rechnen.

Hier nur einige der prognostizierten Folgen:

- Heißere Sommer im Mittelmeerraum, die für einen Teil der Touristen den Aufenthalt im Juli und August indiskutabel machen.
- Die Nordseeorte dürfen zwar mildere Temperaturen erwarten, doch auch sie werden den Meeresspiegelanstieg zu spüren bekommen. Eine Erosion der Strände und stärkere Schwankungen zwischen heißen und regnerischen Tagen sind zu erwarten.
- Die Schneesicherheit in den Alpen wird sich auf höhere Lagen über 1.800 Metern beschränken. Damit werden zahlreiche Skigebiete gefährdet. Schneekanonen sind bei wärmeren Temperaturen auch kein Ersatz.
- In Ost- und Südafrika werden Safaris z.B. wegen häufigerer Dürren, Rückgang von Arten und Zerstörung der Infrastrukturen (heftigere Regenfälle) eingeschränkt.
- Inseln und ganze Inselgruppen werden durch Überschwemmungen und Küstenerosion bedroht. Das Meerwasser wird verstärkt in Grundwasserreservoirs eindringen. Korallensterben sorgt für weniger Touristen und verringert den Küstenschutz.



- Typische Landschaftsbilder werden sich ändern und Feriengebieten ihre Charakteristik nehmen.

Die richtigen Schlüsse aus all dem zu ziehen, wird nicht ganz einfach sein. So wird der klassische Mittelmeerurlauber wahrscheinlich nicht einfach in die Berge abwandern, sondern eher versuchen, bei gemäßigteren Temperaturen im Frühjahr oder Herbst anzureisen. Vielleicht müssen die Ferienzeiten geändert werden. Kann man Skitouristen für den Wellnessurlaub im Winter gewinnen oder mit neuartigen Tourenangeboten im Frühjahr locken? Wie kann ein „gemanagter“ Rückzug aus dem Skitourismus aussehen? Hier sind noch viele Fragen zu klären, auch die, ob es Vorzüge des Klimawandels gibt, die touristisch genutzt werden können.

Was soll die Branche tun?

Der Klimawandel ist unabwendbar, aber noch beeinflussbar. Seine Auswirkungen werden nicht von heute auf morgen eintreten, sondern sich allmählich bemerkbar machen. Einige jedoch sind heute schon spürbar. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, sich auf die Problematik einzustellen.

Der Tourismus ist zwar einerseits Mitverursacher des Klimawandels, andererseits wird er sich auf die Auswirkungen einstellen müssen. Damit die Wachstumsbranche nicht zum Opfer der Entwicklung wird, muss sie sich an die zu erwartenden Änderungen anpassen. Für die Anpassung einzelner Zielgebiete an die Veränderungen ist in vielen Fällen noch genauere Forschungsarbeit zu leisten. Viele Maßnahmen, vor allem zur Reduzierung der Treibhausgase, können allerdings sofort umgesetzt werden.

Die beiden Strategien zum Umgang mit dem Klimawandel, wie sie auch in der internationalen Politik gebraucht werden, lauten also Minderung (Mitigation) und Anpassung (Adaptation): Minderung des Treibhausgasausstoßes, um die Folgen des Klimawandels schon im eigenen Interesse so gering wie möglich zu halten, und Einstellen auf das, was der Klimawandel mit sich bringt. Dabei müssen die Anpassungsmaßnahmen den Prinzipien der Nachhaltigkeit genügen, dürfen also keine neuen Probleme schaffen.

Emissionshandel für Fluggesellschaften?

Eine aktuell diskutierte Maßnahme, die der Minderung des Treibhausgasausstoßes dienen soll, ist die von der EU-Kommission vorgeschlagene Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel im Rahmen der zweiten Kyoto-Runde. Ein solches System sollte allerdings international verbindlich sein, also für alle Fluggesellschaften weltweit gelten.



Wie funktioniert Emissionshandel?

Vereinfacht gesagt, wird jedem Staat und jeder Firma, die am Emissionshandel teilnehmen muss, ein bestimmtes Kontingent an Klimagasen (die so genannten 6 Kyoto-Gase) zugesprochen. Stößt eine Firma bei ihren Aktivitäten mehr als die zugeteilte Menge aus, muss sie Zertifikate erwerben, die den erhöhten Ausstoß kompensieren. Die Zertifikate wiederum werden von Firmen und Staaten verkauft, die ihre Kontingente unterschreiten, zum Beispiel Länder, die noch keine fortgeschrittene Industrialisierung aufweisen, oder Firmen, die mit regenerativen Energien arbeiten. Es gibt eine regelrechte Zertifikatebörse.

Der Emissionshandel ist das Ergebnis des so genannten Kyoto-Protokolls, das die Einbeziehung unterschiedlicher Industriezweige in mehreren Stufen vorsieht. Über die Wirksamkeit und die Erreichbarkeit der Kyoto-Ziele wird viel diskutiert. In jedem Fall jedoch führt der Emissionshandel zu einer intensiven Auseinandersetzung mit der Frage der Minimierung von klimaschädlichen Gasen. Die am Handel Beteiligten haben einen Anreiz, durch die Minimierung ihrer Emissionen Geld zu sparen oder gar zu verdienen, weil sie dann weniger Zertifikate erwerben müssen oder sogar solche verkaufen können. Mit dem Kyoto-Protokoll liegt ein weltweites Vertragswerk vor, das eine marktwirtschaftliche Dynamik zur Förderung treibhausgasarmer Technologien begünstigt.

Was wird in der Branche schon getan?

Auf internationaler Ebene wird nach Strategien für die Tourismusindustrie gesucht, mit dem Klimawandel adäquat umzugehen. So fand zum ersten Mal zu dem Thema eine wegberaubende Konferenz im April 2003 auf Djerba statt, zu der die UNWTO (Welt-Tourismus-Organisation der Vereinten Nationen) geladen hatte. Die aus der Konferenz hervorgegangene „Djerba-Deklaration“ drückt deutlich einen Handlungsbedarf auf allen Ebenen (Politik, Staaten, Industrien etc.) aus.

Speziell zu den Akteuren des Tourismus heißt es darin: Die Tourismusindustrie – eingeschlossen Transportunternehmen, Hoteliers, Veranstalter, Agenturen und Reiseleitungen – wird ermutigt, energieeffizientere und sauberere Technologien sowie fortschrittliche Logistik zu nutzen, um den Beitrag zum Klimawandel so weit wie möglich zu minimieren. Ein klarer Auftrag!

In Folge der Djerba-Deklaration und des IPCC-Berichtes sind weitere Konferenzen geplant. Der Generalsekretär der UNWTO, Francesco Frangialli, nennt als die beiden wichtigsten Ziele, ein verantwortungsvolles Wachstum des Tourismus zu fördern und sicherzustellen, dass der Tourismus das Schlüsselwerkzeug bleibt, das die Entwicklungsländer befähigt, sich selbst aus der Armutsfalle zu befreien.



Im Oktober 2007 fand die zweite Klimakonferenz der UNWTO in Davos in der Schweiz statt. Über die bereits auf Djerba formulierten Ziele hinaus wurde in der Abschlussdeklaration festgestellt, dass das Klima eine Schlüsselressource des weltweiten Tourismus ist. Demgemäß müssen alle am Tourismus Beteiligten aktiv Verantwortung im Klimaschutz übernehmen.

In Davos wurden konkrete Handlungsvorschläge für alle tourismusrelevanten Bereiche entwickelt: Regierungen, internationale Organisationen, die Tourismusindustrie selber, Destinationen, Kunden, Wissenschaft, Medien.

Hier einige der konkreten Branchenaktivitäten:

- Laufende Verbesserung der Flugzeugtechnologie zur Reduzierung der Verbrauchswerte.
- Stetiges Bestreben der Fluggesellschaften, die Auslastung zu optimieren und mit optimaler Geschwindigkeit zu fliegen.
- Das Schleppen der Flugzeuge durch Fahrzeuge am Boden spart bereits auf einigen Flughäfen viel Treibstoff.
- Eintreten für die schnelle Umsetzung der einheitlichen europäischen Flugsicherung „Single European Sky“. Dadurch könnten bis zu 12% CO₂ eingespart werden, weil unnötige Umwege und Warteschleifen wegfallen.
- Auch die Effizienz anderer Transportmittel wird fortlaufend verbessert.
- In der Hotellerie gibt es viele engagierte Betreiber, die auf Energieeffizienz oder regenerative Energien setzen.
- Klimabewusster Einkauf: 75% des von Menschen erzeugten CO₂ steckt in Produkten, ist also bei deren Herstellung und Transport angefallen. Hier zeigt sich, dass auch für den Klimaschutz die klassischen Regeln der Umweltverträglichkeit gelten: kein Einkauf unnötiger Produkte, Vermeidung von Müll und Transportenergie. In der Hotellerie setzt man dies vielfach schon um.



Was heißt CO₂-Kompensation im Flugverkehr?

Einige Fluggesellschaften, Reiseveranstalter und Reisebüros bieten ihren Kunden an, die klimaschädlichen Reisefolgen zu kompensieren. Es gibt auch Firmen, die die Geschäftsreisen ihrer Mitarbeiter „klimaneutralisieren“.

Die Idee der Kompensation besteht darin, die Menge an klimaschädigenden Emissionen, die bei einem Flug entsteht, an anderer Stelle einzusparen. Dies kann durch die Förderung von Klimaschutzprojekten erfolgen. Die Höhe der finanziellen Förderung bemisst sich nach Länge des Fluges, Flugzeugtyp, Flughöhe, Bestuhlung und Anzahl der Fluggäste. Sind die Daten nicht exakt ermit-

telt, werden Durchschnittswerte zugrunde gelegt. Abhängig von den genannten Kriterien ergibt sich für die Strecke Köln–Mallorca (hin und rück) gemäß den Angaben eines Kompensations-Anbieters zum Beispiel ein Ausstoß von 720, 600, 540 oder sogar nur 400 kg CO₂, für die entsprechend 16, 13, 12 oder 9 Euro Ausgleich gezahlt werden können.

Wir nennen hier ohne jede Bewertung einige der Anbieter für Kompensations-Zahlungen (zum Teil nur Flüge, zum Teil für alle Lebensbereiche):

www.myclimate.org
www.atmosfair.de
www.greenmiles.de
www.climatefriendly.com
www.wwf.ch/kompensation
www.uba.klima-aktiv.de

Kompensationsprogramme bieten Kunden eine Handlungsmöglichkeit. Sie regen zur Auseinandersetzung mit dem Klimaschutz an. Der Kauf von Zertifikaten für den eigenen Urlaubsflug ist mehr als nur die Beruhigung des Gewissens, wenn die eingezahlten Gelder in wichtige Klima- und Entwicklungshilfeprojekte fließen. Allerdings ist nicht immer leicht nachzuvollziehen, wie sinnvoll die einzelnen Projekte sind. Der Bundesverband der Verbraucher Initiativen hat unter www.nachhaltige-produkte.de Qualitätsstandards für Kompensationsprojekte beschrieben.

Wer in ein solches Programm einzahlt, sollte sich im Klaren darüber sein, dass diese Programme nur ein Teil aller Aktivitäten zum Klimaschutz sind. Wer andererseits zu Hause mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, sein Wasser mit Sonnenenergie erwärmt oder Biolebensmittel aus der Umgebung kauft, hat auch schon viel für den Klimaschutz getan. Auch kann man für Klimaschutzprojekte in Entwicklungsländern spenden, ohne die Summe der Zahlung von seinem eigenen Kohlendioxid ausstoß abhängig zu machen. Hier sollte jeder selbst entscheiden, welcher Weg für ihn der richtige ist.

Die Touristik der REWE Group und der Klimawandel

Auch in Zukunft mit Freude in den Urlaub

Die Touristik der REWE Group setzt sich bereits seit Jahren für den Klimaschutz ein, nicht erst seit Veröffentlichung des jüngsten IPCC-Berichtes. Die Frage von Energieeffizienz und -einsparung, aber auch der Einsatz erneuerbarer Energien werden vielfältig angegangen:

- So empfiehlt die von der Touristik der REWE Group erstellte Broschüre „Das Ferienhotel – mit ökologischer und sozialer Verantwortung zum Erfolg“, die an die Hotelvertragspartner verteilt wird, eine große Zahl von Maßnahmen aus dem Energiebereich.

- In einer Studie im Rahmen einer Diplomarbeit ließ das Unternehmen überprüfen, inwieweit sich Solaranlagen in Hotels lohnen und wie Gäste darauf reagieren. Das Ergebnis war sehr positiv und zeigt, dass unsere Gäste mehrheitlich die Nutzung regenerativer Energien befürworten.

- Die von der REWE-eigenen Hotelgesellschaft RTH gemanagten Häuser, die unter den Markennamen LTI, PrimaSol und CALIMERA AKTIVHOTELS bekannt sind, werden nach und nach einer ökologischen Prüfung unterzogen. Ziel ist die Leistungsverbesserung der Hotels im Bereich der Nachhaltigkeit.

- In Richtung Airlines setzt die Touristik der REWE Group durch die aktive Mitarbeit am Airline-Check des Deutschen Reise Verbandes (DRV) das Signal, dass sie an umweltfreundlich handelnden Partnern interessiert ist.

- Die Touristik der REWE Group unterstützt Wissenschaft und Forschung bei Nachhaltigkeitsprojekten.

- Mit dem Einsatz ihres Teams für Umwelt und Nachhaltigkeit verdeutlicht die Touristik der REWE Group, dass sie die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus vorantreiben will – gemeinsam mit ihren Partnern. Denn als Reiseveranstalter sind wir Mittler und wollen diese Rolle positiv im Sinne des Klimaschutzes nutzen. Ein wichtiger Schritt ist dabei, zu informieren.

- Auf internationalen Kongressen und gegenüber der Politik engagiert sich die Touristik der REWE Group auch für den Klimaschutz.

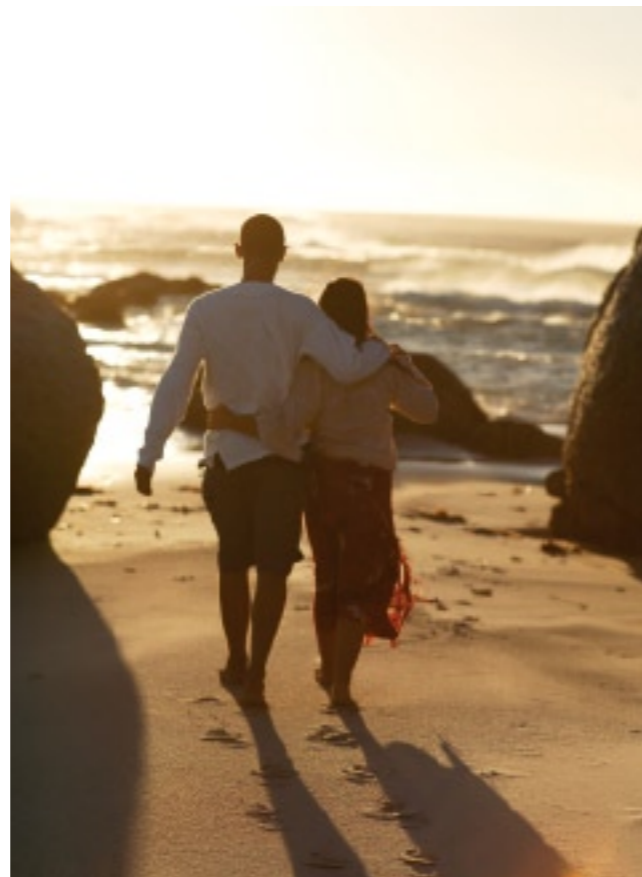
Wir erachten die Diskussion darüber, wer welchen Anteil an den Klimagasen hat, für müßig. In allen Branchen, Ländern, in Politik und Verwaltung, aber auch im privaten Bereich hat jeder Mensch die Verantwortung für ein zukunftsfähiges Handeln.

Die Tourismusindustrie hat im Sinne der in ihr tätigen Menschen die Verantwortung, durch nachhaltiges Wirtschaften ihre Geschäftsgrundlage langfristig zu erhalten, aber auch weiteren Menschen vor allem in Entwicklungsländern eine Chance auf eine nachhaltige Entwicklung mittels Tourismus zu geben.

In diesem Sinne setzt sich die Touristik der REWE Group weiter für die Verminderung von Treibhausgasemissionen ein und mit Anpassungsmöglichkeiten an den Klimawandel auseinander, damit unsere Kunden auch in Zukunft guten Gewissens mit uns ihren Urlaub genießen können.

Touristik der REWE Group
Team für Umwelt und Nachhaltigkeit
umwelt@rewe-touristik.com

Dezember 2009



Quellen (eine Auswahl)

„Klimaänderung 2007 (I. Wissenschaftliche Grundlagen, II. Auswirkungen, Anpassung, Verwundbarkeiten, III. Verminderung des Klimawandels) – Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger“. Dies ist die deutsche Übersetzung des Berichtes des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Sie wurde erstellt von der deutschen IPCC-Koordinierungsstelle, dem österreichischen Umweltbundesamt und von ProClim- aus der Schweiz (veröffentlicht z.B. unter www.bmu.de/klimaschutz, Suchwort: IPCC Bericht). Weitere Informationen zur Bedeutung des IPCC-Berichtes entnehmen Sie dem Kasten auf Seite 6.

Umweltbundesamt – Internetveröffentlichungen zum Klimawandel: www.umweltbundesamt.de/klimaschutz

„Klimawandel und Branchen: Manche mögen's heiß!“ vom 4. Juni 2007, hrsg. von Deutsche Bank Research in der Reihe „Aktuelle Themen“, Nr. 388. Veröffentlicht in: www.dbresearch.com

„Klimawandel und Tourismus: Wohin geht die Reise?“ vom 5. März 2008, hrsg. von Deutsche Bank Research in der Reihe „Aktuelle Themen“, Nr. 416

Stellungnahme von Prof. Dr. Edgar Kreilkamp vom Bereich „Strategisches Management und Tourismusmanagement“ der Leuphana Universität Lüneburg zur öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Tourismus am 9.5.2007 zum Thema „Auswirkungen des Klimawandels auf den Tourismus“.

Diplomarbeit „Möglichkeiten und Imagefaktoren beim Einsatz erneuerbarer Energien in Ferienhotels subtropischer Regionen“ von André Uhl, Universität Trier, Fachbereich Geographie/Geowissenschaften. Mai 2006.

