

„Es wird prognostiziert, dass die Emissionen des Tourismus, wenn man nichts unternimmt, bis zum Jahre 2035 um das Zweieinhalbfache ansteigen.“

Interview mit Andreas Zotz
Klimareferent bei *respect* (Institut für integrativen Tourismus und Entwicklung in Wien)

Welche Faktoren des Tourismus schädigen das Klima besonders?

Wenn man den Tourismus als Ganzes betrachtet, geht man davon aus, dass er bis zu fünf Prozent der globalen CO₂ Emissionen verursacht. Im Tourismus ist aber wichtig, dass man nicht nur CO₂ Emissionen alleine messen kann, weil vom Flugverkehr zusätzliche Treibhauswirkungen ausgehen. Es könnte sein, dass der Tourismus sogar mit bis zu 12,5 Prozent zu der vom Menschen gemachten Klimawirkung beiträgt.

Schlüsselt man dieses Gesamtpaket auf, so kann man sagen, dass zirka Dreiviertel von den Klimawirkungen im Tourismus durch den Personentransport verursacht werden und zwar fast ausschließlich durch Flug- und Autoverkehr. Das restliche Viertel entsteht zum großen Teil durch Emissionen von Beherbergungen und auch durch Aktivitäten, die von den Touristen vor Ort durchgeführt werden.

Das heißt, wenn man über Klimawirkungen und über Klimaschutz spricht, so liegt der wichtigste Ansatzpunkt bei der Mobilität und beim Transport.

Wie werden denn diese Klimawirkungen errechnet oder erfasst?

Die CO₂ Emissionen aus dem Personentransport sind über lange Zeit gut dokumentiert, allerdings ist die Berechnung des Flugverkehrs eine Ausnahme. Es ist sehr schwer die Klimawirkungen des Flugverkehrs zu erfassen, denn der Flugverkehr verursacht neben CO₂ vor allem Kondensstreifen und Zirruswolken, das sind kleine Eispartikel, die sich in der Luft in bestimmten Atmosphärenschichten bilden; diese haben ebenfalls große Klimawirkungen. Wenn man den wissenschaftlichen Kenntnisstand zusammenfasst, kann man grob sagen, dass die CO₂ Emissionen vom Flugverkehr mal drei multipliziert werden müssten, um die tatsächliche Treibhauswirkung zu reflektieren.

Der Flugverkehr stellt also die Hauptlast dar – welche anderen Verkehrsmittel wirken noch belastend auf das Klima?

Der Autoverkehr. Von den touristischen CO₂-Emissionen beträgt der Autoverkehr 32 Prozent und liegt damit knapp hinter dem Flugverkehr mit 40 Prozent. Allerdings sollte man hier auf die Klimawirkungen pro zurückgelegten Personenkilometer achten, also auf deren Emissionseffizienz. Ein Kilometer Reisedistanz pro Person verursacht beim Flugzeug im Schnitt 0,35 Kg CO₂ Äquivalente, das Auto verursacht 0,14 Kg, also schon beträchtlich weniger und im Vergleich dazu, da sieht man den großen Unterschied, hat die Bahn einen Wert von 0,03 Kg und der Bus sogar nur einen Wert von 0,02 Kg. Alle diese Zahlen hängen natürlich sehr von der tatsächlichen Auslastung ab. Man kann aber grob sagen, dass Busfahren und Bahnfahren zwei relativ umweltfreundliche Fortbewegungsmittel sind. Bei der Bahn kommt es natürlich auch darauf an, woraus der Strom produziert wird, mit dem sie betrieben wird.

Wie trägt der Alpentourismus zum Klimawandel bei?

Es gibt zwei Aspekte: zum einen ist der Tourismus Mitverursacher der Klimawandels; der Klimawandel ist ein globales Problem, zu dem viele verschiedene menschliche Aktivitäten unterschiedlich stark beitragen. Das ist *ein* Problem und man kann nicht sagen, dass eine bestimmte Emissionsquelle an einem Ort eine bestimmte Auswirkung des Klimawandels an einem anderen Ort verursacht.

Wir können uns beim Alpentourismus aber anschauen, wie er vom Klimawandel betroffen sein wird. Es gibt Studien, die besagen, dass es im Alpenraum durchschnittlich wärmer wird und die Klimaveränderungen zwischen Sommer und Winter unterschiedlich ausfallen werden.

Im Winter wird in der Summe mehr Niederschlag fallen und im Sommer weniger. Durch diesen erhöhten Niederschlag im Winter wird sich der Effekt ergeben, dass sehr hohe Skidestinationen am Ende sogar mehr Schnee haben könnten, aber niedrig gelegene Wintersportorte unter erheblichen Schneemangel leiden werden. Das heißt, die Klimaerwärmung wird sich besonders im Alpenraum sehr stark auf den Tourismus auswirken, auf Tourismusdestinationen, die nicht hoch genug liegen. Und da sind Österreich und

Deutschland im Vergleich zu anderen Alpenländern sehr gefährdet.

Man geht davon aus, dass in Österreich bei einer zwei Grad Erwärmung die Hälfte der Skigebiete keinen Schnee mehr haben werden und in Deutschland sogar nur noch 13 Prozent aller Skigebiete schneesicher sein werden. Im Vergleich dazu: in der Schweiz wären dann immer noch 80 Prozent der Gebiete schneesicher, weil die Wintersportorte im Schnitt höher liegen.

Es wird also Skiklimaflüchtlinge in Richtung Schweiz geben...

...Sozusagen: Im Tourismus würden sich die Reisesströme entsprechend verschieben.

Man könnte festhalten: der Alpentourismus wirkt sich negativ auf das Klima aus, diese negative Auswirkung wirkt sich wiederum negativ auf den Alpentourismus aus.

Man weiß, dass der Tourismus dazu beitragen muss, den Klimawandel einzudämmen, um unter der gefährlichen „Zwei-Grad Grenze“ zu bleiben. Jeder Wirtschaftssektor und jeder Mensch muss dazu beitragen, davon kann auch der Tourismus nicht ausgenommen werden. Die Branche ist gefragt, Konzepte zu entwickeln, wie man Tourismus mit wesentlich weniger Energieaufwand und weniger CO₂-Emissionen betreiben kann.

Um beim Alpentourismus zu bleiben – hier gibt es sehr unterschiedliche Formen. Nehmen wir als Beispiel eine vierköpfige Familie, die in Karlsruhe lebt und in Tirol eine Woche Winterurlaub macht. Wenn diese Familie mit einem Billigflieger nach Innsbruck fliegt, in einem Fünf-Sterne Hotel lebt, das allen Komfort bietet wie Wellness-Bereich, und hier dann noch die ganze Woche auf künstlich erzeugtem Schnee Ski gefahren wird, kann der Klima-Fußabdruck dieses Skiurlaubes sehr beträchtlich sein.

Wenn diese Familie aber mit der Bahn in einen Ort anreist, der nicht ausschließlich vom Skifahren lebt - denn man kann seine Aktivitäten ja breit streuen und auch kulturelle und solche mit weniger Energieaufwand einbinden, so gibt es auch Winterferien, die mit wenigen Emissionen verbunden sein können. Man muss den Reiseaktivitäten also immer sehr differenziert betrachten. Man kann nicht sagen, Tourismus ist böse, oder Tourismus ist gut – man muss sich das immer im Detail anschauen.

Wie wäre denn ein Urlaub auf einer tropischen Insel in Bezug auf Klimagerechtigkeit zu bewerten?

Es gibt ein in letzter Zeit viel zitiertes Beispiel: die Malediven. Die Malediven sind bekannt, eine sehr Tourismus abhängige Destination zu sein. Der Tourismus ist sogar einer der wenigen Sektoren, mit denen die Insel an der globalisierten Wirtschaft teilnehmen kann. Mehr als 60 Prozent des Bruttoinlandsproduktes kommen aus dem Tourismus. Die Malediven sind heute eines der reichsten Länder in der Region in Bezug auf das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf. Schaut man aber genauer hin, dann kann man feststellen, dass mehr als die Hälfte der Bevölkerung dort von weniger als einem Dollar am Tag lebt. Das Einkommen aus dem Tourismus ist also sehr ungerecht verteilt.

Die Verteilungsfrage ist im Zusammenhang mit dem Klimawandel deswegen wichtig, weil auf politischer Ebene oft argumentiert wird, wenn es darum geht, Klimaschutzmaßnahmen zu setzen und den Flugverkehr mit einzubeziehen, dass man da vorsichtig sein sollte, weil viele arme Länder vom Tourismus sehr abhängig sind und arme Länder deswegen doppelt betroffen wären: Einerseits durch die Folgen vom Klimawandel und dann noch durch die wirtschaftlichen Auswirkungen der ausbleibenden Touristen. Wenn man aber berücksichtigt, wie sich das Einkommen aus dem Tourismus verteilt, dann muss man das kritisch hinterfragen.

Die Malediven, das kann man aus heutiger Sicht sagen, werden mit höchster Wahrscheinlichkeit verschwinden. Und bereits jetzt hat der Präsident angekündigt, Land in Indien, in Sri Lanka oder Australien kaufen zu wollen, um – wenn es mal soweit sein sollte – die Bevölkerung umsiedeln zu können. Diese Maßnahmen kosten viel Geld und die Malediven haben keine andere Wahl oder keine andere Möglichkeit, als dieses Geld aus dem Tourismus zu lukrieren.

Wirken beim Küsten- und Inselftourismus spezielle Klimafaktoren? Und wie steht es um die Riffe, die einen Schutz vor Wellen bieten? Wir haben alle noch die Auswirkungen und Bilder des Tsunami in Erinnerung...

Es findet ein sehr intensiver Tauchtourismus statt, und wenn der ein bestimmtes Volumen übersteigt, dann leiden die Riffe darunter. Es gibt zwar Versuche einer gesetzlichen Regulierung, aber oft ist die Masse

einfach zu groß. Selbst wenn nur Tauchschulen zu den Riffen dürfen, so ist doch der Ansturm so groß, dass dies Auswirkungen hat, auch weil die Riffe ein sehr sensibles Ökosystem sind.

Korallen leiden am Klimawandel durch die Übersäuerung der Meere, welche eine CO₂ Aufnahme erhöht; dadurch bleichen Korallen und sterben ab - was man am Beispiel der Malediven auch sieht.

Welche Versuche oder Ansätze gibt es, Klimaschutzmaßnahmen im Tourismus einzuführen?

Gesetzliche Rahmenbedingungen gibt es hier auf internationaler Ebene noch nicht viel. Man kann sagen, dass der Tourismus auf den vergangenen Klimakonferenzen auf Bali, in Posen und in Kopenhagen kein wichtiges Thema war, er ist auch von den Agenden her kein offizieller Verhandlungsgegenstand. Das ist auch kompliziert, weil der Tourismus ein Dienstleistungssektor ist, der aus verschiedenen Grundsektoren Produkte und Dienstleistungen bezieht, zum Beispiel aus der Energiewirtschaft, Landwirtschaft, Bauwirtschaft, Verkehr oder der Abfallwirtschaft. Es ist also schwer, den Tourismussektor auf einer Ebene zu fassen, weil er sehr vielschichtig ist. Deswegen beschränkt sich im Allgemeinen die politische Diskussion auf den Flugverkehr. Der internationale Flugverkehr ist bisher vom Kyoto-Protokoll ausgenommen.

Die Klimapolitik setzt nämlich nur Reduktionsziele für bestimmte Länder fest, aber die Emissionen des internationalen Flugverkehrs sind - genauso wie jene des internationalen Schiffsverkehrs - nicht eindeutig einem Land zuzuordnen, weil sich die Reisen oder Transporte immer zwischen zwei oder sogar mehreren Ländern abspielen. Das bereitet Probleme. Deshalb wurde der Flug- und Schiffsverkehr 1997 vom Kyoto Protokoll ausgenommen und hat dementsprechend keine Klimaziele vorgeschrieben bekommen. Allerdings wurde die internationale Zivillufffahrtbehörde ICAO im selben Jahr beauftragt, einen Rahmen zu entwickeln, um die steigenden Emissionen aus der Luftfahrt in den Griff zu bekommen. Inzwischen wird sie von einigen Umweltorganisationen scharf kritisiert, denn es hat seit nunmehr 12 Jahren keinen nennenswerten Fortschritt gegeben. Kritik an der unzureichenden Klimapolitik der ICAO kommt mittlerweile auch von einigen Staaten – so haben Großbritannien und Australien kritisiert, dass diese Ausnahmeregelungen nicht länger tragbar seien und man sich da Lösungen überlegen müsse.

Die EU hat beschlossen, dass der internationale Flugverkehr ab dem Jahr 2012 ins EU-Emissionshandelssystem aufgenommen wird. Das wäre also keine globale Verpflichtung, sondern nur eine Verpflichtung von der EU selbst. Es sollen aber auch Flüge von und in Drittländer mit eingeschlossen werden. Das heißt: sobald ein EU Land an einer Flugroute beteiligt ist, wird eine Emissionsobergrenze für die Gesamtheit aller Flüge gelten. Die Rahmenbedingungen müssen noch weiter ausgearbeitet werden und sind noch nicht zufrieden stellend, es ist aber zumindest mal ein erstes Signal und ein erster Schritt, dass im Bereich internationaler Flugverkehr etwas passieren muss.

Welche Regelungen würden Sie vorschlagen oder welche halten Sie für notwendig?

Das sind sehr technische Fragen, in denen auch nicht immer Einigkeit unter Umweltverbänden herrscht. Es wird allgemein viel über die Wirksamkeit und Sinnhaftigkeit von verschiedenen Maßnahmen debattiert: Handel mit Emissionszertifikaten, die man zukaufen muss, wenn der Sektor eine bestimmte Grenze überschreitet; des Weiteren wird überlegt, Kerosin zu besteuern, um so diese Umweltkosten in den Preis einzurechnen; dann Steuern, die auf das Flugticket erhoben werden oder auch Sonderabgaben. Das haben beispielsweise die Malediven eingeführt. Jeder Tourist und jede Touristin, die ins Land kommt, muss eine Sonderabgabe von drei Euro tätigen, um einen Fonds für Anpassungsleistungen an den Klimawandel zu speisen.

Gerade weil es viele unterschiedliche Ansätze und Interessen gibt - von Regierungen, Industrie und NGOs - dauert es lange, brauchbare und von allen akzeptierte Regelungen für den Flugverkehr zu finden.

So geht das leider nun schon seit 12 Jahren: es gibt einen Vorschlag, der wird von der Flugindustrie nicht akzeptiert, weil die sagen, das sind zu hohe Kosten oder es sei zu ineffizient. Das ist also ein sehr politisches und langwieriges Spiel.

Welche Selbstverpflichtungen gibt es in der Tourismusindustrie?

Inzwischen hat ja eigentlich jedes Tourismusunternehmen in seiner Kommunikation den Umweltaspekt mit aufgenommen. Jeder möchte jetzt der Grünste sein. Schaut man allerdings genauer hin, so kann man feststellen, dass vieles davon reine PR ist. Denn noch ist nur ein kleiner Teil der KonsumentInnen bereit, für Klimaschutz auch wirklich mehr Geld zu bezahlen.

Ein Beispiel: Es gibt einen britischen Reiseveranstalter, der seinen Kunden bei der Reisebuchung anbietet, 40 Pence in einen Umwelt- und Sozialfonds zu zahlen - 65 Prozent aller Kunden nahmen dies in Anspruch. Als der Anbieter diesen Betrag auf 1,50 Pfund erhöhte, um zusätzlich noch ein Klima-Projekt zu finanzieren, stellte er fest, dass der Anteil der spendenden Kunden auf die Hälfte fiel. Dies zeigt, wie preissensibel der Massenmarkt ist. Hinzu kommt natürlich die Tatsache, dass eine Abgabe von 1,50 Pfund weit zu wenig ist, um die tatsächlichen Klimakosten der (Fern)Reiseprodukte zu reflektieren.

Werfen wir einen Blick auf Kompensationsprojekte, bei denen man quasi den gekauften Flug selber besteuert und damit in Klimaschutzprojekte investiert. Das Versprechen dieser Kompensationszahlungen ist ja, dass ich dann klimaneutral fliege – ist das denn möglich?

Ich finde den Ausdruck klimaneutral ein bisschen unglücklich. Es sollte anders lauten - im Prinzip ist es ja eine Spende. Denn eine Klimawirkung, die man verursacht, kann man nicht rückgängig machen. Ich kann höchstens dazu beitragen, an einer anderen Stelle und zu einer anderen Zeit etwas Gutes für das Klima zu tun. Manchmal werden Kompensationszahlungen auch also eine moderne Form des „Ablasshandels“ kritisiert, die den Leuten erlaubt, sich ein gutes Gewissen zu erkaufen.

Wir von respect betrachten das Thema Kompensationszahlungen differenziert – und empfehlen dieses Instrument, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben sind bzw. seitens der Reisenden einige Grundregeln beachtet werden.

Es gibt mittlerweile sehr viele verschiedene Emissionsrechner von verschiedenen Anbietern. Wichtig ist, dass die Kompensationen auf einer richtigen wissenschaftlichen Basis berechnet werden. Wenn man sich diese verschiedenen Rechner anschaut, dann wird man oft zu erschreckend großen Unterschieden kommen. Angenommen ich habe einen Flug von Wien nach London und ich schaue mir das in verschiedenen Emissionsrechnern an, dann werde ich große Preisspannen haben: die eine Kompensation wird mich vielleicht zwei Euro kosten und bei einem anderen Anbieter kostet mich das 16 Euro.

Diese Preisspanne kommt einerseits zu Stande, weil die Emissionen unterschiedlich berechnet werden. Es gibt einige, die verwenden nur CO₂, es gibt andere, die verwenden den RFI-Multiplikator, der die Nicht-CO₂-Treibhauseffekte mit berücksichtigt.

Der zweite Grund für die Preisunterschiede sind die Klimaschutzprojekte selbst. Kompensationsanbieter geben das eingenommene Geld in verschiedene Projekte, die Treibhausgase einsparen. Und da gibt es Projekte mit unterschiedlichen Standards. Ein guter Offset-Anbieter investiert nur in Projekte, die sicherstellen, dass CO₂ Emissionen wirklich eingespart werden, und zwar unter Berücksichtigung von Umwelt und Sozialstandards.

Können Sie dafür ein Beispiel nennen?

Wir verweisen gerne auf den deutschen Anbieter atmosfair, der unter allen Anbietern die höchsten Qualitätsstandards erfüllt. Alle Klimaschutzprojekte orientieren sich am internationalen „Gold Standard“. Diese wurde vom WWF mit entwickelt und stellt sicher, dass Emissionen nachweislich und langfristig eingespart werden, und dabei auch andere Nachhaltigkeitskriterien eingehalten werden. Die Emissionsberechnung von atmosfair berücksichtigt darüber hinaus den RFI-Multiplikator, um alle Treibhauswirkungen des Flugverkehrs zu erfassen.

Es fiel schon mal das Wort Ablasshandel. Kann man sich vorstellen, dass die Möglichkeit, sich von seiner Klimaschuld freizukaufen dazu führt, dass man mehr fliegt?

Das ist eine schwierige und viel diskutierte Frage. Es ist wichtig, dass man das Instrument der Kompensationen nicht als endgültige Lösung sieht – momentan ist die Situation ja die, dass etwas, was schon lange gesetzlich geregelt sein sollte, nicht geregelt ist. Man will klimabewussten Menschen die Möglichkeit geben, sich freiwillig zu besteuern. So sollte das kommuniziert werden – und nicht, um sich ein gutes Gewissen zu erkaufen. Das schlechte Gewissen sollte trotzdem mitfliegen, weil die beste Möglichkeit immer die ist, auf den Flug zu verzichten. Für das Klima ist es natürlich am besten, nicht zu fliegen. Aber immer geht das eben nicht.

Wir als Organisation wünschen uns, dass es diese freiwilligen Initiativen in absehbarer Zeit nicht mehr geben muss, weil Flugtickets per Gesetz eine solche „Kompensationsabgabe“ enthalten müssen.

Wenn man sich diese Kompensationen anschaut, wie sieht es da mit der Klimagerechtigkeit aus? Gibt es einseitige Privilegien, oder profitieren alle gleichermaßen? Wer profitiert von den Projekten?

Am Beispiel eines Klimaschutzprojektes von *atmosfair* sieht das so aus: Dieselgeneratoren, die in Großküchen in Indien betrieben werden, werden durch Solarkollektoren ausgetauscht, wodurch ein großer Teil der Emissionen eingespart werden kann. Das ist in entwickelten Ländern so nicht mehr möglich. Das heißt, eine Tonne CO₂ Einsparung in Europa kostet durchschnittlich mehr als eine Tonne CO₂-Einsparung beispielsweise in Sri Lanka. Wir teilen die Argumentation von *atmosfair*, dass man zusätzliche Nebenaspekte erzielen kann – man schafft Arbeitsplätze und man schafft einen Technologietransfer – und aufgrund der Tatsache, dass der Klimawandel die Entwicklungsländer stärker trifft, ist es auch nachvollziehbar, dass man Projekte dort unterstützt, weil es der Bevölkerung bei der wirtschaftlichen Wertschöpfung hilft.

In wie weit sind Instrumente und Methoden der Selbstverpflichtung wie CSR ('Corporate Social Responsibility' = sozial verantwortliche Unternehmensführung) im Tourismus relevant?

CSR wird schon seit Jahrzehnten im Tourismus behandelt, und Klimawandel ist ein neuer Aspekt, der in dieser Selbstverpflichtung nun auch berücksichtigt werden muss. CSR ist ein ganzheitliches Konzept, demzufolge Unternehmen so wirtschaften sollen, dass sie einerseits auf gesellschaftliche Anforderungen Rücksicht nehmen und andererseits auf zukünftige Generationen. Im Tourismusbereich gibt es schon lange Initiativen, die Messbarkeit ermöglichen sollen. Das funktioniert bei manchen Bereichen besser, bei anderen schlechter: die Zufriedenheit der Beschäftigten in einer Hotelkette ist schwer zu messen. Luftverschmutzung an Destinationen ist leichter zu messen.

Was tun Unternehmen freiwillig?

Als positives Beispiel möchte ich das *forum anders reisen* in Deutschland erwähnen, das ist ein Zusammenschluss von kleinen Reiseveranstaltern, die Reiseprodukte nach bestimmten Kriterien gestalten. Diese Kriterien garantieren, dass die Reisen soziale und ökologische Mindestanforderungen erfüllen. Zum Thema Klima wäre das zum Beispiel folgendes: wenn man schon verreist, dann sollte dem eine bestimmte Wertschöpfung für Destination gegenüberstehen. Das heißt, man sollte eine bestimmte Zeit an einer Destination bleiben, um dort Einnahmen für die lokale Bevölkerung zu generieren, aber auch um sich ausreichend dem Land und dessen Kultur auseinanderzusetzen zu können. Daher das Kriterium des *forum anders reisen*: Wenn man eine Flugreise von über 2.000 Kilometern unternimmt, so sollte diese nicht kürzer als 14 Tage dauern, bei einer Reisedistanz von 700-2000 Kilometern gilt ein Mindestaufenthalt von acht Tagen.

Das ist eine Selbstaufgabe. Heißt das, die Veranstalter empfehlen das nicht nur sondern konzipieren ihre Angebote entsprechend verbindlich?

Ja, eine andere konkrete Auflage ist, dass die Reiseveranstalter bei Distanzen unter 700 Kilometern keine Flüge anbieten. Man sagt, bis 700 Kilometer ist es leicht und auch zumutbar, dass man Landtransportmittel wählt. Das *forum anders reisen* hat aber neben den Klimakriterien auch andere Kriterien, zum Beispiel zu Arbeitsbedingungen und Arbeitsstandards.

Ein weiteres positives Beispiel ist ein Zusammenschluss von einigen Destinationen im Alpenraum in Italien, Österreich, der Schweiz und Deutschland, sind die „*Alpine Pearls*“. Das sind oftmals auch Skigebiete, die sich über das klimafreundliche Reisen positionieren und das auch leben möchten.

Alpine Pearls bietet den Kunden die Möglichkeit, autofrei Urlaub zu machen: es werden gute Zugverbindungen angeboten, jedes Hotel bietet einen Abholservice an und es wird einen guten Mobilitätsservice vor Ort geben, man muss also nicht darauf verzichten, am Urlaubsort mobil zu sein. Man kann aber auch mit dem Auto anreisen und dann im Ort ohne Auto mobil sein.

Mittlerweile versuchen sich ja fast alle Anbieter einen grünen Anstrich zu geben. Was gibt es denn für Fallen, worauf muss ich achten?

Eine Falle beispielsweise bei den Kompensationszahlungen ist, dass man nicht über die Hintergründe informiert wird. Da kann es dann auch passieren, dass man abgezockt wird. Es gibt unter den Kompensationsanbietern nämlich auch gewinnorientierte Unternehmen, die einen erheblichen Teil der Gelder, die sie von den Kunden bekommen, für eigene „Kostenaufwendungen“ einstreichen und bestimmte

Standards nicht berücksichtigen. Anders als atmosfair, die wir empfehlen, denn das ist ein Verein, der ist nicht auf Gewinn ausgerichtet ist.

Es ist also wichtig, dass man Werbung und Versprechen immer kritisch hinterfragt und nach den Standards schaut, die dahinter stehen. Die Überprüfbarkeit von unabhängigen Partnern ist immer ein wichtiger Ansatzpunkt. Es gibt verschiedene Gütesiegel, mit welchen sich Unternehmen zertifizieren lassen können und damit zeigen, dass sie nicht nur Versprechungen machen, sondern sich wirklich zu überprüfbaren Maßnahmen verpflichten.

Es gibt europaweit eine sehr vielfältige Landschaft von Gütesiegeln – manche sind national, manche international – das ist zugegeben für den Konsumenten sehr schwierig nachzuvollziehen, das ist ein Problem, das müsste international abgeglichen werden.

**Gibt es denn Siegel, die respect empfehlen kann?
Würde ich weglassen und auf dem factsheet verlinken (evgu)**

In Österreich gibt es das österreichische Umweltzeichen. Wenn man einen touristischen Betrieb wählt, das diesen Standard hat, dann kann man sich sicher sein, dass bestimmte ökologische Standards auch erfüllt sind. Seit zwei Jahren gibt es auch das österreichische Umweltzeichen für Reisepakete: hier können also Reiseveranstalter ein gesamtes Reisepaket zertifizieren lassen. Andere Aspekte, wie beispielsweise die Reisedistanz und Mindestaufenthaltsdauer, werden hier auch mit einbezogen.

Seit einem Jahr gibt es auch die Initiative TourCert – eine neue Zertifizierung für sozial verantwortliche Unternehmensführung im Tourismus; hier sind auch Klimaaspekte Teil der Zertifizierung. Entwickelt worden ist TourCert von der Fachhochschule in Eberswalde zusammen mit KATE, der Kontaktstelle Umwelt und Entwicklung in Stuttgart, Naturfreunde Internationale mit Sitz in Österreich und vom Evangelischen Entwicklungsdienst (EED) in Deutschland.

Bei TourCert gibt es Mindeststandards für Prozesse beim CSR. Es geht nicht einfach um Unternehmen, die jetzt schon eine perfekte Nachhaltigkeitsperformance haben, sondern die bestimmte Prozesse in Gang setzen und konsequent verfolgen - woraus man ableiten kann, dass die Firmen es ernst meinen.

Eine weitere interessante Initiative nennt sich Fair Trade in Tourism in South Africa, hier geht es darum, Reisen in ein bestimmtes Land zu zertifizieren. Die südafrikanische Organisation hat bereits vor Ort verschiedene Tourismusbetriebe zertifiziert, und versucht nun diese Angebote über Reiseveranstalter auf den europäischen Quellmarkt zu bringen - und vielleicht wird es eines Tages Reisen mit dem Fair Trade Label geben. In dieser Fair Trade Initiative werden Klima-Aspekte bislang jedoch noch wenig angesprochen, hier geht es in erster Linie um soziale Standards.

Bei Bananen kann ich mir Fair Trade vorstellen, bei Tourismus ist das sicher schwieriger. Was wäre der im Tourismus?

Die Initiative Fair Trade in Tourism in South Africa steht ja nicht in der Kette der Fair Trade Label, es ist eine eigenständige Organisation, die aber das Ziel hat, langfristig das Fair Trade Label in den Tourismus hineinzutragen. Der Ansatzpunkt ist hier zunächst einmal eine gerechte Verteilung herzustellen. Wenn beispielsweise ein Hotel Essen anbietet, so sollte dies aus der regionalen wirtschaftlichen Kette bezogen werden und nicht von Importen abhängen, um der lokalen Wirtschaft einen Impuls zu geben. Die Angestellten sollten aus der Region kommen, es sollten Arbeitsstandards eingehalten werden, soziale Absicherungen gegeben und bestimmte Mindestgehälter bezahlt werden.

Was müsste denn auf politischer Ebene national und international getan werden, um nachhaltigen Tourismus zu etablieren?

Wichtig ist, dass es bestimmte Standards gibt, denn dann ist es auch für Unternehmen leichter, sich daran zu halten. Wenn es diese Standards nicht gibt, dann gibt es immer Unternehmen, die im Niedrigpreissegment auf diese Standards verzichten, dann entsteht eine Wettbewerbspirale und am Ende kann es sich keiner wirtschaftlich leisten, wirklich nachhaltige Produkte anzubieten. Deshalb sagen viele, dass die Umweltkosten vom Transport in den Verkaufspreis integriert werden müssen und zwar auf einer einheitlichen Berechnungsbasis, was ja beispielsweise bei den verschiedenen Offset-Anbietern gerade nicht der Fall ist, jeder rechnet da wie er möchte. Es bräuchte eine einheitliche Basis, was eine Tonne CO2 kosten müsste, dann hätte jeder die gleichen Rahmenbedingungen und könnte entsprechend langfristig planen - dann könnte das auch funktionieren.

Wer ist nun dafür verantwortlich: Tourismus ist ja so organisiert, dass die meisten Länder in denen der Tourismus eine Rolle spielt, eine eigene Institution haben, ein Tourismusministerium, eine Servicestelle und diese Stellen haben international in der Welttourismusorganisation ihr Sprachrohr. Die UNWTO vertritt als UN Organisation die Tourismusländer und ist das globale Forum für Tourismuspolitik. Die UNWTO hat schon im Jahre 2007 eine zweite Konferenz zum Thema Klima veranstaltet und die Davos Deklaration verabschiedet, in welcher sie Rahmenpositionen bezieht: Die UNWTO bekennt sich der Verantwortung zum Klimawandel, also dass der Tourismus ein wesentlicher Mitverursacher des Klimawandels ist und dass der Tourismussektor die Treibhausgase reduzieren muss. Die UNWTO bezieht aber auch die Position, dass der Tourismus nicht unfair überproportional belastet werden soll, da er einen wichtigen Beitrag zur Armutsbekämpfung leisten würde.

Die UNWTO ist hier politisch in einer schwierigen Position, denn einerseits vertritt sie die wirtschaftlichen Interessen der Mitgliedsländer, andererseits ist sie eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die Klimawandel und Nachhaltigkeit als eines der prioritären Ziele verfolgen. Wenn es also um konkrete Maßnahmen geht, lässt die UNWTO auf sich warten, verbindliche Vorschläge sind bislang noch keine gemacht worden.

Es gibt aber eine konkrete Zielvorgabe vom WTTC, vom Dachverband der Tourismuswirtschaft (World Travel and Tourism Council). Dies sind jedoch nur "angestrebte" Ziele, also keinen verbindlichen Charakter haben, und andererseits fehlt dabei noch die wissenschaftliche Überprüfbarkeit der Strategie, wie diese Zielvorgaben in an betracht der immensen Wachstumsprognosen des Tourismus erreicht werden sollen. Im Jahre 2008 hat es 900 Millionen internationale Tourismuskünfte gegeben und es wird prognostiziert, dass sich diese Ankünfte 2020 auf 1,6 Milliarden erhöhen werden. Und es wird prognostiziert, dass die Emissionen wenn man nichts unternimmt, bis zum Jahre 2035 um das Zweieinhalbfache ansteigen werden. Man weiß, dass rein technologische Maßnahmen, wie sie auf diesen Foren zumeist diskutiert werden, zu wenig sind. Man bräuchte auch soziokulturelle Maßnahmen, also eine breite Änderung beim Reiseverhalten, und strukturelle Maßnahmen, zum Beispiel eine Verlagerung vom Transportmittel Flugzeug und Auto hin zu Bahn und Bus. Letzteres sind die emissionseffizientesten Transporttechnologien, die es heute und auf absehbare Zeit gibt - was auch immer für andere Technologien in 20 Jahren oder später existieren werden. Im Bereich der Transportverlagerung und der kulturellen Änderung ist jedenfalls noch sehr viel Aufholbedarf seitens der Tourismuspolitik.

Was wären denn richtige Anreize für die Endverbraucherin, hier umzusteigen? Im Moment ist es ja immer noch sehr günstig, wenn nicht das Günstigste, zu fliegen.

Das ist das größte Problem. Auch Reiseveranstalter argumentieren, sobald sie grenzüberschreitende Reisen anbieten, sei es nahezu unmöglich, den Zug als Transportmittel anzubieten, weil auch die Buchungssysteme so kompliziert sind, es ist nicht möglich, flexibel zu buchen, so wie es bei Fluglinien schon seit Jahrzehnten Gang und Gäbe ist. Man müsse auch oft umsteigen und das sei für die Mehrzahl der Kunden nicht zumutbar. Ich persönlich glaube, dass es auch viel mit gesellschaftlichen Vorstellungen zu tun hat. Viele betrachten das Flugzeug für Reisen ja als Standardtransportmittel und machen sich gar keine Gedanken darüber, wie man sonst noch anreisen könnte. Hier ist eine Umstellung wichtig, so dass gefragt wird, stehen die ökologischen Kosten einerseits und der persönliche Nutzen sowie der wirtschaftliche für die Destination in einem verträglichen oder akzeptablen Verhältnis. Hier ist die Politik mit Anreizen gefragt, aber auch die Tourismusbetriebe mit Sensibilisierungsmaßnahmen und Informationskampagnen. Das müsste in deren Eigeninteresse liegen, denn gerade der Tourismus ist abhängig vom Klima, von einer intakten Natur und Kultur.

Zum Preis: Durch die Billigflieger sind ja in den letzten Jahren ganz neue Reisesegmente aufgemacht worden. Also: Viele Reisen werden nur deswegen unternommen, weil der Flug gerade eben mal billig und einfach konsumiert werden kann.

Heißt das nun, man sollte möglichst regional reisen, also auf dem eigenen Kontinent, im eigenen Land, in der Region – oder zu Hause Urlaub machen?

Aus der ökologischen Perspektive wäre das zwar die beste Variante, aber aus einer gesellschaftlichen Perspektive wäre das nicht wünschenswert, wenn alle nur noch in den Nachbarort reisen.

Tourismus ist ein Phänomen, das es seit vielen Jahrzehnten gibt, das hat was mit dem Grundbedürfnis der Menschen zu tun, neue Kulturen und neue Dinge kennen zu lernen, die Neugierde zu befriedigen. Die entscheidende Frage ist, wie kann man das gestalten, neuen Plätze zu sehen und Kulturen kennenzulernen

und andererseits in der Gesamtheit beträchtlich weniger Umweltkosten zu verursachen. Wenn es nur um den Aspekt der Erholung geht, wäre regionales Reisen zu bevorzugen. Wenn man etwa den Wunsch hat, eine Woche in der Sonne am Strand zu liegen, muss es dann in Thailand sein oder kann ich das nicht auch in Kroatien machen?

Wenn ich aber eine andere Kultur kennen lernen möchte oder mir einen Lebenstraum erfüllen möchte, so wird es schwierig sein, auf einen Flug zu verzichten.

Andreas Zotz arbeitet als Klimareferent bei respect (www.respect.at)

Das Interview führten Eva Gutensohn und Anna Trautwein.