

Dossier Klimawandel und Tourismus – die Zusammenhänge

Klimawandel und Tourismus hängen zusammen. In der Diskussion rund um Klimaschutz wird der erhebliche Beitrag des Tourismus zum globalen Treibhauseffekt häufig zu wenig beachtet. Der komplexe und vernetzte Wirtschaftszweig Tourismus ist einerseits vom Klimawandel stark betroffen, er ist andererseits aber auch ein wesentlicher Mit-Verursacher des Klimawandels. Daher müssen auch in diesem Bereich klimapolitische Weichen gestellt werden.

Da es in der aktuellen Diskussion rund um die Verantwortung des Tourismus für den Klimaschutz immer wieder zu sehr unterschiedlichen Darstellungen kommt, liefern Klimabündnis Österreich, Naturfreunde Internationale (NFI) und respect – Institut für Integrativen Tourismus und Entwicklung mit dem vorliegenden „Fact Sheet“ deutliche und fundierte Antworten zu den Fragen rund um Klimawandel und Tourismus.

Häufig werden unterschiedliche Zahlen über den Beitrag des Tourismus zum Treibhauseffekt kolportiert. Dies geschieht aufgrund der komplexen Thematik, der teilweise voneinander abweichenden wissenschaftlichen Einschätzungen und aufgrund unterschiedlicher Interessen. Vorweg: Die alleingültige Prozentangabe gibt es in dieser Hinsicht derzeit (noch) nicht, da in der Klimaforschung mit verschiedenen Modellen und statistischen Wahrscheinlichkeiten gerechnet wird. Wir haben jedoch realistische Einschätzungen einholen können, die wir im Folgenden darstellen.

Notwendig sind sowohl im Outgoing- als auch Incoming- und im Inlandstourismus eine Reihe von politischen Maßnahmen, damit ÖsterreicherInnen ihre Reisen ins In- und Ausland klimafreundlicher gestalten und Gäste klimafreundlich nach und in Österreich reisen können. KonsumentInnen müssen nicht warten, bis die Politik sich bewegt – sie können und sollten ihr Reiseverhalten selbst so klima- und umweltfreundlich wie möglich gestalten.

Wie Tourismus zum Klimawandel beiträgt – die wichtigsten Fakten in Kürze

Wie hoch ist der Anteil des weltweiten Tourismus an den Treibhausmissionen? → Bis zu 9%.

Der globale Tourismus insgesamt – bestehend aus (1) Lufttransport (2) Autotransport (3) anderer Transport (4) Beherbergung und (5) Aktivitäten an Destinationen – hat nach aktuellen wissenschaftlichen Annahmen derzeit einen Anteil von bis zu 9% an den gesamten Treibhausgasemissionen. Es gibt aber auch Schätzungen, die von höheren Werten ausgehen. Wichtig dabei: Der Tourismus wächst seit Jahren – Anfang 2008 registrierte die Welttourismusorganisation UNWTO 900 Millionen internationale touristische Ankünfte, 52 Millionen mehr als im Jahr 2006. Auch die Emissionen aus dem Tourismus wachsen.



Wie hoch ist der Anteil des weltweiten Flugverkehrs an den Treibhausemissionen?

→ Zwischen 4 und 7%.

Der Flugverkehr trägt stärker als andere Transportarten zum globalen Treibhauseffekt bei. Weltweit ist der Flugverkehr in den letzten Jahren außerdem stark gestiegen, in Österreich allein hat er sich in den letzten 15 Jahren verdoppelt. Am Flughafen Wien gab es im Jahr 2005 um 188% mehr Landungen als im Jahr 1990.

Der Anteil des Flugverkehrs am globalen Treibhauseffekt ist am umstrittensten von allen Werten, er liegt nach aktueller wissenschaftlicher Ansicht derzeit bei 4 bis 7%. Das ergibt sich daraus, dass nicht allein die Menge des ausgestoßenen CO₂ ausreicht, um den Treibhauseffekt aus dem Flugverkehr zu berechnen: In großen Flughöhen wirken andere Effekte deutlich stärker, wie die Bildung von Ozon durch Stickoxide und die Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken. Fluglinien und Flugindustrie geben oft an, dass der Anteil des Flugverkehrs am globalen Treibhauseffekt nur bei 3,5% liegen würde, doch diese Zahl (die aus einem Bericht des International Panel on Climate Change/IPCC aus dem Jahr 1999 stammt), bezieht sich auf das Jahr 1992 – seitdem sind die Flugbewegungen und Emissionen jedoch erheblich gestiegen.

Trägt der Autoverkehr also wenig zu den touristischen Treibhausemissionen bei?

→ Nein, er trägt erheblich dazu bei.

Eine aktuelle Studie der UNWTO unterscheidet stark zwischen internationalem Tourismus und Inlandtourismus in verschiedenen Weltregionen: Im internationalen Tourismus beträgt der Anteil des Flugverkehrs zu den Emissionen bei mehr als 80%, bei Inlandtourismus (weltweit gemittelt) dagegen liegt der touristische Autoverkehr mit mehr als 50% Emissionsanteil vorne. Gerade für den österreichischen Inlandtourismus ist das relevant: Im Österreich-Tourismus dominiert noch immer – und mehr denn je – der PKW. Wie aus einem Bericht des Umweltbundesamtes hervorgeht, betrug der Anteil der PKWs am Personenverkehr im Jahr 2006 69,9%. Der VCÖ hat berechnet, dass der PKW-Verkehr von 2006 bis 2020 um 26% steigen wird, wenn keine Trendwende eintritt. Dies ist natürlich auch symptomatisch für den Tourismus- und Ausflugsverkehr. Hier müssen mehr Anreize für einen Umstieg auf Bahn & Bus geboten werden; eine weitere Ausdünnung des Bahnnetzes gerade in ländlichen Regionen wäre fatal.

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes verursacht eine Person durch eine Bahnfahrt auf der Strecke Wien – Bregenz (770 km) 76,8 kg CO₂ weniger als auf einer vergleichbaren Autofahrt. Auf der Strecke Wien – Salzburg (317 km) sind es 31,6 kg weniger.

Warum fehlt die Kostenwahrheit im Flugverkehr?

→ Weil es Steuerfreiheit für Flugkerosin gibt und der Flugverkehr aus dem Emissionshandel ausgenommen ist.

Das enorme Wachstum des Flugverkehrs wird durch Steuerbefreiungen begünstigt. Im Gegensatz zu Benzin und Diesel wird der Flugtreibstoff Kerosin nicht besteuert. Laut einer aktuellen Studie des VCÖ wird der Flugverkehr in Österreich von der Allgemeinheit mit einer Milliarde Euro pro Jahr direkt und indirekt subventioniert. Außerdem ist der Flugverkehr vom Kyoto-Protokoll ausgenommen. „Daher ist derzeit niemand dafür verantwortlich, den Ausstoß von Treibhausgasen im grenzüberschreitenden Flugverkehr einzubremsen. Die EU-Kommission plant einen Gesetzesvorschlag für den Emissionshandel im Flugverkehr. Die aktive Unterstützung durch Österreich ist dabei sehr wichtig.“ (Quelle: VCÖ 2008).

Es wäre daher sinnvoll, den internationalen Flugverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen und eine Kerosinsteuer einzuführen, wobei die daraus eingenommenen Gelder für Klimaschutzprojekte zweckgebunden werden müssten.

Freiwillige Emissionskompensation – sinnvoll oder nicht?

→ Kompensation ist ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Freiwillige Spenden von KonsumentInnen und Unternehmen für seriöse Klimaschutzprojekte als „Ausgleich“ für getätigte Flüge und zusätzlich auch für Autofahrten („Emissionskompensation“) sind ein wichtiger erster Schritt, der die Politik aber nicht aus ihrer Verantwortung für eine klimafreundlichere Verkehrspolitik entlässt.

„Für die Atmosphäre unseres Planeten ist es nicht entscheidend, an welchem Ort der Erde Treibhausgase verursacht werden. Daher schützt es das Klima genauso viel, wenn eine Tonne CO₂ in Indien eingespart wird statt in Österreich oder Deutschland. Der Grundgedanke der Kompensation – im Englischen auch als „Offsetting“ bezeichnet – ist daher, den Ausstoß einer bestimmten Menge an Treibhausgasemissio-

nen, der hierzulande nicht vermieden wird, an einem anderen Ort der Welt zu verhindern. Zu diesem Zweck gibt es Projekte, die zum Beispiel in Indien einen Windpark bauen, wo ursprünglich ein Kohlekraftwerk geplant war. Individuen oder Unternehmen, die ihre eigenen Emissionen kompensieren wollen, geben Geld für solche Projekte, die die Menge an Treibhausgasen einsparen, die der Spender verursacht hat. Dieser Transfer wird über den Handel mit so genannten „Zertifikaten“ – im Englischen „credits“ – gesteuert. Der Besitz eines „Zertifikats“ berechtigt den Inhaber dazu, eine bestimmte Menge an Treibhausgasen zu produzieren. Man spricht daher auch von Emissions- oder Verschmutzungsrechten. Wer Geld für ein solches Klimaschutzprojekt gibt, erwirbt solche Zertifikate.“ (Quelle: WWF Deutschland, 2007).

Auf dieser Basis funktionieren auch Projekte unter dem völkerrechtlich verbindlichen Kyoto-Abkommen. Solange die internationale Flugindustrie nicht in per Gesetz verpflichtet ist, Zertifikate für die verursachten Emissionen zu erwerben und auf globaler Ebene einen Schadensausgleich zu leisten, ist es sinnvoll, wenn Privatpersonen und Unternehmen Verantwortung für die von ihnen verursachten Emissionen übernehmen und freiwillige Beiträge zum Klimaschutz leisten.

Flugkompensation – was ist gut zu wissen?

→ **Seriöse Anbieter wie z. B. atmosfair** verweisen auf Alternativen zum Fliegen.

Es gibt weltweit inzwischen Dutzende Anbieter, einige davon seriös, andere eher „Ablasshändler“. Non-Profit-Unternehmen sind tendenziell vorzuziehen, denn sie müssen gewährleisten, dass nicht mehr als 20% der Spendengelder bei der Administration bleiben. 80% gehen an die unterstützten Klimaschutzprojekte. Ganz wichtig: Ein seriöser Anbieter wird darauf hinweisen, dass es für das Klima auf jeden Fall besser ist, auf klimafreundlichere Mobilitätsformen (wie die Bahn) umzusteigen, statt zu fliegen. Die Emissionskompensation durch Spenden ist immer nur die zweitbeste Lösung! Wichtig ist es, immer zu überlegen, ob eine Reise per Flugzeug überhaupt nötig ist, ob es dazu nicht Alternativen gibt.

Neben zahlreichen anderen, ist es vor allem ein Anbieter der seriös arbeitet und sich sowohl an Privatpersonen als auch an Unternehmen wendet – atmosfair aus Deutschland (www.atmosfair.de). atmosfair unterstützt mit den gespendeten Geldern international anerkannte Klimaschutzprojekte in Entwicklungs- und Schwellenländern – weil in diesen Ländern mit weniger Geld mehr an Klimaschutzeffekten bewirkt

werden kann, aber auch, weil diese Länder vom Klimawandel schon jetzt stärker betroffen sind als die Industriestaaten und aus eigenen Mitteln die Klimaschutzprojekte kaum realisieren könnten. Das wurde auch durch eine internationale Studie bestätigt. Auch das österreichische Lebensministerium ist dabei, eine Plattform für Flugkompensation aufzubauen: Climate Austria (www.climateaustria.at). Sie ist seit Juni 2008 aktiv, finanziert im Gegensatz zu atmosfair keine Gold Standard CDM Projekte mit Nachhaltigkeitskriterien, sondern vor allem Projekte in Österreich, die den Standards der Umweltförderung Inland unterliegen. Wer sich über die durch eigene Reiseaktivitäten verursachten Treibhausgasemissionen informieren möchte, findet bei atmosfair und myclimate Emissionsrechner, mit denen man die durch bestimmte Flüge – bei myclimate auch durch Autofahrten! – selbst verursachten Treibhausgasemissionen einfach ermitteln kann.

Warum ergeben sich bei verschiedenen Anbietern unterschiedliche Emissionsberechnungen – und damit auch Spendenbeträge?

→ Manche Kriterien werden in den Rechenmodellen unterschiedlich bewertet.

Einerseits, weil keine 100%ige Einigkeit über die Stärke der Effekte von Stickoxiden, Kondensstreifen und Zirruswolken sowie den RFI (Radiative Forcing Index) besteht und andererseits, weil die Emissionsrechner verschiedener Anbieter unterschiedliche Kriterien für die Berechnung anwenden. Der Emissionsrechner vom Anbieter atmosfair wurde vom Umweltbundesamt in Deutschland zertifiziert, was auf eine objektive Qualität der Berechnung schließen lässt. Radiative Forcing ist ein Maß für die Störung der Strahlungsbilanz der Atmosphäre in Watt pro m² (global ermittelt). Der Faktor des Radiative Forcing (atmosfair rechnet derzeit mit dem Faktor 3, es gibt aber auch Annahmen für einen Faktor zwischen 1.9 bis 4.7) gibt an, um wie viel die Klimawirkung von Emissionen des Flugverkehrs höher ist als die Wirkung der jeweils emittierten CO₂ Menge alleine (erstens aufgrund der Flughöhe und zweitens aufgrund der anderen Treibhauseffekte neben CO₂). (Quelle: VCÖ)

Grundsätze zur „Kompensation“ von

CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr

Angebote für freiwillige Investitionen in klimafreundliche Projekte zum „Ausgleich“ von klimaschädigenden Emissionen aus dem Flugverkehr haben sich rasant vermehrt. Nicht alle Angebote und Anbieter operieren dabei im selben Maß seriös und verantwortungsbewusst. respect, Naturfreunde Internationale und Klimabündnis Österreich möchten Unternehmen, Organisationen, öffentlichen Einrichtungen und KonsumentInnen eine Richtlinie für die Wahl des geeigneten Kompensationsanbieters bieten. Die Berücksichtigung der angeführten Standards sind allen zu empfehlen, die ihre unvermeidbaren Emissionen aus dem Flugverkehr sinnvoll ausgleichen möchten.

1) Reduktion immer vor Kompensation

Oberstes Ziel sollte immer sein, das Verhalten klimafreundlich(er) zu gestalten. Das bedeutet ein Senken der Treibhausgasemissionen durch entsprechende Maßnahmen, wie z. B. den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie die Bahn.

2) Kein „Freikaufen“

CO₂ Kompensation darf nicht zur Legitimation dienen, die CO₂ Emissionen unverändert fortzuführen oder diese noch zu steigern.

3) Nicht „Klimaneutral“

Jede Aktivität, bei der Treibhausgase in die Atmosphäre gelangen, beeinflusst das Klima. Deshalb ist der Begriff der „Klimaneutralität“ irreführend, denn er suggeriert, dass eine Kompensation die Emissionen neutralisiert. Die emittierten Gase befinden sich jedoch reell nach wie vor in der Atmosphäre und wirken sich dort aus.

4) Kompensation nur für Flugreisen

CO₂-Kompensation ist nur für unvermeidbare Flüge legitim, da beim Flugzeug oft realistische Alternativen fehlen. Bei Aktivitäten wie Auto fahren oder Drucken (für Druckereien) gibt es für Privatpersonen und Unternehmen zahlreiche klimafreundliche Wahlmöglichkeiten, bzw. ist es für nationale Regierungen einfacher, verpflichtende Lenkungsmaßnahmen einzuführen.

5) Richtlinien für die Kompensation von Flugreisen und die Wahl des Anbieters:

- a) Der Anbieter muss darauf aufmerksam machen, dass ein Verzicht auf den Flug für das Klima das Beste ist.
- b) Der Emissionsrechner des Anbieters muss den RFI Faktor (Radiative Forcing Index)¹, der die verstärkte Klimawirkung durch den Ausstoß des Flugzeugs in höheren Atmosphärenschichten beschreibt, berücksichtigen.
- c) Die unterstützten Projekte sollten folgenden Standards und Prüfkriterien unterliegen:
 - i) CDM (Clean Development Mechanism) Projekte aus dem Kyoto Protokoll der Vereinten Nationen finden zusätzlich statt und würden daher ohne den finanziellen Transfer nicht umgesetzt werden. Außerdem müssen CDM Projekte nachweislich Emissionen einsparen, was von unabhängigen PrüferInnen kontrolliert wird.
 - ii) Der Gold Standard als Prüfkriterium anerkannter Umweltschutzorganisationen garantiert, dass in den Projekten nur erneuerbare Energien sowie Energieeffizienzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Außerdem wird festgelegt, dass die lokale Bevölkerung und Institutionen vor Ort in das Projekt involviert werden und ein direkter Vorteil durch das Projekt für sie entsteht (Arbeitsplätze, nachhaltige und gesicherte Energie etc.). Der Gold Standard baut auf den Kriterien des CDM Standard auf und unterliegt nochmals einem besonders strengen Nachweis der Zusätzlichkeit.
 - iii) Projekte unter dem CDM Gold Standard finden in Schwellen- bzw. Entwicklungsländern statt, was aufgrund der sozialen Ungerechtigkeit des Klimawandels zu begrüßen ist. Länder des Nordens verursachen die meisten Emissionen, die Folgen des Klimawandels sind hingegen deutlich stärker auf der südlichen Halbkugel zu spüren. Zusätzlich findet durch diese Projekte ein Technologie- und Ressourcentransfer statt und trägt zu einer nachhaltigen, klimafreundlichen Entwicklung in Nicht-Industriestaaten bei.

¹ Weitere Informationen unter: www.germanwatch.org/folien/flug/folie005.htm und www.ipcc.ch – Special Report on Aviation and the Global Atmosphere

Quellen und Bezüge: *atmosfair, myclimate, VCÖ, Global 2000, Umweltbundesamt, WWF Deutschland, UNWTO, Paul Peeters (NTHV Breda).*

Recherche und Text: *Karin Chladek, Andreas Zotz (respect) Brigitte Bohusch (Klimabündnis Österreich), Christian Baumgartner, Margit Leuthold und Wolfgang Mehl. Wien, Juli 2008.*