



Klimaschutz und Tourismus

Impulsreferat

Johannes Erhard, WWF Deutschland

24.09.2014



Inhalt

1. WWF und Klimaschutz
2. Touristischer Fußabdruck
3. Fokus Klimaschutz im Verkehr
 - Verkehrskonzept 2050
 - Die Rolle des Fliegens
4. Forderungen des WWF für Klimaschutz im Tourismus

WWF Klima

Schwerpunkte:

- Energiewende
- Dekarbonisierung Industrie, Gebäudebestand, Mobilität
- EU-Klimapolitik
- Internationale Verhandlungen

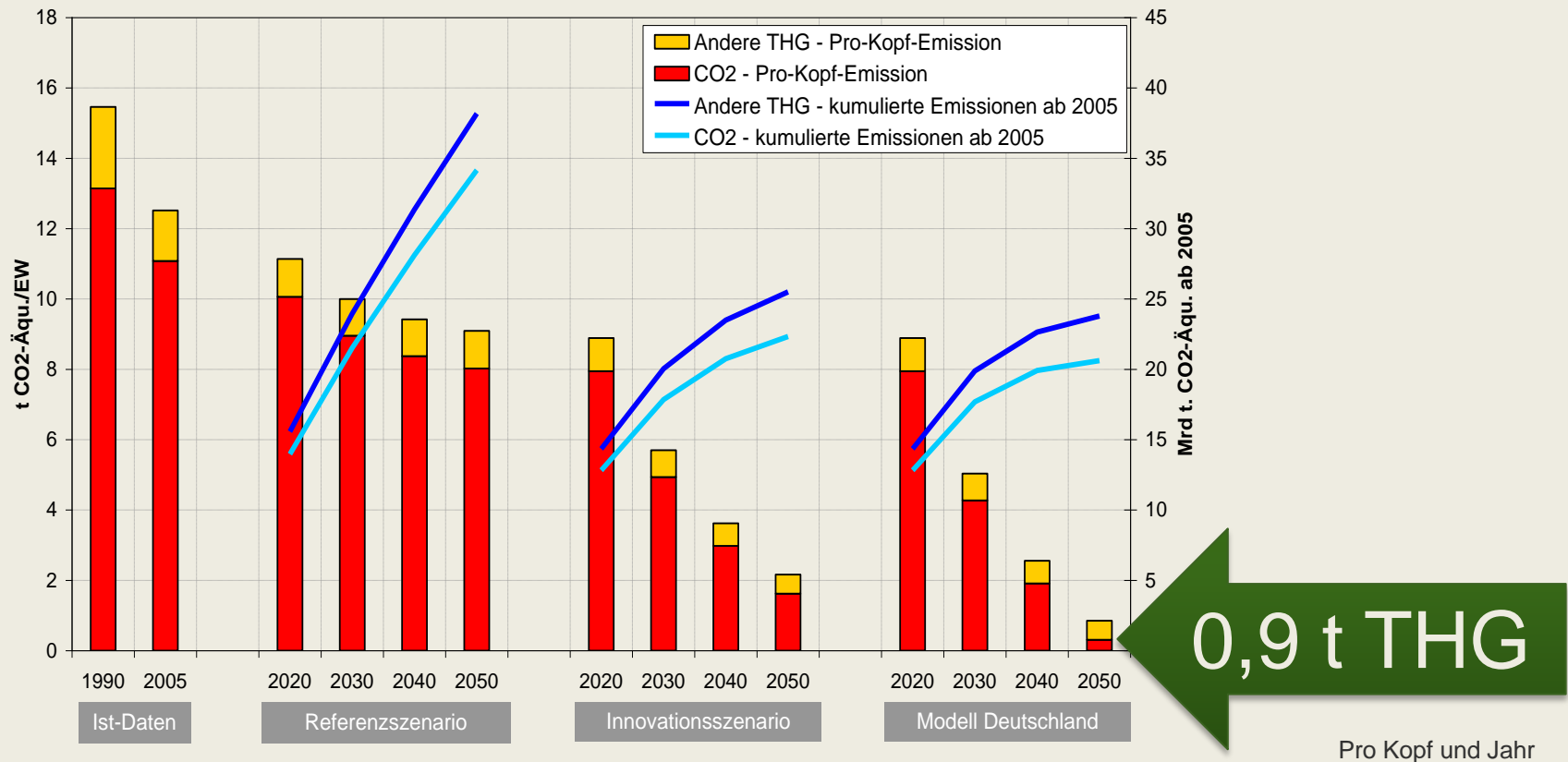




WWF-Ziele zum Klimaschutz

- Um die 2°C-Schwelle der globalen Klimaerwärmung nicht zu überschreiten müssen wir
 - den Ausstoß an Treibhausgasen bis zur Mitte des Jahrhunderts weltweit um 80% senken
 - dürfen wir unsere fossilen Brennstoffreserven nur noch teilweise nutzen
- Die (heutigen) Industrieländer müssen erhebliche Vorleistungen erbringen
 - aufgrund ihrer Verursacherrolle und ihrer Handlungskapazitäten
 - weitgehende Vermeidung der Treibhausgasemissionen (Dekarbonisierung) bis zur Mitte des Jahrhunderts
- Die Vorreiterrolle einzelner Staaten/Regionen ist sinnvoll
 - um Lösungsansätze zu demonstrieren
 - um (technologischen) Vorsprung zu sichern
 - um energiewirtschaftliche Verletzbarkeiten abzubauen

Herausforderung CO₂-Fußabdruck



Quelle: Prognos/Öko-Institut/ WWF 2009: Modell Deutschland

2. Touristischer Klimafußabdruck

Mallorca

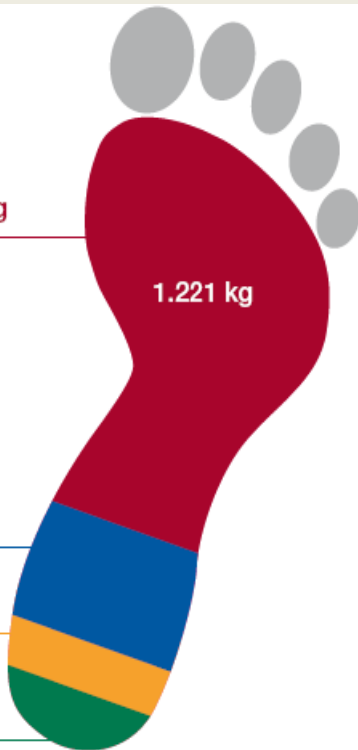
An und Abreise 925 kg

1.221 kg

Unterkunft 148 kg

Verpflegung 91 kg

Aktivitäten
vor Ort 58 kg



Rügen

An und Abreise 80 kg

258 kg

Unterkunft 52 kg

Verpflegung 56 kg

Aktivitäten vor Ort 70 kg



Mexiko

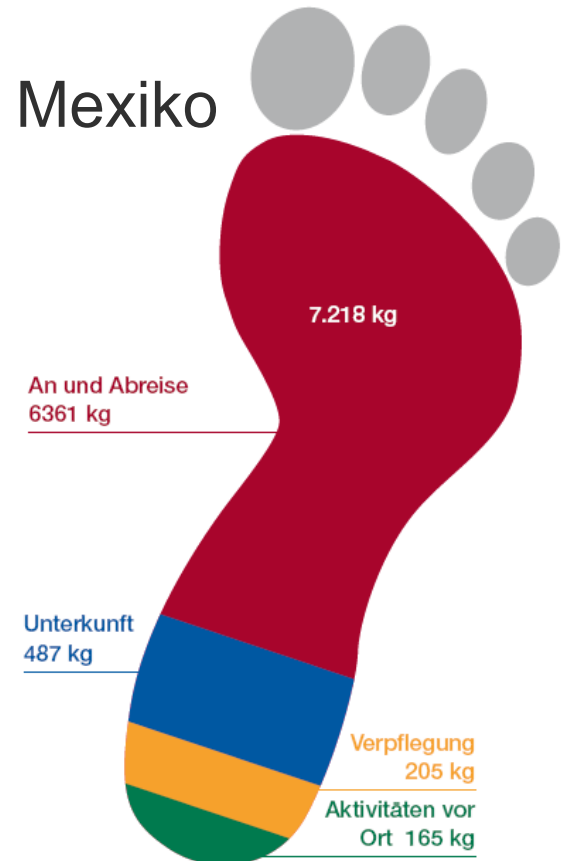
An und Abreise
6361 kg

7.218 kg

Unterkunft
487 kg

Verpflegung
205 kg

Aktivitäten vor
Ort 165 kg



Quelle: WWF/Öko-Institut 2009



2. Touristischer Fußabdruck - Hebel

- **Wahl des Verkehrsmittels** für An-und Abreise sowie für die Aktivitäten vor Ort hat den größten Einfluss auf den Gesamtfußabdruck der Reise
- **Flugreisen:** Fernreisen per Flugzeug repräsentieren **3 %** aller Reisen, verursachen aber **17 %** der klimaschädlichen Emissionen im Tourismus
- Weitere CO₂-Emissionen entstehen entlang der **touristischen Servicekette** hauptsächlich durch Unterkunft, Verpflegung

Fokus Klimaschutz im Verkehrssektor



26.06.2014 / Wirtschaft/Soziales

Klimaschützer fordern Wende in Verkehrspolitik



SPIEGEL ONLINE WISSENSCHAFT

Politik | Wirtschaft | Panorama | Sport | Kultur | Netzwelt | Wissenschaft | Gesundheit | einestages | Karriere | Uni | Schule | Reise | Auto

Nachrichten > Wissenschaft > Natur > Kohlendioxid > Klimaschutz im Verkehr: Umweltverbände fordern radikale CO2-Reduktion >

Radikales Verkehrskonzept: Umweltverbände wollen Zahl der Autos halbieren

ZEIT ONLINE | MOBILITÄT

START POLITIK WIRTSCHAFT GESELLSCHAFT KULTUR WISSEN DIGITAL STUDIUM KARRIERE

Start > Mobilität > Umweltschutz: Energiewende ist mehr als Elektroautos

FUSSBALL-WM 2014 • Live-Ticker • Spielplan • #wmbtweet •

UMWELTSCHUTZ

Energiewende ist mehr als Elektroautos

Damit Deutschland seine Klimaschutzziele erreicht, muss der Verkehr bis 2050 fast komplett CO₂-frei werden. Dafür reichen Elektroautos nicht aus, sagen Klimaschützer.

3. Fokus Verkehr: Verkehrskonzept 2050

Kernelement des Verbändekonzeptes „Klimafreundlicher Verkehr 2050“:

Ziel: Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 95% bis 2050

Betrachtet wurden die 3 Handlungsfelder eines effizienten Verkehrssystems:

- Verkehrsverlagerung und –vermeidung
- Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern sowie Einführung alternativer Antriebe
- Dekarbonisierung von Kraftstoffen

Das Öko-Institut hat die Vorstellungen der Verbände in einem Szenario umgesetzt

Bilanzgrenzen:

- Wegen hoher Klimarelevanz wird auch der internationale Luft- und Seeverkehr adressiert
- Berechnung der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs mit RFI-Faktor 3

Ergebnisse Verkehrsnachfrage Personenverkehr 2050

Abnahme Verkehrsleistung um 15% bis 2050

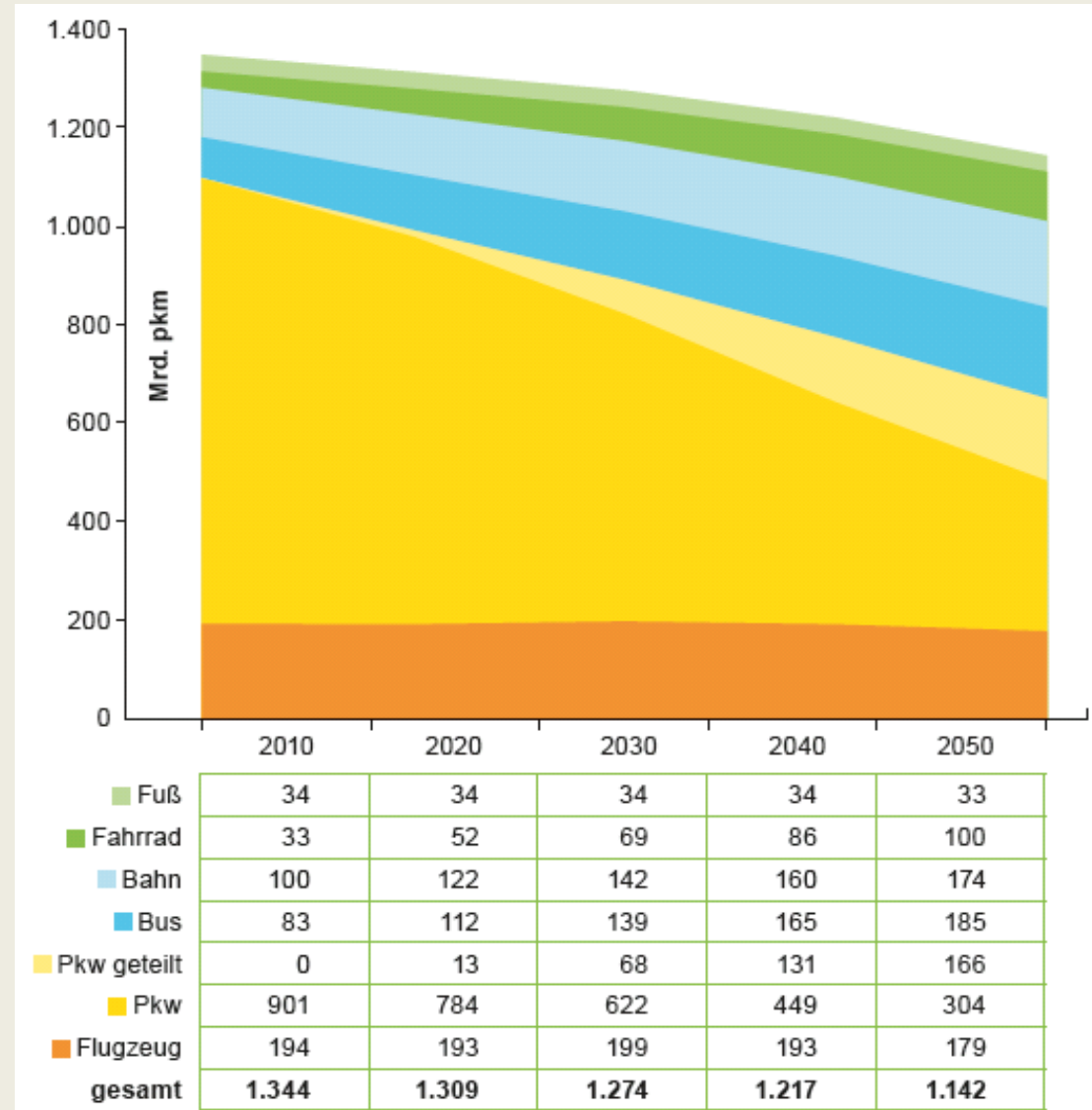
Besonders starke Zunahme beim Fahrrad: Verdreifachung bis 2050

Personenverkehrsleistung der Bahn nimmt um 74% zu auf 174 Mrd pkm

Der Modal Split-Anteil der Bahn am bodengebundenen Verkehr verdoppelt sich von 9% auf 18%

Verhältnis Pkw:Umweltverbund etwa 50:50

Leichter Rückgang beim Luftverkehr



Ergebnisse Energiebedarf

Reduktion des Endenergiebedarfs

ggü. 2005

- um 67% (inkl. int. Verkehr)
 - um 73% (nationaler Verkehr)
- (Ziel BReg: 40% bis 2050)

Energieträgermix

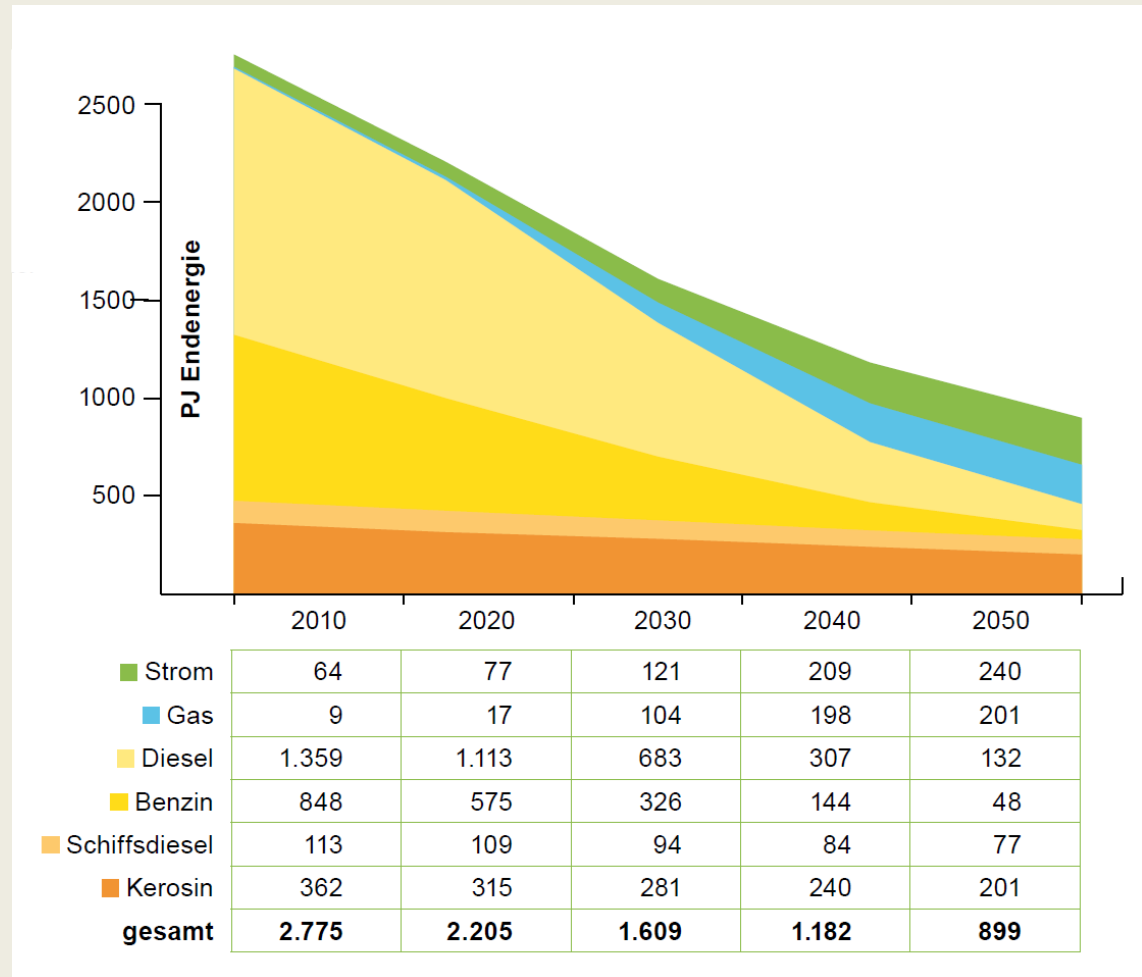
Deutliche Verschiebung hin zu Strom und Gas

67 TWh Strom müssen mit (zusätzlichen) EE bereit gestellt werden

Reduktion der THG-Emissionen

- 64% ggü. 1990

„Lücke“ zu einer fast vollständigen Minderung der THG-Emissionen könnte durch den Einsatz treibhausgasarmer Kraftstoffe geschlossen werden



Ergebnisse Treibhausgasbilanz 2050

Knackpunkte: Klimawirkung des Luftverkehrs sowie begrenzte Potenziale nachhaltiger und treibhausgasarmer Kraftstoffe

- ➔ maximale Reduktion des Endenergiebedarfs durch **verkehrsvermeidende, verkehrsverlagernde sowie effizienzsteigernde Maßnahmen** unabdingbarer Kern einer erfolgreichen Klimaschutzstrategie für den deutschen Verkehrssektor.

| Basisjahr 1990 | 213 Mio. t CO ₂ e |
|---|---|
| Treibhausgasemissionen nach Reduktion des Endenergiebedarfs | 78 Mio. t CO ₂ e |
| (Minderung gegenüber Basis in %) | (-64%) |
| Treibhausgasemissionen nach Einsatz nachhaltiger Kraftstoffalternativen | mind. 30 Mio. t CO ₂ e |
| (Minderung gegenüber Basis in %) | (-86 %) |
| Zielwert 2050 | 10,7 Mio. t CO ₂ e |
| (Minderung gegenüber Basis in %) | (-95%) |
| Verbleibende Reduktionslücke | mind. 19,3 Mio t CO₂e |

Luftverkehr!

Politischer Rahmen zur Umsetzung

5 wesentliche Maßnahmenpakete

- ➔ Zielgerichtete Verkehrsplanung
- ➔ Lebenswerte Städte
- ➔ Effizienz und alternative Antriebe
- ➔ Internalisierung der externen Kosten
- ➔ Nachhaltige Kraftstoffalternativen

(WWF et al. 2014)



Zielen der Verkehrsverlagerung

Erhöhung der Radverkehrsförderung

Vollimplementierung und Aufrechterhaltung
der Kraftstoffqualitätsrichtlinie

Reform der Energiebesteuerung

Halbierung Bahn-Lärm

Umgestaltung der Pendlerpauschale

Ausweitung der LKW-Maut

Ziel Emissionsfreie
Innenstädte

Sektorübergreifende
Biomasestrategie mit Allokationsplan

Erhaltung und Dynamisierung der
Regionalisierungsmittel

Entfernungs- und emissionsabhängige
PKW-Maut

Emissionshandel im
Luftverkehr auch für
internationale Flüge

Finanziell attraktive ÖPNV-Angebote

Ausbau logistischer, multimodaler
und nautischer Kapazitäten in der
Binnenschifffahrt

Berücksichtigung indirekter
Landnutzungsänderungen in der EU-
Kraftstoffgesetzgebung

Weiterentwicklung Pkw-CO2- Grenzwert

Stadt der kurzen Wege

Deutschland-Takt im Schienenverkehr

Einführung Lkw-CO2-Grenzwerte

Schaffung von sechs
leistungsfähigen
Hauptkorridoren des
Güterverkehrs

Ökologische Reform der Firmenwagen-Besteuerung

Forderungen Klimaschutz im Tourismus

- **Kostenwahrheit:** schrittweise "Einpreisung" (Inkludierung) der CO₂-Kompensationskosten in den Reisepreis. Unternehmen, die sich in der Öffentlichkeit ernsthaft als nachhaltig bezeichnen, müssen diesen Schritt früher oder später gehen.
- **Reduktionsstrategien:** Unternehmen sollten ihren Klimafußabdruck transparent machen und entsprechende individuelle Reduktionsstrategien entwickeln (Analyse der Verursacher, Maßnahmen zur Senkung). Monitoring ohne Konsequenzen führt nicht zu einer tatsächlichen Senkung und bringt uns den klimapolitischen Zielen nicht näher.



Vielen Dank!

www.wwf.de