

Strategischer Klimaschutz für den MV-Tourismus

Ziele, Szenarien und Maßnahmen

Maßnahmenplan auf der Basis des Grundlagenpapiers
»Entwicklung touristischer Klimaschutzziele und
Ermittlung von Emissionsminderungspotenzialen für
das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern«



Impressum

Herausgeber: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
 Konrad-Zuse-Straße 2 · 18057 Rostock · fon +49 381 40 30-550 · fax -555
 info@auf-nach-mv.de · www.auf-nach-mv.de

Autor: Dr. Martin Balas
 reCET UG · Eisenbahnstraße 92/93 · 16225 Eberswalde · www.reCET.de

Design/Gesamtherstellung:
 WERK3 Werbeagentur GmbH · Doberaner Str. 155 · 18057 Rostock

Titelmotiv: TMV/Petermann

Stand 09/2024

Alle Daten in diesem Verzeichnis wurden von der Redaktion nach bestem Wissen erstellt und sorgfältig überprüft. Dennoch sind inhaltliche Fehler nicht vollständig auszuschließen. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben kann keine Haftung übernommen werden.

Einführung	04
Zielstellung	04
Vorgehensweise	05
Ausgangssituation: Touristischer CO_{2e}-Fußabdruck, Klimaschutz-Szenarien und aktuelle Klimaschutzambitionen	06
CO _{2e} -Fußabdruck	06
Wissenschaftsbasierte Klimaschutzziele	10
Klimaschutz-Szenarien für das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern	12
Bewertung von tourismusrelevanten landesweiten und regionalspezifischen Klimaschutzambitionen	14
Sieben-Punkte-Plan für einen strategischen Klimaschutz des MV-Tourismus	16
1. Bekenntnis zu einem tourismusspezifischen Klimaziel	17
2. Kontinuierliches und verbessertes Monitoring und Reporting von tourismusspezifischen Treibhausgasemissionen	18
3. Einbindung des Klimaschutzengagements in Strategien und Konzepte	19
4. Unterstützung von Tourismusbetrieben bei der Umsetzung eigener Klimaschutzaktivitäten	22
5. Unterstützung bei betrieblichen Investitionen in Klimaschutz	24
6. Emissionsarmer Individualverkehr bei der An- und Abreise sowie Verlagerung von Tourismusmobilität auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	26
7. Positive und ehrliche Klimaschutzkommunikation	29
Fazit	30
Literaturverzeichnis	31

Zielstellung

Die zurückliegenden Jahre haben die Wucht des Klimawandels und seine Folgen eindrücklich vor Augen geführt. Auch unsere touristische Destination ist vermehrt den direkten und indirekten Auswirkungen des Klimawandels ausgesetzt. Die Überschwemmungen im Jahr 2023 an der Ostseeküste haben gezeigt, dass die Klimawandelfolgen auf den Tourismus schon jetzt nicht mehr zu übersehen sind.

Gleichzeitig ist auch die Tourismusbranche Mitverursacher des menschengemachten Klimawandels und globale Wachstumsszenarien prognostizieren gar einen Anstieg der touristischen Emissionen bis zum Jahr 2035. Wir als Branche stehen damit klimapolitisch in der Verantwortung, unseren Beitrag zur Begrenzung des Klimawandels und zur Abmilderung seiner Folgen zu leisten.

In den letzten Jahren hat sich der TMV auf den Weg gemacht und Klimaschutz verstärkt auf die touristische Agenda gesetzt. So haben wir als eine Pilotdestination Methoden zur Bemessung von touristischen Treibhausgasemissionen (THG) erprobt und verschiedene Weiterbildungs- und Schulungsformate und für touristische Leistungsträger umgesetzt. Die Berechnung des Klimafußabdrucks ist kein Selbstzweck – vielmehr müssen wir nun den Weg hin zu einem strategischen Klimamanagement konsequent weiterverfolgen. Wir möchten deshalb mit diesem Vorhaben vorangehen und konkrete Klimaschutzziele und -Szenarien für die zukünftige Tourismusentwicklung aufstellen.

Aufbauend auf den durchgeführten Berechnungen nehmen wir eine erste qualitative Bewertung existierender Strategien vor und stellen einen Maßnahmenplan für die kommenden Jahre bis 2030 auf. Der hier präsentierte Sieben-Punkte-Plan soll Meilensteine des Tourismus zur Erreichung der landesweiten Zielvorgaben zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 fixieren.

Zukünftige landesweite Tourismusplanungen sollten die hier vorgelegten Klimaschutzeempfehlungen aufgreifen und damit zur Umsetzung des aktuellen Klimaschutzgesetzes von Mecklenburg-Vorpommern beitragen.

Vorgehensweise

Das Grundlagenpapier »Entwicklung touristischer Klimaschutzziele und Ermittlung von Emissionsminderungspotenzialen für das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern« und der hier vorliegende Maßnahmenplan wurden in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit touristischen Akteurinnen und Akteuren und mit externer Begleitung durch die Nachhaltigkeitsagentur reCET UG im Zeitraum von Mai 2023 bis August 2024 erarbeitet. Das Papier basiert auf Schritten eines systematischen Klimamanagements im Tourismus. Konkret sollen Handlungsnotwendigkeiten ermittelt werden, um das Ziel einer Klimaneutralität des Tourismus erreichbar zu machen. Hierfür braucht es eine valide Baseline, die als Grundlage für die Erstellung von Klimaschutzzielen und darauf aufbauend Klimaschutzmaßnahmen dient (siehe Abb. 1). Dabei geht es nicht um die Schaffung eines »neuen« Programms, sondern vielmehr um das Schließen von Lücken, um der Tourismuswirtschaft ein zielgerichtetes Klimamanagement zu ermöglichen.

Die Arbeiten an dem Konzept beinhalteten drei wesentliche Bausteine: Die **Status-quo-Analyse**

umfasste eine aktuelle Treibhausgasbilanzierung für den Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie die Entwicklung von wissenschaftsbasierten Klimaschutzzielen nach der Methode der Science Based Targets (SBT).

Darauf aufbauend wurde in einem zweiten Baustein ein tourismusspezifisches **Klimaschutz-Szenario** erstellt und ein Abgleich mit relevanten landesweiten und regionalen Klimaschutzkonzepten und -strategien vorgenommen. Daraufhin konnten umsetzbare Minderungspotenziale identifiziert werden.

Abschließend wurde ein **Handlungskonzept** erstellt, das die identifizierten Minderungspotenziale mit Handlungsempfehlungen für einen strategischen Klimaschutz-Ansatz des Tourismus bis zum Zieljahr 2030 untersetzt. In diesem Maßnahmenplan werden die maßgeblichen und wirkungsvollsten Handlungsoptionen in einem Sieben-Punkte-Plan zusammengefasst.

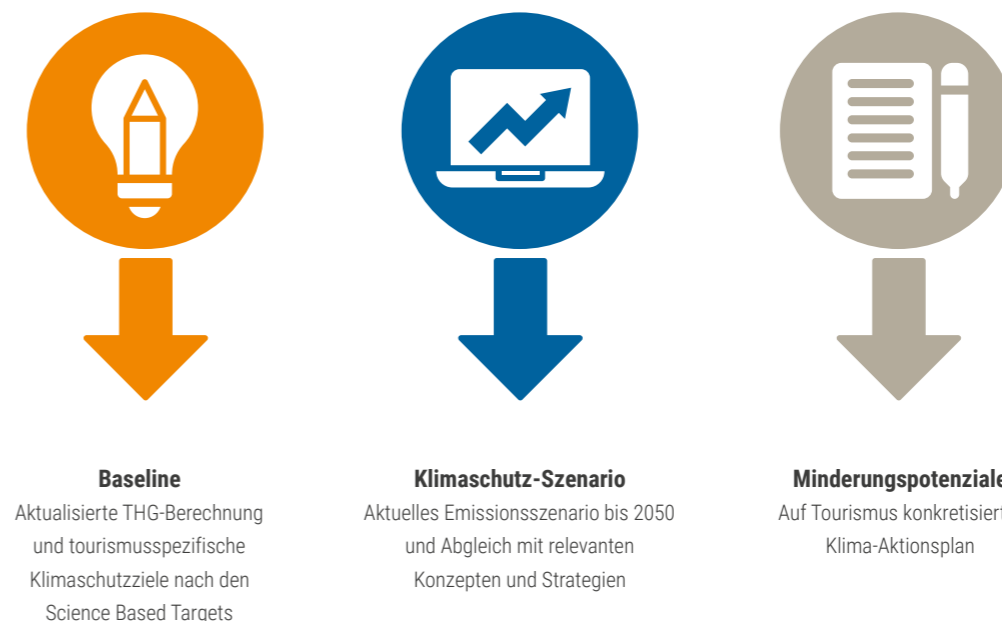


Abbildung 1: Vorgehen dieses Konzepts, angelehnt an ein systematisches Klimamanagement im Tourismus

AUSGANGSSITUATION: TOURISTISCHER CO_{2e}-FUSSABDRUCK KLIMASCHUTZ-SZENARIEN UND AKTUELLE KLIMASCHUTZ- AMBITIONEN



CO_{2e}-Fußabdruck

Bereits im Jahr 2022 nahm der TMV an einem Pilotprozess zur Berechnung von touristischen Treibhausgasemissionen in Destinationen teil. Insofern existieren bereits CO_{2e}-Fußabdrücke nach dem sogenannten Bottom-up-Ansatz für die Referenzjahre 2016 sowie 2021. Darauf aufbauend wurde eine Folgebilanzierung für das Referenzjahr 2022 aufgestellt.

Der Bottom-up-Ansatz (auch Multiplikationsmethode genannt) ist eine ausgereifte und in verschiedenen Forschungsarbeiten und Pilotprojekten erprobte Methode, um die relevanten CO_{2e}-Emissionen im Tourismus einer Destination zu berechnen. Konkret bildet die Methode Emissionen ab, die durch den Verbrauch von Leistungen durch Touristinnen und Touristen entstehen. Betrachtet werden dabei die vier großen Teilbereiche des Tourismus, nämlich Mobilität, Beherbergung, Gastronomie und Aktivitäten vor Ort. Die Methode ist eine Art Lebenszyklusanalyse für tourismusspezifische Emissionen.

Insgesamt verursachte der Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2022 Treibhausgasemissionen in Höhe von 2,35 Millionen Tonnen CO_{2e} (Abb. 2). Der Großteil der Emissio-

nen entfiel dabei auf den Bereich der Mobilität (ca. 45 Prozent), insbesondere auf die An- und Abreise mit dem Pkw (ca. 92 Prozent aller Mobilitätsemissionen). Etwas weniger als ein Drittel der touristischen Emissionen entstanden aus Beherbergungsleistungen (ca. 30 Prozent), mit hohen Anteilen aus dem grauen Beherbergungsmarkt (ca. 30 Prozent aller Beherbergungsemissionen), Ferienwohnungen und -häusern (ca. 20 Prozent) und Hotels (ca. 26 Prozent). Verpflegungsleistungen erzeugten etwa 17 Prozent aller touristischen Emissionen und touristische Aktivitäten verursachten knapp 8 Prozent der Gesamtemissionen.

Im Durchschnitt lag der CO_{2e}-Ausstoß pro Gästetag im Jahr 2022 bei 36,6 kg und war damit um etwa 50 Prozent emissionsintensiver als der tägliche Pro-Kopf-Emissionsausstoß in Deutschland. Insgesamt betrug die täglichen touristischen Emissionen im Jahr 2022 das Neunfache des angestrebten klimaverträglichen Tagesbudgets eines Menschen, das zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C eingehalten werden müsste (vgl. Abb. 3).

Gesamtemissionen 2.350.000 t CO_{2e}

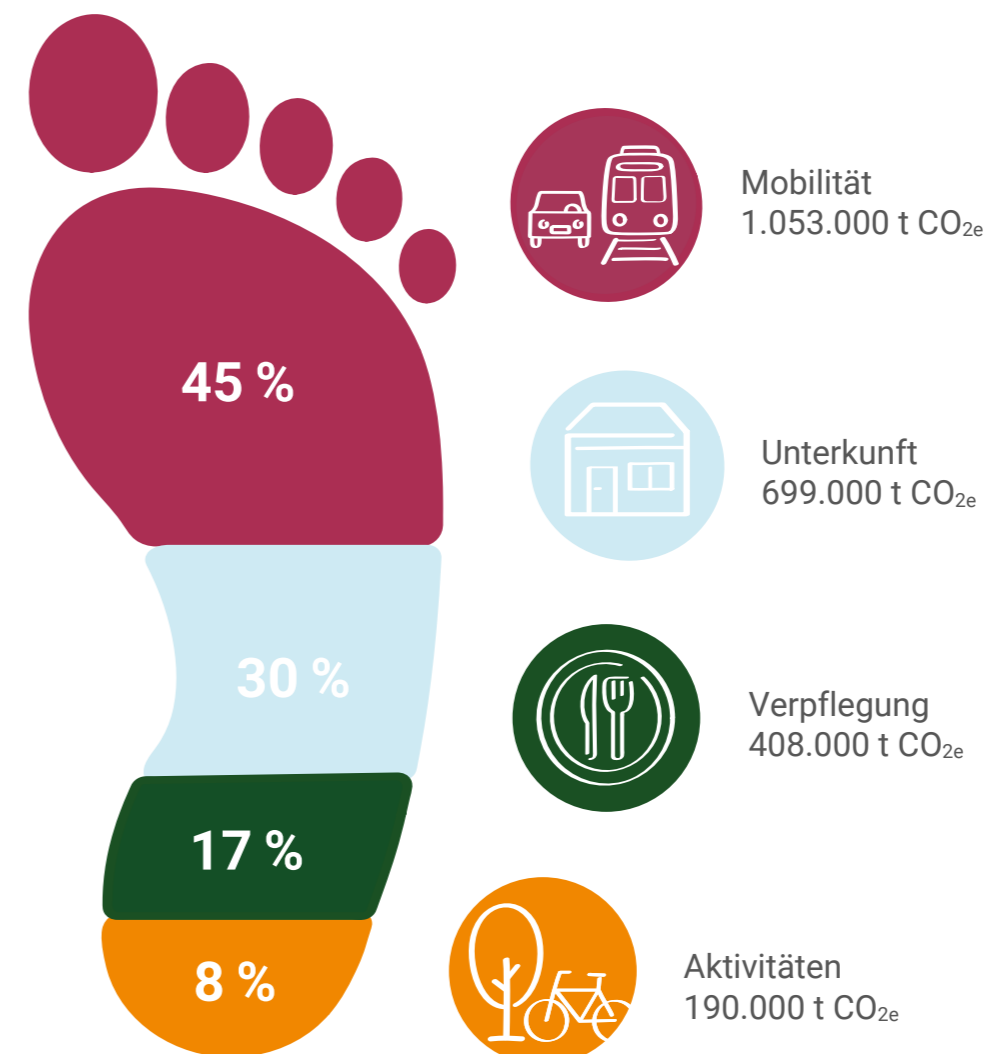
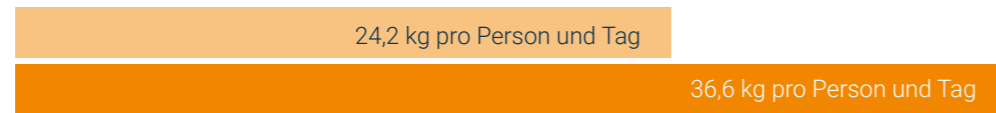


Abbildung 2:
CO_{2e}-Fußabdruck des
Tourismus in Mecklenburg-
Vorpommern im Jahr 2022

Abbildung 3:
Vergleichswerte des
CO_{2e}-Fußabdrucks
(Quellen: Umweltbundes-
amt 2023 & DESTATIS
2023; Atmosfair 2023)

36,6 kg CO_{2e} pro Gästetag im Jahr 2022 gesamt entsprechen in etwa:

151 % der täglichen Pro-Kopf-Emissionen in Deutschland im Jahr 2022

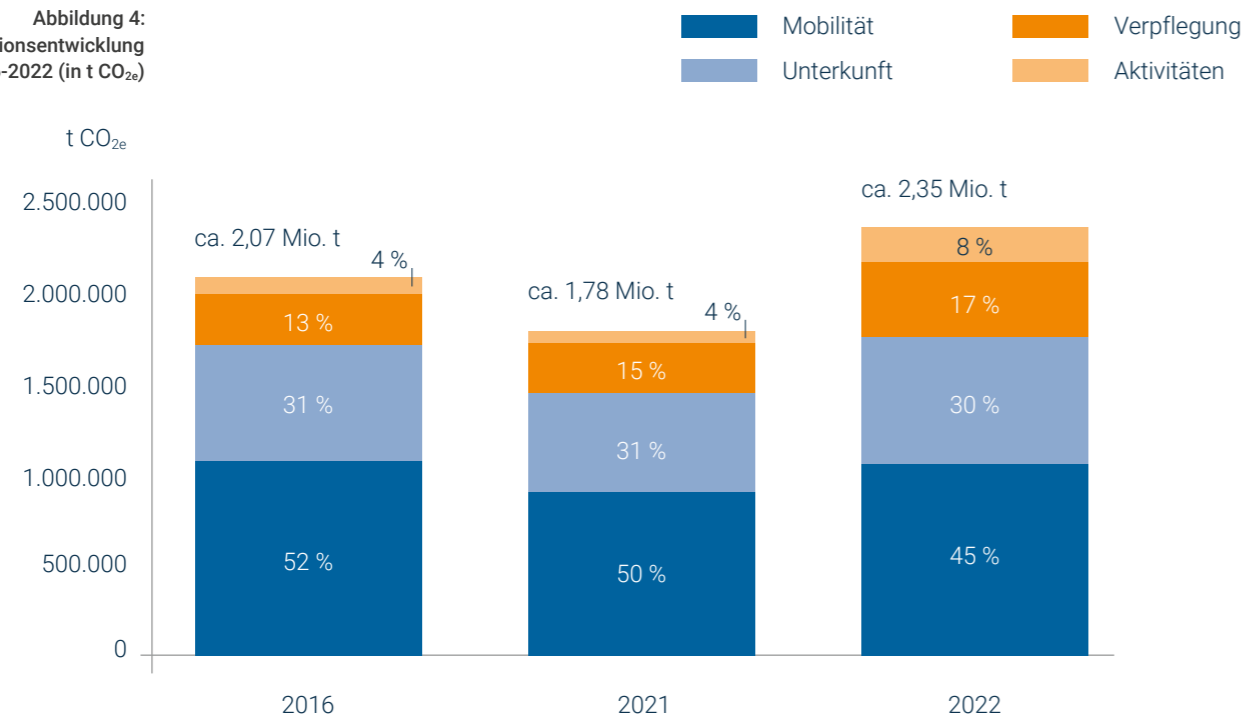


893 % des klimaverträglichen Tagesbudgets eines Menschen



Während die prozentualen Anteile der touristischen Teilbereiche Mobilität, Unterkunft, Verpflegung und Aktivitäten an den Gesamtemissionen 2016 zu 2021 ungefähr gleich ausfielen, zeigen sich im Jahr 2022 einige Abweichungen, wie in Abbildung 4 dargestellt ist:

Abbildung 4:
Emissionsentwicklung
2016-2022 (in t CO_{2e})



Der Anteil der Aktivitäten von Übernachtungs- und Tagesgästen vor Ort stieg auf das Doppelte im Jahr 2022 auf nunmehr 8 Prozent. Auch der Anteil der touristischen Verpflegung an den Gesamtemissionen fiel mit ca. 17 Prozent höher aus als in den vorangegangenen Bilanzierungen. Dies liegt überwiegend an einer nun besseren Datenlage, die erstmals nicht nur auf Schätzungen beruhte. Die neuen Daten lassen vermuten, dass in früheren Bilanzierungen eine Unterschätzung stattgefunden hat.

Die aufeinander aufbauenden Bilanzierungen in Mecklenburg-Vorpommern haben gezeigt, wie wichtig die Konsistenz und Qualität der Daten ist. Auch wenn die Methode bereits vielfach erprobt ist, könnten **bessere Datengrundlagen** die Informationstiefe noch deutlich erhöhen. Vor allem die aktuell noch genutzten Daten aus übergeordneten geografischen Ebenen sowie Durchschnittswerte aus nationalen Studien lassen bisher keinerlei Rückschlüsse auf tatsächliche Energieverbräuche der lokalen Unterkunfts- und Gastronomiebetriebe bzw. die Realsituation vor Ort zu. Die Gewinnung von Primär- bzw. Betriebsdaten aus dem Gastgewerbe wäre damit die wichtigste Stellschraube zur Verbesserung der Datenqualität.

Solche betriebsspezifischen Befragungen sind durch Tourismusorganisationen jedoch kaum zu leisten. Deswegen sollte der Schulterschluss mit landesweiten Initiativen wie MVEffizient oder bundesweiten Akteuren wie KlimaLink gesucht werden, um dort vorhandene Primärdaten ggf. zu nutzen oder zumindest gemeinsam an einer Verbesserung der Qualität von bundesweiten Emissionsdaten zu arbeiten.



Wissenschaftsbasierte Klimaschutzziele

Klimaziele können Orientierung bieten in einer Zeit, in der »Klimaneutralität« zu einem Werbe-Slogan wird und sich immer klarer abzeichnet, dass eine Fortsetzung des quantitativen Wachstums nicht mit dem 1,5-Grad-Klimaziel in Einklang gebracht werden kann. Klar fundierte Klimaziele sensibilisieren dagegen für effektive Klimaschutzmaßnahmen mit klaren Zeithorizonten. Deswegen wurden nach der Methode der Science Based Targets (SBT) wissenschaftsbasierte Klimaschutzziele für den MV-Tourismus berechnet, die einen effektiven Beitrag zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels leisten. Es handelt sich um wissenschaftlich fundierte Ziele für eine Verringerung von Treibhausgasemissionen.

Die Science Based Targets Initiative (SBTi) hat wichtige Grundprinzipien und Anforderungen für das Setzen von wissenschaftsbasierten Zielen ausgearbeitet, die Orientierung bieten, jedoch aufgrund der regionalen Perspektive leicht angepasst werden mussten, um eine Übertragbarkeit auf den Tourismus zu ermöglichen. Die Anpassungen beziehen sich vor allem auf indirekte Emissionen, die in der durchgeführten Treibhausgasbilanzierung nicht gesondert ausgewiesen werden können, aber auf der Basis weiterer Literatur abgeschätzt werden konnten. Darüber hinaus wurden **zwei Zielpfade abgebildet: Einerseits wird das Jahr 2050 als Referenzjahr für die globalen Klimaschutzziele dargestellt und andererseits wurde das Jahr 2040 als Zieljahr für die Klimaschutzziele des Landes Mecklenburg-Vorpommern genutzt.**

Laut den durchgeführten Berechnungen müssten die Emissionen des MV-Tourismus vom Basisjahr 2021 ausgehend bis zum Jahr 2030 um 34,5 Prozent reduziert werden, was einer jährlichen Minderung um knapp 4 Prozent entspricht. Als langfristiges Ziel müssten sämtliche Emissionen um 90 Prozent reduziert werden, um das Netto-Null-Ziel nach wissenschaftsbasierter Sicht zu erreichen.

In Abbildung 5 sind die jährlichen Minderungsraten für die beiden langfristigen Zieljahre 2040 und 2050 dargestellt. Es zeigt sich deutlich der Unterschied der beiden Szenarien. Während bei einem Szenario bis 2050 die jährlichen Minderungsraten über die Jahre fast gleich bleiben, würden sie sich bei einem Szenario bis 2040 nach dem Jahr 2030 verdoppeln. Ein solches Szenario würde regulatorische Maßnahmen oder technologische Sprünge benötigen, um Ziele einhalten zu können. Andererseits wäre es denkbar, dass bereits im mittelfristigen Zeitraum ambitioniertere Minderungsraten erreicht werden könnten, um die notwendigen langfristigen Reduktionen etwas abzufedern.

Laut den Berechnungen werden die Mobilität und die Beherbergung im mittelfristigen Zieljahr 2030 die Emissionen weiterhin dominieren. Mobilität wird wie bisher den größten Anteil der Emissionen ausmachen. Es zeigt sich, dass insbesondere die direkten Emissionen (Energiebezug) beim Gastgewerbe große Minderungspotenziale besitzen, die ggf. in der Realität noch höher sein könnten als in diesen eher theoriegeleiteten Berechnungen. Zudem wird ersichtlich, wie enorm die Sprünge vom mittelfristigen bis zum langfristigen Zieljahr sind, insbesondere beim Zielszenario bis 2040.

Insgesamt stellt die Erreichung der wissenschaftlich basierten Zielsetzungen für den Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern eine große Herausforderung dar, insbesondere aufgrund des sektorübergreifenden und räumlich differenzierten Charakters der Tourismusbranche. **Eine möglichst schnelle und sehr ambitionierte Anstrengung zur Emissionsminderung ist geboten, um im Einklang mit den globalen und landesweiten Zielsetzungen zu sein.**

Abbildung 5: Reduktionspfad mit jährlichen Reduktionszielen bis zu den Jahren 2040 (hellere Farbabstufung) bzw. 2050 (dunklere Farbabstufung)

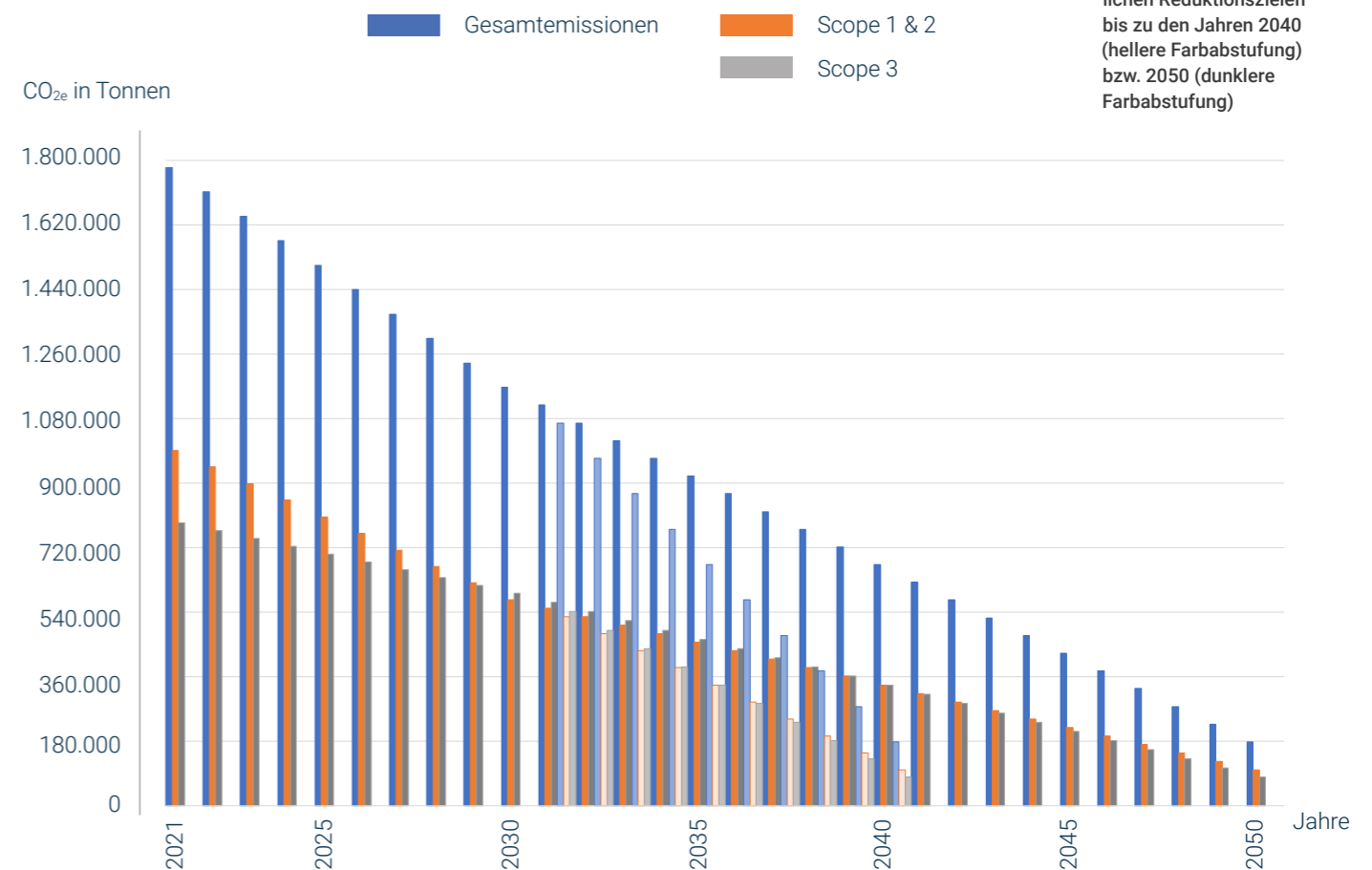
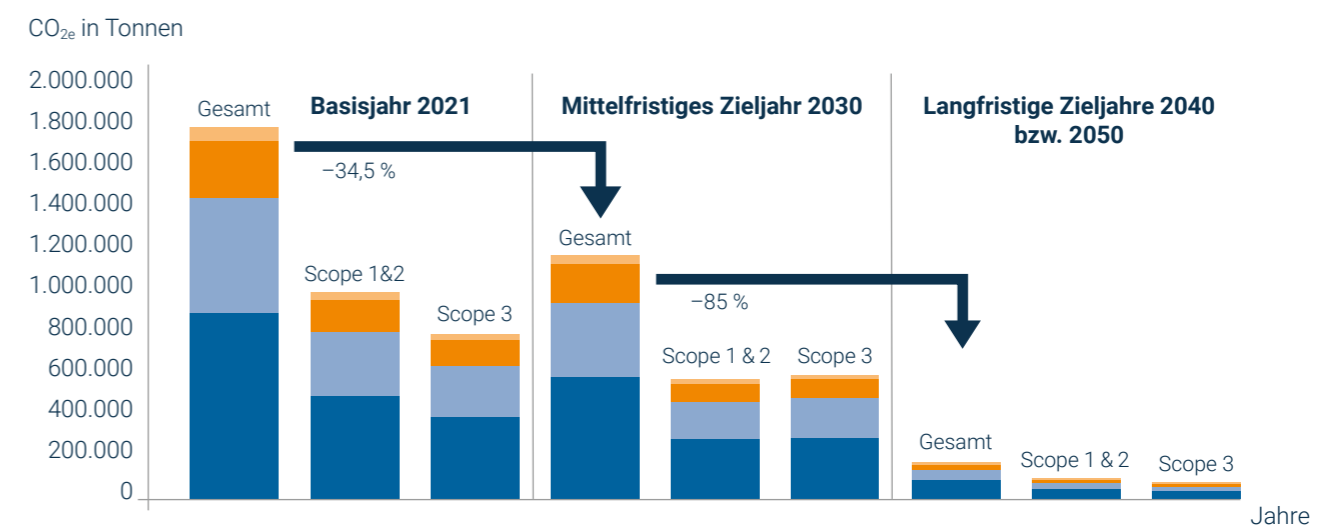


Abbildung 6: Zielszenarien, unterteilt nach Tourismussegmenten





Klimaschutz-Szenarien für das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern

Die errechneten, wissenschaftsbasierten Zielstellungen geben noch keine Auskunft über die tatsächliche Machbarkeit von Treibhausgasminderungen. Dies ist jedoch notwendig, um darstellen zu können, inwiefern die Ziele realistisch umgesetzt werden können und welche Schritte nötig sind, um Ambitionen des Klimaschutzes gegebenenfalls weiter zu verstärken.

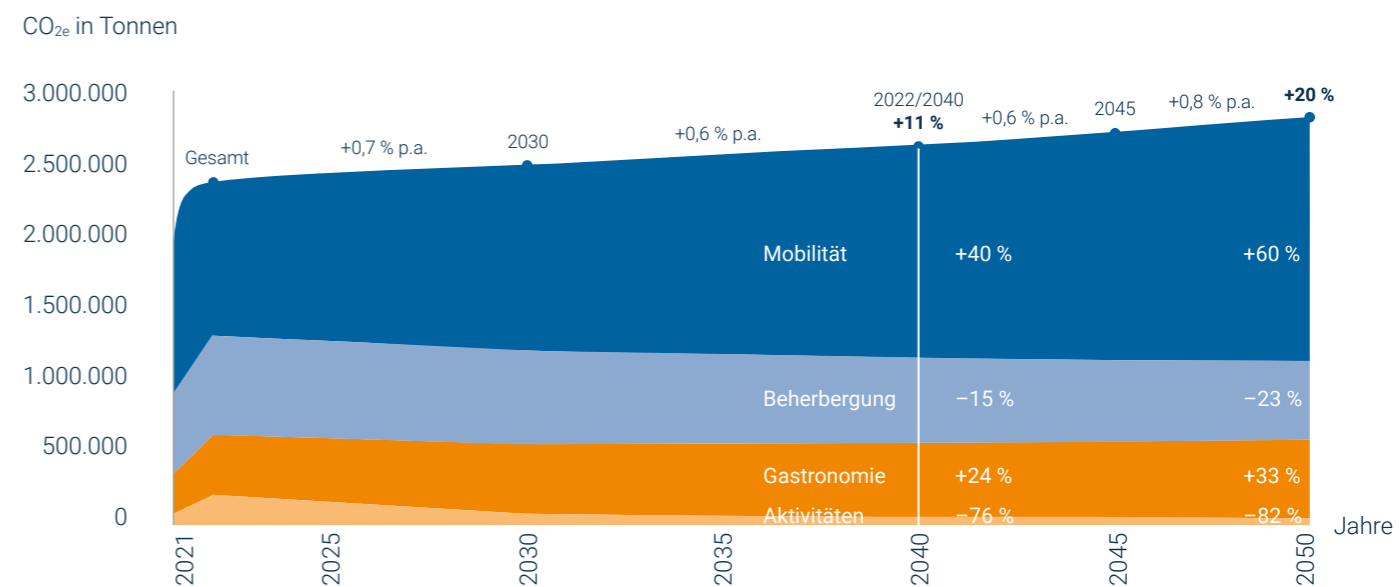
Daher wurde im nächsten Schritt ein Szenario errechnet, das die bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen bis auf das Jahr 2050 hochrechnet und somit Lücken zwischen der notwendigen Einsparung und der bisherigen Entwicklung aufzeigen kann (Business-as-usual-Szenario).

Laut den Berechnungen würden die Emissionen im Business-as-usual-Szenario weiter ansteigen: Bis zum Jahr 2030 würde es zu einem Anstieg um insgesamt 5 Prozent kommen und bis zum Jahr 2040 würden die Emissionen um 11 Prozent höher liegen als im aktuellen Referenzjahr 2022.

Die Emissionen für touristische Aktivitäten und Beherbergung würden bereits nach diesem Szenario zurückgehen. Bei beiden Bereichen resultiert dies aus den bisherigen verbesserten Emissionsintensitäten, also den gesunkenen relativen Emissionen pro Aktivität bzw. pro Übernachtung, die trotz eines leichten Volumenwachstums zu einem Rückgang der Emissionen führen.

Problematisch sind die derzeitigen Entwicklungen der Bereiche Mobilität und Gastronomie. In der Gastronomie reichen die prognostizierten Rückgänge der Emissionsfaktoren aufgrund von Effizienzgewinnen und dem erhöhten Einsatz von erneuerbaren Energien nicht aus, um das Wachstum – insbesondere aus dem Tagestourismus – aufzufangen. Dies liegt einerseits an der recht hohen Inanspruchnahme von gastronomischen Leistungen des Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern und andererseits an dem in Deutschland insgesamt emissionsintensiven Speisenangebot aufgrund des hohen tierischen Speisenanteils, was hohe Emissionen zur Folge hat.

Abbildung 7: Business-as-usual-Szenario der tourismusspezifischen Emissionsentwicklungen in Mecklenburg-Vorpommern



Im Mobilitätsbereich würden die Emissionen laut dem Szenario bis zum Jahr 2030 um weitere 22 Prozent ansteigen und bis zum Jahr 2040 würde dieser Anstieg insgesamt 40 Prozent betragen. Dies liegt am weiterhin dominierenden Pkw-Anteil bei den An- und Abreisen und den bisher sehr geringen Rückgängen von CO₂-Emissionen pro Kilometer bei Pkw-Fahrten. Auf der Basis der letzten 10 Jahre wurde zudem für die Entwicklung der Tagesreisen ein weiterer Anstieg prognostiziert. Dieses Wachstum würde auch zum Anstieg von Emissionen beitragen, da hier bisher ebenso die Pkw-Anreisen dominieren. Laut den Berechnungen würde der Mobilitätsbereich im Jahr 2040 insgesamt 56 Prozent aller tourismusinduzierten Emissionen ausmachen.

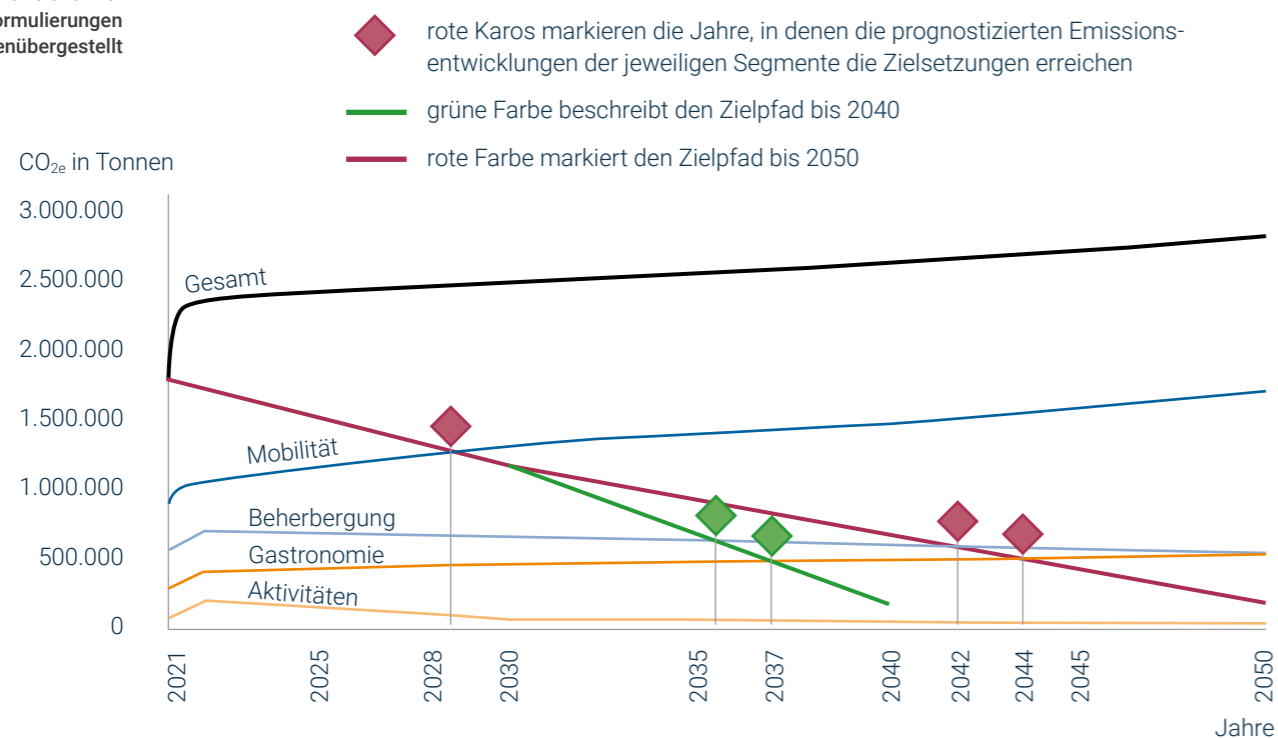
Bei der Gegenüberstellung von wissenschaftsbasierten Zielformulierungen und dem Business-as-usual-Szenario werden die Handlungsnotwendigkeiten offensichtlich (Abb. 8):

So würde allein der Emissionsanteil des Mobilitätsbereichs mit den prognostizierten Steigerun-

gen bereits im Jahr 2028 sämtliche angestrebten Emissionen ausmachen. Auch das Beherbergungssegment würde bei einem Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2050 die angestrebte Gesamtemissionshöhe spätestens im Jahr 2041 erreichen; bei einem Netto-Null-Ziel bis 2040 würden die Emissionen des Beherbergungssegments bereits im Jahr 2035 sämtliche angestrebten touristischen Jahresemissionen ausmachen. Ähnliches gilt für den Gastronomiesektor: Hier würden die Emissionen aus gastronomischen Dienstleistungen im Jahr 2043 sämtliche angestrebten touristischen Emissionen ausmachen; bei einem Netto-Null-Ziel bis 2040 würde die Grenze bereits im Jahr 2037 erreicht werden.

Zusammenfassend muss festgehalten werden, dass die derzeitigen Emissionsentwicklungen des Tourismus nicht mit den wissenschaftsbasierten Zielformulierungen vereinbar sind. Die bisherigen Entwicklungen ermöglichen keine ausreichenden Emissionsrückgänge, weder nach wissenschaftsbasierten Zielen noch den landesweiten Zielformulierungen.

Abbildung 8:
Business-as-usual-
Szenario und Ziel-
formulierungen
gegenübergestellt



Bewertung von tourismus- relevanten landesweiten und regionalspezifischen Klimaschutzambitionen

Sowohl die Treibhausgasbilanzierungen als auch die Szenarien sind Ergebnisse einer historischen Emissionsentwicklung. Die Notwendigkeit eines ambitionierten Klimaschutzes ist jedoch bereits seit vielen Jahren auch im tourismuspolitischen und tourismusplanerischen Kontext erkannt und gilt als ein wichtiger strategischer Schwerpunkt für die Zukunft. So existieren eine Reihe von Planungen, Strategien und Konzepten im Land Mecklenburg-Vorpommern und auch in dessen

Teilregionen, die eine Umsetzung des bundesweiten und landesweiten Klimaschutzziels anstreben.

Um aktuelle und zukünftige Planungen in die strategischen Klimaschutzüberlegungen einbeziehen zu können, wurden tourismusspezifische Konzepte und Strategien evaluiert. Es wurde geprüft, welche Maßnahmen geplant sind, wie sie sich auf den Tourismus auswirken und wie konkret die Maßnahmen in ihrer Umsetzung sind.

Die Analysen ergaben, dass bereits zahlreiche Studien zum Klimaschutz für den landesweiten Tourismus relevant sind, jedoch nur selten einen klaren Tourismusbezug aufweisen oder spezifische landespolitische Zielsetzungen verfolgen.

Tourismusspezifische Strategien binden Klimaschutz noch nicht als Handlungsschwerpunkt in geplante Maßnahmen ein und beschreiben auch noch keine Ziele der Klimaneutralität. Es werden auch keine Handlungsnotwendigkeiten formuliert. Tourismusakteure wissen aktuell nicht, wo sie anfangen können und welche Strategien bzw. Maßnahmen zielführend sind. Insgesamt fehlt ein systematischer Ansatz eines strategischen Klimaschutz-Managements für das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern.

Bei einer detaillierten Betrachtung der landesweiten und regionalen Konzepte bleibt offen, inwiefern darin formulierte Maßnahmen in der Lage sind, die notwendigen Emissionsminderungen für den Tourismus zu erreichen. Eine quantitative Abschätzung der Minderungspotenziale ist nicht möglich; einerseits, weil bei der Mehrheit der Maßnahmen keine konkreten Minderungsziele benannt werden, und andererseits, weil die Umsetzung vieler Maßnahmen »auch« den Tourismus, neben anderen Wirtschaftsbereichen, betrifft. Viele der in den Konzepten aufgelisteten Aspekte – insbesondere die Mobilität – können einen positiven Einfluss auf die Klimaschutzbestrebungen im Tourismus haben, wenn sie die Bedarfe und Notwendigkeiten tourismusspezifischer Belange abdecken. Ist dies nicht der Fall, so könnten die Klimaschutzwirkungen deutlich geringer ausfallen. Dieser Querschnittscharakter erschwert es, konkrete Aussagen über das Erreichen von Klimaschutzzielen zu treffen.

Darüber hinaus sind viele Klimaschutzmaßnahmen von weiteren übergreifenden politischen Entscheidungen abhängig, die entweder landespolitisch oder bundespolitisch getroffen werden und von denen der Tourismus direkt oder indirekt betroffen ist. Die derzeitige Dynamik der Klimaschutzgesetzgebung auf Landes- und Bundesebene erschwert die Formulierung von Prognosen der Klimaschutzwirkung der in den Konzepten beschriebenen Maßnahmen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die aktuellen Klimaschutzbestrebungen nicht ausreichen, damit die Tourismuswirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern die landesweiten Zielvorgaben zur Klimaneutralität erreicht oder die wissenschaftsbasierten Zielsetzungen erfüllt. Mögliche Ausnahmen bilden die beiden Bereiche touristische Mobilität vor Ort und touristische Aktivitäten, die bei der Umsetzung der identifizierten Maßnahmen durchaus die Minderungsziele erreichen könnten. Eine detaillierte Prognose ist jedoch auch hier nicht möglich.





Foto: TMV/Tienann

SIEBEN-PUNKTE-PLAN FÜR EINEN STRATEGISCHEN KLIMASCHUTZ DES MV-TOURISMUS

Die vorangegangenen Analysen machen deutlich, dass der Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern größere Anstrengungen bei der Umsetzung eines ambitionierten Klimaschutzes unternehmen muss. Vor allem im Gastgewerbe existieren größere Hebel für Klimaschutzmaßnahmen, die sowohl die angestrebten Ziele erreichbar machen können als auch direkt von den touristischen Unternehmen steuerbar und umsetzbar sind. Andere Segmente, insbesondere der Mobilitäts-

bereich, können nur in einem sehr geringen Maß durch die touristischen Unternehmen verantwortet werden, was die Aufstellung von umsetzbaren Maßnahmen in diesem Konzept erschwert. Deshalb fokussieren wir uns in diesem Kurzbericht auf die nachfolgenden sieben Punkte, die Impulse für einen strategischen Klimaschutz für den MV-Tourismus bis zum Jahr 2030 liefern und insbesondere das Gastgewerbe sowie übergeordnete strategische Bereiche in den Fokus nehmen.

1. Bekenntnis zu einem tourismusspezifischen Klimaziel

Wir als Tourismuswirtschaft bekennen uns zu den Klimaschutzzielen des Landes und des Bundes und wollen unsere Ambitionen sichtbar darstellen.

Die hier erstellten wissenschaftsbasierten Zielsetzungen machen deutlich: Der MV-Tourismus mit den Kernsegmenten des Gastgewerbes und den touristischen Aktivitäten will die Klimaneutralität im Einklang mit den landesweiten Zielsetzungen bis zum Jahr 2040 erreichen. Bis zum Jahr 2030 streben wir an, die Emissionen des MV-Tourismus gegenüber dem Jahr 2021 um 35 Prozent zu reduzieren.

Parallel werden wir die einzelnen Tourismussegmente gesondert aufführen, insbesondere da die Klimaschutzanstrengungen im Mobilitätsbe-

reich nur in einem sehr geringen Maß durch die touristischen Unternehmen verantwortet werden. Darüber hinaus sollten sich alle Teilregionen zu diesen Zielen bekennen und ggf. eigene noch spezifischere Zielsetzungen für ihre Destinationen formulieren.

Damit setzen wir einerseits ein Statement nach innen, um touristischen Akteuren Orientierung hinsichtlich eines zielgerichteten Klimaschutzes zu geben, und andererseits verbreiten wir die Botschaft nach außen, dass der Tourismus als sehr relevanter Wirtschaftsfaktor für Mecklenburg-Vorpommern seinen notwendigen Beitrag zum Klimaschutz leistet und hierzu auch verstärkt und aktiv in Entscheidungsprozesse eingebunden werden sollte.

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Abstimmung des landesweiten tourismusspezifischen Klimaschutzziels bis 2030 und 2040	1 Jahr	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung des formulierten Klimaziels mit landesweiten und regionsspezifischen Interessensvertretungen
Formulierung von segmentspezifischen Klimaschutzzielen bis 2030 und 2040 und Orientierung/Verweis auf die Sektorziele des Landes, insbesondere im Verkehrsbereich	1 Jahr	<ul style="list-style-type: none"> Abgleich der segmentspezifischen Zielformulierungen mit den landesweiten Sektorzielen, wenn möglich Konkretisierung des landesweiten tourismusspezifischen Klimaziels um segmentspezifische Ziele

2. Kontinuierliches und verbessertes Monitoring und Reporting von tourismusspezifischen Treibhausgasemissionen

Um den Erfolg der umgesetzten Maßnahmen überprüfen zu können, benötigen wir eine kontinuierliche Messung der tourismusspezifischen Klimawirkungen, die auch Veränderungen möglichst realitätsnah abbilden kann.

Ein weiterer wichtiger Aspekt hierbei ist die Schaffung von Anreizen und Rahmenbedingungen zum Teilen von relevanten Daten und Best Practices der Emissionsermittlung bei touristischen Unternehmen. Betriebe sollten dazu befähigt

werden, ihre betriebsspezifischen Emissionen zu ermitteln und möglichst für eine gemeinsame Datenbank (anonym) für eine destinationsweite Aggregation weiterzugeben.

Im Zuge des Monitorings sollte die Erreichung der Klimaschutzziele regelmäßig geprüft und das Business-as-usual-Szenario aktualisiert werden. Dies würde zur qualitativen Einschätzung der Klimaschutzbestrebungen beitragen.

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Kooperation mit MVEffizient zur Erhebung von Daten aus dem THG-Bilanztool ecocockpit	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Nutzbarmachung von THG-Bilanzierungs-Tool für Tourismusbranche Einführung und Schulung im Umgang mit THG-Bilanzierungs-Tool, um Unternehmen zu unterstützen, ihre Emissionen zu messen und zu reduzieren
Überprüfung der gesetzten Klimaschutzziele und des Klimaschutz-Szenarios	2-5 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige tourismusspezifische THG-Bilanzierung für das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Teilregionen alle 2-3 Jahre und mit Echtzeiten aus dem ecocockpit Erstellung eines neuen landesweiten Tourismus-Satellitenkontos inkl. tourismusspezifischer Emissionen nach international anerkannter Methodik alle 5 Jahre
Kooperation mit Statistischem Landesamt	durchgehend	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsames Datenset: Entwicklung einer abgestimmten Datenbasis für die Erhebung von statistischen Kennziffern, welche zur Erfolgskontrolle von Klimaschutzmaßnahmen in der Tourismusbranche regelmäßig und repräsentativ erhoben und einem Monitoring zugeführt werden können

3. Einbindung des Klimaschutzengagements in Strategien und Konzepte

Klimaschutz ist Teil eines ganzheitlichen Nachhaltigkeitsmanagements, das wiederum in das strategische Tourismusmanagement eingebettet ist. Die Landestourismuskonzeption definiert Nachhaltigkeit bereits als Strategiefeld und Maxime für den Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Wir haben in den letzten Jahren mit dem Modernisierungssprint den Leitsatz »Nachhaltigkeit ist unser Weg zur Qualität« etabliert und diverse strategische Handlungsfelder definiert. Es ist nun Zeit, dass Klimaschutz in die Fortschreibung des Landestourismuskonzepts integriert wird, indem wir die Klimaschutzzielsetzung formulieren und zukünftige Strategiefelder nach deren Klimaschutzbeitrag prüfen bzw. sicherstellen, dass sie nicht in Konflikt dazu stehen.

Gleiches gilt für die Marktstrategien, die wir noch stärker in Verbindung mit deren Klimaschutzwirkung ausrichten werden. So prüfen wir kritisch die Vermarktung von Flugreisen und Marketingaktivitäten für Fernmärkte, inwiefern sie kontraproduktiv zu den Klimaschutzbestrebungen sind. Ebenso sind Vermarktungsaktivitäten so zu konzipieren, dass sie auf Klimaschutz einzahlen, indem bspw. Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsdauer, zur Lenkung des Tagesreisentourismus, zur Saisonverlängerung und zur regionalen Wertschöpfung weiterhin umgesetzt werden.

Die Koordination und Bearbeitung von Klimaschutz im Tourismus benötigt auch personelle Kapazitäten. Die Thematik ist komplex und braucht Know-how und Engagement. Daher streben wir an, im Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern auch personelle Kapazitäten für den Bereich Klimaschutz kontinuierlich zur Verfügung zu stellen.

Auch regionale Tourismusdestinationen stehen vor der Aufgabe, sich strategisch mit den anstehenden Klimaschutzbestrebungen auseinanderzusetzen. Dahingehend werden wir die hier formulierten Klimaschutzbemühungen im laufenden Destinationsmanagementprozess des Urlaubslandes MV berücksichtigen.

Wichtig ist stets eine kombinierte Betrachtung der tourismusspezifischen Ausrichtung mit tourismusunabhängigen Akteurskreisen und Klimaschutzkonzepten, die das Klimaschutzengagement der Tourismusbranche beeinflussen



können. Tourismus ist abhängig von bestehenden Infrastrukturen, die die Tourismusverantwortlichen zum Großteil nicht selbst planen, steuern oder finanzieren bzw. unterhalten. Gerade beim Verkehr können noch enorme Potenziale genutzt werden, insbesondere im Sinne einer vernetzten, intermodalen und nahtlosen touristischen Mobilität. Straßen, Schienen und Wegeinfrastrukturen prägen beispielsweise die touristische Mobilität zum Reiseziel und vor Ort. Daher ist es essenziell, dass touristische Erfordernisse berücksichtigt werden, wenn Infrastrukturplanungen und Raumordnungsstrategien aufgestellt werden, gerade auch, wenn es um klimafreundliche Mobilitäsalternativen geht. Touristen und Touristinnen haben bestimmte Mobilitätsansprüche hinsichtlich der Erreichbarkeit, der Nutzungsfrequenzen und auch der Erlebnisorientierung von Infrastrukturen. Werden touristische Belange einbezogen, können

zusätzliche positive Effekte für die allgemeine öffentliche Mobilitätsnutzung erzeugt werden. Die Win-win-Effekte sollten daher bei bedarfsge- rechten Infrastrukturplanungen noch stärker in den Vordergrund gerückt werden.

Neben Mobilitätsaspekten braucht es auch einen stärkeren Fokus auf klimafreundliche Digitalisierungsprozesse in den Bereichen Gebäudemanagement, Energiemanagement und Besuchermanagement, da diese große Emissions-Einsparhebel in den nächsten Jahren besitzen. Eine konkrete Maßnahmenausgestaltung wäre gemeinsam mit weiteren landesweiten und regionalen touristischen Akteurinnen und Akteuren zu konzipieren.



Foto: Adobe Stock

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Strategische Ausrichtung des Landestourismus im Hinblick auf Klimaschutz	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> ● Berücksichtigung von Klimaschutz bei der Fortschreibung der Landestourismuskonzeption
Erweiterung der strategischen Ausrichtung des TMV um Klimaschutz	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> ● Überprüfung aktueller Marktstrategien des Tourismusmarketings auf deren Emissionswirkung ● Vermehrte Vermarktungsaktivitäten zur Erhöhung der Aufenthaltsdauer und der Saisonverlängerung ● Schaffung von kontinuierlichen personellen Kapazitäten im TMV für den Bereich Klimaschutz
Einbindung von Klimaschutz in destinationsweite Strategien und Konzepte	durchgehend	<ul style="list-style-type: none"> ● Berücksichtigung von Klimaschutz im Destinationsmanagement des Urlaubslandes MV ● Austausch mit lokalen und regionalen Akteurinnen und Akteuren bei der Aufstellung von strategischen Handlungsfeldern in Destinationskonzepten
Berücksichtigung tourismusspezifischer Bedarfe bei einer klimafreundlichen Infrastruktur- und Raumordnungsplanung im Land und den Regionen	durchgehend	<ul style="list-style-type: none"> ● Regelmäßige Abstimmungen und Austausch mit Infrastrukturverantwortlichen, Verkehrsplanungen, Raumordnungsplanungen etc. ● Initiierung von weiteren Mobilitätsprojekten, die eine umweltfreundliche Mobilität vor Ort zum Ziel haben und die Interessen der Wohnbevölkerung mit touristischen Bedarfen verbinden
Weiterentwicklung klimafreundlicher Digitalisierungsprozesse	durchgehend	<ul style="list-style-type: none"> ● Ausarbeitung eines strategischen Ansatzes für beschleunigte Digitalisierungsprozesse im Sinne des Klimaschutzes für touristische Betriebe ● Fokussierung auf bestimmte Potenzialbereiche wie Verkehr, Gebäude, Energie und Besucherlenkung

4. Unterstützung von Tourismusbetrieben bei der Umsetzung eigener Klimaschutzaktivitäten

Eine Dekarbonisierung des Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern wird nur funktionieren, wenn touristische Betriebe in die Klimaschutzbestrebungen eingebunden sind. Es gibt zwar bereits eine Vielzahl an Leitfäden und Unterstützungshilfen zu Klimaschutz in Unternehmen, die aber zumeist nicht tourismusspezifisch sind, keinen KMU-Fokus haben oder auf Englisch veröffentlicht sind.

Wir als Branche benötigen Hilfestellungen und Lösungen, die auf uns zugeschnitten sind und zum Handeln anregen. Sie können in Kooperation mit landesweiten Institutionen wie der LEKA oder dem Klimaschutzministerium erarbeitet werden oder ggf. sogar in Zusammenarbeit mit anderen Landesmarketingorganisationen, im Rahmen der Exzellenzinitiative Nachhaltige Reiseziele oder auch als Förderprojekt bspw. im Rahmen des LIFT-Förderprogramms des Bundeswirtschaftsministeriums.

Ein Pilotprojekt könnte Betriebe dabei unterstützen, eigene Klima-Aktionspläne aufzustellen, indem sie ihre Emissionsquellen identifizieren und messen, Einsparpotenziale abschätzen und Wege zur Dekarbonisierung finden sowie ihre Risiken der Klimawandelfolgen ermitteln. Die Unterstützung kann mit konkreten Betriebs-Coachings, Beratungsdienstleistungen und Weiterbil-

dungsformaten begleitet werden, möglichst in Zusammenarbeit mit bestehenden Institutionen und schon aktiven Energieberatungen. Good Practices können als Botschaftergruppe innerhalb der Branche agieren, indem erfolgreiche nachhaltige Praktiken geteilt werden und zur Nachahmung anregen. Die Erstellung einer allgemeingültigen Netto-Null-Roadmap kann als Leitfaden für die gesamte Branche dienen und konkrete Wege zur Klimaneutralität für Tourismusbetriebe aufzeigen.

Wichtig ist, dass entsprechende Hilfsmittel leicht anwendbar sind, dass sie motivierend wirken und dass ggf. auch Belohnungen oder Mehrwerte erzeugt werden. Diese könnten Vermarktungsvorteile, Beratungsleistungen oder sonstige Vorteile sein. Mithilfe von Austauschformaten, Vernetzungsaktivitäten und durch das Teilen von guten Erfahrungen und Beispielen können wirkungsvolle Anreize gegeben werden, die es vor allem Kleinst- und Kleinbetrieben ermöglichen, einfache Maßnahmen umzusetzen.

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Umsetzung eines Pilotprojekts zur Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen für Tourismusbetriebe	3-4 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellung einer Pilotgruppe von Tourismusbetrieben • Weiterbildung von Fachpersonen für die Energieeffizienzberatung hinsichtlich spezifischer Anforderungen der Tourismusbranche • Unterstützung von Betrieben, ihre Emissionen zu messen und zu reduzieren • Ableitung von Klimaschutzplänen mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen für die Akteure der Pilotgruppe • Coaching und Beratung zur Maßnahmenumsetzung aus den Klimaschutzplänen
Erstellung einer allgemeingültigen Netto-Null-Roadmap für die Tourismusbranche	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzbarmachung der Erkenntnisse aus dem Pilotprozess
Umsetzung von Verbreitungsmaßnahmen	1-3 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Etablierung der Good Practices als Botschafter innerhalb der Branche • Schaffung von Vernetzungs- und Austauschformaten für Tourismusbetriebe, um Klimaschutz in die Praxis zu überführen • Erstellung eines CO₂-Rechners für Gäste • Erarbeitung eines Leitfadens für die Kommunikation von Klimaschutz und Nachhaltigkeit nach außen (B2C)

5. Unterstützung bei betrieblichen Investitionen in Klimaschutz



Foto: Klaus Hirsch



Foto: Haiffius GmbH

Insbesondere klein- und mittelständische Unternehmen, die den Tourismus in MV dominieren, können nicht immer große Ad-hoc-Investitionen in Klimaschutz tätigen. Sie benötigen finanzielle Unterstützung durch Förderinstrumente, die ihnen Investitionsperspektiven schaffen. Eine spezifische Förderung für Klimaneutralität im Tourismus existiert nicht; Klimaschutz im Tourismus ist vielmehr in sehr unterschiedlichen Zusammenhängen berücksichtigt, wie in Programmen zur Gebäudesanierung, Infrastrukturentwicklung oder Kompetenzförderung. Dies erschwert nicht selten den Zugang zu Förderungen für Betriebe, die nicht erprobt in der Erstellung von Fördermitelanträgen sind.

Daher ist es wichtig, Fördermöglichkeiten zu Klimaschutz für touristische Unternehmen aufzuzeigen, die spezifischen Rahmenbedingungen zu kommunizieren und sie somit leichter zugänglich zu machen. Außerdem sollten Hilfestellungen für passende Antragstellungen gegeben und Informationen vermittelt werden, wie tourismusunabhängige Förderprogramme genutzt werden können.

Unabhängig von Förderungen kann der Zugang zu klimaschutzrelevanten Finanzierungsmöglichkeiten für Tourismusbetriebe erleichtert werden, indem direkte Kontakte hergestellt, Partnerschaften und Austausch mit anderen Beteiligten angeregt und Informationen hierzu leicht verständlich aufbereitet werden. Als zentraler Akteur ist hier MVEffizient hervorzuheben.

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Schaffung von Partnerschaften und Kollaborationen mit Expert*innen zum Thema Finanzierung & Förderung	1 Jahr	<ul style="list-style-type: none"> Etablierung einer engen Zusammenarbeit mit MVEffizient Identifikation und Bildung von Partnerschaften mit weiteren Beteiligten
Zusammenstellung zu aktuellen Fördermöglichkeiten für Tourismusbetriebe	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Aufbereitung von Informationen zu Rahmenbedingungen von Förderprogrammen, Antragsverfahren und sonstigen Informationen, die für die Nutzung von Förderprogrammen relevant sind – in Zusammenarbeit mit Partnern Informationsaufbereitung zu Finanzierungsmöglichkeiten für Investitionen in klimaschutzrelevante Maßnahmen – in Zusammenarbeit mit Partnern
Entwicklung einer tourismusspezifischen Klimaschutzförderung	2-3 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Etablierung einer Förderlinie zu Klimaschutz für Tourismusbetriebe

6. Emissionsarmer Individualverkehr bei der An- und Abreise sowie Verlagerung von Tourismusmobilität auf umweltfreundliche Verkehrsmittel

Emissionsminderungen bei der touristischen An- und Abreise sind eine dringende Notwendigkeit. Gleichzeitig sind die Handlungsspielräume von Tourismusverantwortlichen begrenzt, da wir nur einen geringen Einfluss auf mögliche Lenkungsmaßnahmen haben. Wir können auf Notwendigkeiten bei politisch Verantwortlichen auf Regional-, Landes- und ggf. Bundesebene hinweisen sowie Informationen geben und Anreizinstrumente etablieren.

Um die notwendigen Emissionsminderungen im Verkehrsbereich erreichen zu können, braucht es ambitionierte Planungen, Marktanreize und

gesetzliche Rahmenbedingungen, die nicht von der Tourismusbranche in Mecklenburg-Vorpommern ausgehen können.

Daher regen wir an, auch in den kommenden Jahren Anstrengungen zu unternehmen, die touristische Mobilität vor Ort mit ÖPNV möglichst nach touristischen Bedarfen weiterzuentwickeln und parallel dazu Anreize für eine Anreise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu geben.

Die Elektrifizierung des Individualverkehrs wird auch für den Tourismus ein entscheidendes Element der Emissionsminderung in den kommenden Jahren sein. Hierfür werden Kommunikationsmaßnahmen zukünftig auch die Anreise mit Elektrofahrzeugen darstellen müssen. Darüber hinaus könnten Anreize für eine Anreise mit E-Fahrzeugen vonseiten der touristischen Unternehmen gesetzt werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die tourismusspezifische Ausgestaltung der öffentlichen Ladeinfrastrukturen mit erneuerbarer Stromzufuhr. Tourismusbedarfe sollten hier einbezogen und langfristig geplant werden, was auch die Standortwahl und die Zahl der Ladesäulen beinhaltet. Zudem braucht es eine konsistente Informationsaufbereitung zu den Ladestellen und der Art der Stromzufuhr. Auch die Gästekommunikation hinsichtlich einer allgemeinen Sicherstellung von ausreichenden Lademöglichkeiten gilt es zu verbessern.



Foto: TMV/Tiemann

Die vermehrte Nutzung des ÖPNV und anderer, emissionsfreier Bewegungsformen wird bereits seit vielen Jahren als Strategie für eine klima- und umweltfreundliche touristische Mobilität angesehen. Trotz vieler Bemühungen und Überlegungen gelingt es jedoch bislang nicht, den Anteil der An- und Abreisen mit solchen Verkehrsmitteln deutlich zu erhöhen; auch im Jahr 2022 lag der Anteil der Bahn-Anreisen bei lediglich 8,5 Prozent. Die touristische Anreise steht in einem direkten Verhältnis zur Ausgestaltung der Mobilität vor Ort. Je einfacher und realistischer ein autofreier Aufenthalt vor Ort eingeschätzt wird, desto wahrscheinlicher ist eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Daher sollten auch in den kommenden Jahren Anstrengungen unternommen werden, die touristische Mobilität vor Ort mit

ÖPNV möglichst nach touristischen Bedarfen weiterzuentwickeln und parallel dazu Anreize zu geben. Wir würden es begrüßen, wenn mittels kombinierter Maßnahmen und Anstrengungen verschiedener Beteiligten der Anteil der touristischen Bahn-Anreisen bis 2030 auf 25 Prozent erhöht und der Pkw-Anteil somit entsprechend auf 65 Prozent reduziert werden könnte.

Hierfür wäre ein Maßnahmenmix notwendig, der sowohl eine Zunahme von Direktverbindungen aus dem Fernverkehr, auf touristische Bedürfnisse zugeschnittene Infrastrukturen und Informationsaufbereitung als auch eine Vereinheitlichung und Kostenreduktion von Tarifen einbeziehen müsste.

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Touristische Interessensvertretung bei politisch Verantwortlichen	durchgehend	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreitung der touristischen Bedarfe einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilitätsausgestaltung
Elektrifizierung des Individualverkehrs	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Ausrichtung der Kommunikationsmaßnahmen auf Anreise mit Elektrofahrzeugen (z. B. Bildmaterial, Botschaften) • Anreize für eine Anreise mit Elektrofahrzeug
Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit erneuerbarer Stromzufuhr	durchgehend	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung einer Abdeckung touristischer Bedarfe bei Planungen • Etablierung von öffentlichen Ladesäulen an touristischen POIs und in der Nähe von Beherbergungsbetrieben • Bereitstellung von Informationen zu ausreichenden Lademöglichkeiten vor der Reise sowie den Möglichkeiten des Ladens mit erneuerbaren Energien

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Zunahme der Direktverbindungen aus dem Fernverkehr	2-5 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Touristische Interessensvertretung bei Entscheidungsgremien
Auf touristische Mobilität zugeschnittene Infrastrukturen und Informationen	2-5 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung von On-Demand-Angeboten und Services • Durchgängige, bedarfsgerechte und sichere Rad- und Wandernetze • Errichtung multimodaler Mobilstationen • Infrastrukturen zur Vereinfachung der Kombination von MIV und Fahrrad zum ÖPNV • Vereinheitlichung und Vereinfachung von Fahrplanauskünften • Bessere Information der Tourist*innen über bestehende Mobilitätsangebote vor Ort • Fahrkartenverkauf in Online-Kanälen und durch touristische Betriebe • Angebotsverdichtung bei ÖPNV und SPNV, insbesondere in der Saison • Vernetzung von Akteur*innen
Vereinheitlichung und Kostenreduktion der Tarife	2-5 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher Landestarif, Wegfall von Tarifgrenzen • kostenfreie Mobilitätskarten für Tourist*innen

7. Positive und ehrliche Klimaschutzkommunikation

Die Ambitionen und der Weg hin zur Klimaneutralität des MV-Tourismus sollte mit einer klaren und ehrlichen Kommunikation gegenüber Touristen und Touristinnen sowie anderen Akteursgruppen begleitet werden. Wichtig ist, dass wir ein positives Narrativ schaffen und der Tourismus als Unterstützer der Klimaschutzziele auftritt, der seine Verantwortung bei den anstehenden Transformationsprozessen wahrnimmt und sich gegen Greenwashing aufstellt.

Ähnlich wie bei der Nachhaltigkeitskommunikation sollte Klimaschutz anhand von Mehrwerten, Vorteilen und Qualitätsmerkmalen transportiert werden. Instrumente wie Nudging, Pricing, Benefits und Anreizsysteme sollten stärker eingebunden werden. **Ziel sollte sein, dass das klimafreundliche Produkt auch als das bessere**

Produkt dargestellt wird und es sich als eine selbstverständliche Wahl etabliert.

Darüber hinaus ist möglichst zeitnah zu überprüfen, mit welchen Instrumenten konkrete Botschaften von klimafreundlichen Angeboten oder Anbietenden nachgewiesen werden können, da dies in den kommenden Jahren aufgrund von EU-Regularien gefordert wird. Es sollte ein Wissenstransfer für Tourismusbetriebe und sonstige Interessensgruppen erfolgen, damit Greenwashing vermieden wird und sogenannte »Green Claims« auch tatsächlich der Realität entsprechen und belegbar sind. In der Kommunikation sollten diejenigen Zertifizierungssysteme hervorgehoben werden, die auch Klimaschutzkriterien integrieren.

Umsetzungsschritte/Meilensteile

Maßnahmenbereich	Zeithorizont	Maßnahmenumsetzung
Entwicklung einer Kommunikationsstrategie für Klimafreundlichkeit im Tourismus	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung von Empfehlungen und eines Leitfadens für die Branche, wie Nachhaltigkeit und Klimaschutz an Gäste kommuniziert werden können, unter Berücksichtigung der EU-Richtlinien »Empowering Consumers Directive« und »Green Claims Directive«
Schaffung von positiven Botschaften gegenüber Gästen	1-2 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> • Sichtbarkeit und Buchbarkeit von emissionsarmen Angeboten • Benefits der Klimafreundlichkeit als Mehrwert integrativ gestalten • Bei der Kommunikation von Zertifizierungen auch die konkreten Inhalte und Ansätze der Zertifikate darstellen

Der Tourismus ist eine der wichtigsten Wirtschaftsbranchen in Mecklenburg-Vorpommern, da er viele Arbeitsplätze sichert und wichtige Einkommenseffekte sowie Wertschöpfung im ganzen Land schafft. Um dies zu erhalten, müssen wir uns zukünftigen Herausforderungen wie einem ambitionierten Klimaschutz stellen. Laut den hier getätigten Berechnungen sind die touristischen CO_{2e}-Emissionen in den letzten Jahren weiter gestiegen, trotz der landes- und bundesweit ausgerufenen Einsparziele, die zur Erfüllung der Ziele aus dem Pariser Klimaabkommen notwendig sind. Es ist nun Zeit, dass alle Beteiligten des Landes im Tourismus Klimaschutz auf die Agenda setzen und Maßnahmen ergreifen.

Die gute Nachricht ist, dass die Ziele noch erreichbar sind. Hierfür sind jedoch nicht nur ambitionierte Anstrengungen vonseiten der Akteurinnen und Akteure im Tourismus selbst notwendig, sondern es müssen auch passende landes- und bundespolitische Weichenstellungen erfolgen.

In unserem Land existiert bereits eine Vielzahl an Konzepten, Strategien und Empfehlungen für einen stringenten Klimaschutz, die auch tourismusrelevante Maßnahmen beinhalten. Oftmals sind diese jedoch nicht explizit auf den Tourismus zugeschnitten oder werden nicht mit direkt Beteiligten konzipiert. Daher braucht es eine von uns

ausgehende Botschaft, dass wir uns als Branche zu den Klimazielen des Landes bekennen und in den aktiveren Dialog mit Verantwortlichen der Landes- und Bundesebene gehen.

Darüber hinaus haben wir mit diesem Konzept und dem hier formulierten Sieben-Punkte-Plan eine Richtschnur und einen Orientierungsrahmen für die Tourismusbranche des Landes aufgestellt. Verschiedene übergreifende Maßnahmen wurden in diesem Konzept vorgestellt und werden nun mit unterschiedlichen Beteiligten in der Tiefe diskutiert.

Letztlich braucht es konkrete Schritte zur Emissionsminderung für die wichtigsten Tourismussektoren Mobilität, Beherbergung und touristische Aktivitäten. Die hier präsentierten Maßnahmenempfehlungen liefern wichtige Impulse dafür, dass der Tourismus zur Erreichung der landesweiten Klimaschutzziele maßgeblich beiträgt.

Balas, M., Mayer, M., & Kintscher, C. (2023). Auf dem Weg zur Klimaneutralität in Tourismusdestinationen. Leitfaden zu Klimabilanzierungen im Tourismus. Eberswalde/München: reCET/Hochschule München.

Balas, M., Mayer, M. (2023). The challenge of climate change and net zero emissions for destinations. In: Pillmayer, M., Hansen, M., Karl, M. (Hrsg.) (2023). Tourism destination development: A geographic perspective on destination management and tourist demand. De Gruyter Tourism Studies.

Balas, M., Strasdas, W., Neumann, F., Mattes, A., Becker, L., Giese, J., Renner, A., Weber, A., Kohl, K., Pinnow, D., Zeiner, M., Rein, H., Heck, S. (2021). Messung der Nachhaltigkeit im Tourismus – Entwicklung eines Tourismus-Nachhaltigkeits-Satellitenkontos. Im Auftrag des Umweltbundesamtes, Texte 61/21, Dessau-Roßlau.

Becken, S., & Higham, J. (2021). The Carbon Footprint of Auckland tourism. 1–48.
→ [hier online lesen](#)

Becken, S. & Patterson, M. (2006). Measuring National Carbon Dioxide Emissions from Tourism as a Key Step Towards Achieving Sustainable Tourism. In: Journal of Sustainable Tourism, 14:4, S. 323–338. → [hier online lesen](#)

Bitkom (2021). Klimaeffekte der Digitalisierung. Studie zur Abschätzung des Beitrags digitaler Technologien zum Klimaschutz.
→ [hier online lesen](#)

BMUV (2020). Digitalisierung zum Wohle der Umwelt – Schlussfolgerungen des Rates.
→ [hier online lesen](#)

Bundesregierung (2023). Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2024). Erneuerbare Energien. → [hier online lesen](#)

Bundesregierung (2023). Nicht weniger fortbewegen, sondern anders. → [hier online lesen](#)

Caravaning Industrie Verband e. V. (CIVD) (Hrsg.) (2021). Planungshilfe zur Errichtung von Reisemobilstellplätzen in Deutschland (aktualisierte Auflage 2021). Frankfurt am Main.
→ [hier online lesen](#)

CO2OL (o. J.). CO₂-Rechner. tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH (aktuell nicht mehr verfügbar).

Deutscher Hotel- und Gaststättenverband e. V. (2016). Nachhaltiges Wirtschaften in Hotellerie und Gastronomie – Tipps und Handlungsempfehlungen. Berlin. → [hier online lesen](#)

Deuber, O.; Rau, G.; Schunkert, S. & Hemmers, R. (2013). CO_{2e}-Bilanz für den Tourismus in der Nordeifel und Ableitung von Handlungsempfehlungen. Endbericht im Rahmen des Ziel 2-Förderprojektes »KlimaTour Eifel – Netzwerk Klimaschutz und Tourismus«. Naturpark Nordeifel e. V. (Hrsg.), Nettersheim und Prüm.
→ [hier online lesen](#)

Dickhut, H., Strasdas, W., Goerg, M., Schulze Düding, J. (2023): Messung der Nachhaltigkeit des Tourismus in Deutschland. Umweltbundesamt [Hrsg.]. Dessau-Roßlau.

Fraunhofer ISI (2023). E-Fuels sind nicht sinnvoll für den großflächigen Einsatz bei Pkw und Lkw.
→ [hier online lesen](#)

Gössling, S., Balas, M., Mayer, M., Sun, Y.-Y. (2023). A review of tourism and climate change mitigation: The scales, scopes, stakeholders and strategies of carbon management. Tourism Management, 95, 104681.

Gössling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. In: Global Environmental Change 12:4. S. 283–302. → [hier online lesen](#)

Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH (ifeu) (2019). BSKO Bilanzierungs-Systematik Kommunal: Empfehlungen zur Methodik der kommunalen Treibhausgasbilanzierung für den Energie- und Verkehrssektor in Deutschland. Kurzfassung. → [hier online lesen](#)

Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH (ifeu) (2020). Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen und Caravans: Vergleich von typischen Campingreisen mit weiteren Verkehrsmittel- und Übernachtungsmöglichkeiten. Heidelberg. → [hier online lesen](#)

IPCC, 2023: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, pp. 35–115. → [hier online lesen](#)

Kintscher, C. (2022). Treibhausgasbilanzierung von Tourismus in deutschen Destinationen. Master Thesis.

Lenzen, M., Sun, Y. Y., Faturay, F., Ting, Y. P., Geschke, A., & Malik, A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*, 8(6), 522–528. → [hier online lesen](#)

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (2019). Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor. Arbeitsgruppe 1: Klimaschutz im Verkehr. → [hier online lesen](#)

Peeters, P. M. (2017). Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges. How can tourism become 'climatically sustainable'? Delft University of Technology. → [hier online lesen](#)

Peeters, P., Higham, J., Cohen, S., Eijgelaar, E., & Gössling, S. (2019). Desirable tourism transport futures. In: *Journal of Sustainable Tourism*, 27:2, S. 173–188. → [hier online lesen](#)

Pfauth, E. (2010). Entwicklung eines Kriterienkatalogs zur Umsetzung von klimaneutralen Destinationen in Deutschland: Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für die Reiseregion Uckermark. Masterarbeit. Hochschule für Nachhaltige Entwicklung Eberswalde. Eberswalde.

Ricaurte, E., & Jagarajan, R. (2023). Hotel Sustainability Benchmarking Index 2023: Carbon, Energy, and Water. Cornell University's Center for Hospitality Research (Hrsg.). → [hier online lesen](#)

Scott, D., & Gössling, S. (2022). Destination net-zero: what does the international energy agency roadmap mean for tourism? *Journal of Sustainable Tourism*, 30(1), 14–31. → [hier online lesen](#)

Sustainable Hospitality Alliance (2021). Hotel Carbon Measurement Initiative (HCMI). → [hier online lesen](#)

The Travel Foundation (2023). Envisioning Tourism in 2030 and Beyond. The changing shape of tourism in a decarbonising world.

UBA (2023). Durchschnittliche Emissionen verschiedener Verkehrsmittel im Personenverkehr für das Jahr 2022 als Szenario. Persönlicher Mailverkehr, 22./23.08.2023.

UBA (2021). Nachhaltiger Tourismus: Umweltauswirkungen touristischer Aktivitäten. → [hier online lesen](#)

UBA (2016). Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050. UBA-Texte 56/2016. Dessau-Roßlau. → [hier online lesen](#)

UNSD (2010). International Recommendations for Tourism Statistics 2008 (Studies in Methods Series M No. 83/Rev.1). New York: United Nations.

UNWTO (2023). Climate Action in the Tourism Sector – An overview of methodologies and tools to measure greenhouse gas emissions. Madrid.

UNWTO (2023). Statistical Framework for Measuring the Sustainability of Tourism (SF-MST). Draft prepared for Global Consultation. Madrid. → [hier online lesen](#)

UNWTO, UNEP & WMO (2008). Climate change and tourism: Responding to global challenges. Madrid: World Tourism Organization.

Verbraucherzentrale NRW e. V. (2022). Klimaschutz beim Essen und Einkaufen. → [hier online lesen](#)

Whittlesea, E. R., & Owen, A. (2012). Towards a low carbon future—the development and application of REAP Tourism, a destination footprint and scenario tool. *Journal of Sustainable Tourism*, 20(6), 845–865. → [hier online lesen](#)

World Resources Institute (WRI) & World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) (2015). The Greenhouse Gas Protocol. A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition). → [hier online lesen](#)

World Tourism Organisation (UNWTO) & United Nations Environment Programme (UNEP) (2008). Climate Change and Tourism – Responding to Global Challenges. → [hier online lesen](#)

WTTC – UNEP – UNFCCC (2021). Driving climate action: A net zero roadmap for travel & tourism.

WTTC (2023). Sustainable Tourism Global Center and WTTC Unveil Pioneering Global Research on Travel & Tourism. → [hier online lesen](#)