

### Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

Vorberatung im:

---

**Betreff: Klimaschutz bei Dienstreisen**

Bezug: Vorlage 556/05  
Anlagen: Bezeichnung:

---

#### Beschlussanträge:

1. Bei Dienstreisen städtischer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird, soweit wirtschaftlich vertretbar, das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ausgewählt.
2. Werden Dienstreisen aus zeitlichen oder räumlichen Gründen mit dem Flugzeug zurückgelegt, werden entsprechende Klimaschutz-Zertifikate von der atmosfair gGmbH erworben.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Jahr:	Folgej.:
Investitionskosten:	€	€	€
bei HHStelle veranschlagt:			
Aufwand / Ertrag jährlich	€	ab:	vernachlässigbar

#### Ziel:

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind Hauptverursacher und damit auch Hauptindikator für den anthropogenen Treibhauseffekt. Für eine umweltfreundliche und global gerechte Energieumwandlung und -nutzung müssen in Deutschland die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2050 gegenüber 1990 um etwa 80% reduziert werden. Angesichts der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland, die sich ohne äußeren Druck wohl nur langsam verändern werden, ist es durchaus sinnvoll, neben der Senkung des Energieverbrauchs und der Umstellung auf emissionsärmere Energieträger mit einer freiwilligen Abgabe auch CO<sub>2</sub>-Minderungsprojekte in den sog. Entwicklungsländern zu unterstützen.

## **Begründung:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 556/05 hat die Fraktion von AL/Grüne beantragt, dass für Dienstreisen städtischer Mitarbeiter, die mit dem Flugzeug erfolgen, entsprechende Klimaschutzzertifikate z.B. von der atmosfair gGmbH erworben werden. Der Antrag wurde wie folgt begründet:  
„Wo immer möglich, sollte die Bahn als Verkehrsmittel gewählt werden. Wenn sich Flugreisen nicht vermeiden lassen, muss die Stadt Tübingen Verantwortungsbewusstsein für das Klima und die Lebensbedingungen zukünftiger Generationen zeigen, indem sie einen Ausgleich für den Ausstoß klimaschädlicher Gase leistet. Mit dem Geld aus atmosfair-Zertifikaten werden Projekte gefördert, durch die eine entsprechende Menge CO<sub>2</sub> eingespart werden kann. Ein Zertifikat für eine Flug nach Petrosawodsk würde beispielsweise ca. 22 € kosten, nach Ann Arbor ca. 82 €.“

### 2. Sachstand

Mit dem Beitritt zum Klimabündnis der Europäischen Städte hat sich die Universitätsstadt Tübingen 1993 unter anderem verpflichtet, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 1987 bis zum Jahr 2010 zu halbieren. 1996 verabschiedete der Tübinger Gemeinderat einen Maßnahmenplan zum Klimaschutz mit fünf Handlungsschwerpunkten:

- Öffentlichkeitsarbeit zum Klimaschutz
- Energetische Gebäudesanierung mit Hilfe des Tübinger Wärmepasses
- Maßnahmen zur Energieeinsparung bei den städtischen Liegenschaften
- Klimaschutzaspekte in der Bauleitplanung
- Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr

Gemeinsam mit den Stadtwerken Tübingen, der Stadtverkehrsgesellschaft Tübingen, dem Klima-Tisch der lokalen Agenda 21, und vielen weiteren Beteiligten wurden sowohl die Reduzierung des Energieverbrauchs als auch der Umstieg auf CO<sub>2</sub>-arme Energieträger in Tübingen vorangebracht. So konnte der 2. Klimaschutzbericht im Jahr 2001 bilanzieren, dass zwar der Energieverbrauch in Tübingen von 1987 bis 1997 um gut 4% angestiegen, der pro-Kopf-Verbrauch im gleichen Zeitraum aber um 8% gesunken ist. Der klimarelevante CO<sub>2</sub>-Ausstoß – ohne den Verkehrsbereich – sank im gleichen Zeitraum um ca. 9% von 404 Tsd. Tonnen pro Jahr auf 367 Tsd. Tonnen pro Jahr. Pro Einwohner sanken die Emissionen sogar um ca. 20% von 5,8 t/a auf 4,6 t/a. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der kommunalen Gebäude konnte in diesem Zeitraum sogar um ein Drittel reduziert werden.

Eine erneute Bilanzierung für den dritten Klimaschutzbericht wird zurzeit gerade erarbeitet.

Der Blick über den Tübinger Tellerrand hinaus macht deutlich, dass unter dem Gesichtspunkt einer global gerechten Verteilung der Emissionen pro Kopf und Jahr nicht mehr als 3 Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert werden dürften. Da in den oben genannten Werten die Emissionen aus dem Verkehr jedoch nicht enthalten sind, liegen die tatsächlichen Emissionen der Tübinger Bürgerinnen und Bürger mit Sicherheit noch weit über diesem Zielwert.

Der Beitrag des Verkehrs zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen ist aber nicht nur in der Bilanzierung schwer zu erfassen, er ist auch wegen der weit reichenden ökonomischen Konsequenzen nur schwer steuerbar. Das wirkungsvollste, aber umweltpolitische unbeliebteste Steuerungsinstrument zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ist der Preis für den Kraftstoff. Beim besonders klimabelastenden Flugverkehr sind die umweltpolitischen Einflußmöglichkeiten durch die Preisgestaltung für die Tickets zwar ebenfalls theoretisch möglich, werden aber prak-

tisch nicht genutzt.

„Dies liegt daran, dass der Flugverkehr zu einem großen Teil ein internationaler Wirtschaftszweig ist, in dem Wettbewerbsverzerrungen befürchtet werden, wenn einzelne Staaten einseitig handeln. Im Klimaschutzprotokoll von Kyoto 1997 wurden die Staaten aufgefordert, innerhalb der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO) Maßnahmen zur Kontrolle oder Reduktion der Emissionen von internationalen Flügen zu beschließen. In der ICAO sind Regierungsvertreter praktisch aller Länder der Welt vertreten. Beschlüsse kann sie nur einstimmig fassen. Daher ist eine klimapolitisch wirkungsvolle Vereinbarung auf ICAO-Ebene derzeit nicht zu erwarten. Die Bundesregierung und die EU haben sich in der ICAO wiederholt für die Einführung von Umweltafgaben ausgesprochen. Auf der europäischen Ebene ist es seit kurzem möglich, dass der inländische gewerbliche Flugverkehr besteuert wird. Zudem können zwei oder mehr Staaten die Flüge zwischen sich besteuern. Wenn genügend Staaten kooperieren, ist hier eine Besteuerung machbar, ohne dass übermäßige Wettbewerbsverzerrungen zu befürchten wären. Alternativ könnte der Flugverkehr in das ab 2005 startende EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden, wie es zuletzt von der EU-Umweltkommissarin Wallström vorgeschlagen wurde.“ (Auszug aus [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)).

Nach Angaben der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, LUBW, hat die Zahl der Fluggäste 1999 in Stuttgart 7,69 Mio. erreicht und sich damit gegenüber 1989 verdoppelt. Von den Fluggastzahlen her liegt Stuttgart damit auf Rang 6 der deutschen Flughäfen. Der Flughafen Stuttgart ist die maßgebliche Emissionsquelle des Flugverkehrs im Land. Sein Anteil am Kraftstoffverbrauch liegt mit ca. 30.950 t bei 70% des gesamten bodennahen Flugverkehrs. Der Anteil an den Emissionen beträgt bei CO<sub>2</sub> und SO<sub>2</sub> ebenfalls 70%, bei Ruß etwa 68 % und bei NO<sub>x</sub> über 82 %. Im Jahr 1998 verursacht der Flughafen Stuttgart CO<sub>2</sub>-Emissionen von insgesamt 97.501 Tonnen.

Da nicht absehbar ist, wann und mit welchem Wirkungsgrad die Klimafolgen des Flugverkehrs durch gesetzliche Regelungen minimiert werden, ist daher durchaus sinnvoll, mit freiwilligen Maßnahmen aktiv zu werden und bei unverzichtbaren Flugreisen die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen an anderer Stelle wieder einzusparen. Vergleichbar den Beziehern von energreen-Strom, die mit ihren Mehrkosten die Nutzung der erneuerbaren Energien unterstützen, so fördern Flugreisende mit den atmosfair-Zertifikaten die gezielte CO<sub>2</sub>-Reduktion in Relation zum verursachten Ausstoß.

#### Was ist atmosfair?

atmosfair ist eine gemeinnützige GmbH mit Sitz in Bonn, gegründet im Mai 2005. Gesellschafter ist die umwelt- und entwicklungs- orientierte Stiftung Zukunftsfähigkeit. atmosfair ist 2003 entstanden als Gemeinschaftsinitiative des Reiseveranstalterverbandes forum anders reisen und der Umwelt- und Entwicklungsorganisation Germanwatch. Die Motivation war klar: Die zunehmende Belastung des Weltklimas durch den rasch wachsenden Flugverkehr stellt die Gesellschaft vor erhebliche Herausforderungen. Neben den Fluggesellschaften und den Reiseveranstaltern stehen auch die einzelnen Flugpassagiere in der Verantwortung. Diese zu informieren und ihnen eine positiv besetzte Handlungsmöglichkeit zu bieten, ist die Idee von atmosfair.

Herzstück sind die atmosfair-Standards, die Umweltauflagen von atmosfair. Sie entstanden bis Mitte 2004 in einem Forschungsprojekt des Bundesumweltministeriums. Die Leitfrage war, wie der Ansatz der freiwilligen Klimaschutzabgabe von Flugpassagieren aus Umweltsicht seriös und belastbar ausgestaltet werden kann. Die öffentliche Vorstellung von atmosfair erfolgte im Juni 2004 durch den Schirmherren Klaus Töpfer und Jürgen Trittin.

### Wie funktioniert atmosfair?

Mit dem Kauf eines atmosfair-Tickets (entweder im Reisebüro oder online über die Internetseite von atmosfair) werden zusätzlich 15 Euro/t CO<sub>2</sub> bezahlt, das durch diesen Flug emittiert wird. Mit 80 Prozent des Geldes werden Projekte finanziert, die unmittelbar klimaschädliche Gase reduzieren. Alle Projekte sind CDM-Projekte (clean development mechanism) und entsprechen dem so genannten „Gold-Standard“ der internationalen Umweltorganisationen. Die echte und vollständige Zertifizierung der Projekte durch UNO-akkreditierte Kontrollorganisationen unterscheidet atmosfair von anderen Anbietern und sorgt für größtmögliche Kundensicherheit. Für Marketing und Verwaltung sollen nur 20% der Spendeneinnahmen ausgegeben werden. Dies entspricht den Kriterien des Spendensiegels (Deutsches Zentralinstitut für soziale Fragen), wonach gemeinnützige Organisationen höchstens 35 % ihrer Einnahmen für Marketing und Verwaltung verwenden dürfen.

## 3. Lösungsvarianten

- 3.1 Die Nutzung des Flugzeugs bei Dienstreisen städtischer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wird wie bisher nur bei – vor allem zeitlich begründeten – Ausnahmefällen genehmigt. Auf den Erwerb von atmosfair-Zertifikaten wird aus finanziellen Gründen verzichtet.
- 3.2 Die Nutzung des Flugzeugs bei Dienstreisen städtischer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wird wie bisher nur bei – vor allem zeitlich begründeten – Ausnahmefällen genehmigt. Um die Handlungsmöglichkeiten zur Minimierung der Klimafolgen des Flugverkehrs in der Öffentlichkeit deutlich zu machen, werden für jeden Dienstflug die entsprechenden atmosfair-Zertifikate erworben.
- 3.3 Die Nutzung des Flugzeugs bei Dienstreisen städtischer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wird wie bisher nur bei – vor allem zeitlich begründeten – Ausnahmefällen genehmigt. Über den Einsatz der knappen kommunalen Finanzmittel für Klimaschutzmaßnahmen wird nach Vorliegen des dritten Klimaschutzberichtes entschieden

## 4. Vorschlag der Verwaltung

Der Verwaltung schlägt Variante 3.2. zur Beschlussfassung vor. Ziel ist hierbei vor allem, als Klimabündnisstadt öffentlichkeitswirksam auf diese Möglichkeit des Klimaschutzes auch bei unverzichtbaren Flugreisen aufmerksam zu machen. Betroffen vom Erwerb der Zertifikate wären neben dem Fachbereich Interne Dienste für die Flüge zu den Partnerstädten Petrosawodsk, Ann Arbor, Perugia oder Aix en Provence die Amtsleitungen und die Oberbürgermeisterin bei Inlandsdienstreisen, die wegen enger Terminvorgaben nicht mit der Bahn oder dem Dienstwagen zurückgelegt werden können. Bei den Amtsleitungen handelt es sich um maximal 1-2 Flüge pro Jahr, bei der Oberbürgermeisterin um 5 bis 10 Flüge pro Jahr. Der Erwerb der Zertifikate kann ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand in Verbindung mit der Buchung der Tickets abgewickelt werden.

Mit diesem Vorschlag ist aber keine Ablehnung der Variante 3.3. verbunden. Diese Beschlussfassungen werden unabhängig vom Erwerb der atmosfair-Zertifikate nach Vorlage des dritten Klimaschutzberichts zur Entscheidung anstehen.

## 5. Finanzielle Auswirkungen

Im Verhältnis zu den Gesamtkosten eines Flugs sind die Mehrkosten für die Zertifikate gering, so dass keine Erhöhung der Reisekostenansätze notwendig wird. So würde das Zertifi-

kat für einen Flug nach Petrosawodsk ca. 22 € kosten, das Zertifikat für eine Hin- und Rückflug von Stuttgart nach Berlin verursacht Mehrkosten von ca. 8 € . Die jährlichen Mehrkosten werden insgesamt bei ca. 500 Euro liegen.