

# TourismWatch

Informationsdienst Dritte Welt-Tourismus

1 Vorwort

## SCHWERPUNKT KLIMAWANDEL

### Perspektiven zum Klimawandel

- 2 Mit zwei Grad in die Klimakatastrophe? – Konferenz in Eastbourne
- 3 Stimmen von der Basis – Indische Konsultation zur Klimakrise

### Kleine Inseln unter Druck

- 6 Unterschätzte Gefahren – Klimawandel und Tourismus (Lakkadiven)
- 7 Umsiedlung als letzter Ausweg – Anpassung auf den Malediven

### Flugverkehr

- 9 Fluggesellschaften als Klima-Lobby
- 10 Flugverkehr im Klima-Deal. Drei Fragen an Dudley Curtis, T&E

### Widerstandsfähigkeit gegen Klimawandel und Katastrophen

- 12 Karibik: Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Tourismusregion?
- 13 Gemeinden stärken – auch im Tourismus
- 14 Zukunft sichern mit Tourismus – Die “Beluga School for Life“

### Kurzinfos und Hinweise

- 15 Internet-Seiten zum Klimawandel
- 16 Welttourismustag 2009: Kein Grund zum Feiern
- 17 “Equations“ mit neuem Internetauftritt

### Literatur und Materialien

- 17 “Trends and Issues in Global Tourism 2009“
- 18 “Climate Change and Aviation“
- 18 Worldwatch-Bericht “Zur Lage der Welt 2009“
- 19 “Abschalten – Paradiesproduktion, Massentourismus und Globalisierung“

### Veranstaltungen und Termine

- 20 Internationale “Responsible Tourism“-Konferenz in Belize
- 20 Weltweiter Klima-Aktionstag am 24. Oktober 2009
- 20 Parallelveranstaltungen zur Klimakonferenz in Bangkok
- 21 Symposium “CSR in der touristischen Zuliefererkette“
- 21 “Klimagerechtigkeit und Tourismus“ in Kopenhagen
- 21 Konsultation zu CSR-Instrumenten im Tourismus in Chennai, Indien

Nummer

# 56

September 2009

Herausgeber:

Evangelischer Entwicklungsdienst e.V. (EED)

Redaktion: Christina Kamp

Redaktionelle Mitarbeit: Antje Monshausen

Verantwortlich: Heinz Fuchs,  
EED-Arbeitsstelle TOURISM WATCH

Ulrich-von-Hassell-Straße 76  
53123 Bonn

Telefon +49(0)228/8101-2303

Fax +49(0)228/8101-150

tourism-watch@eed.de

www.tourism-watch.de

Druck: typopress GmbH, Leinf.-Echterdingen

gedruckt auf 100 % Altpapier

TourismWatch erscheint viermal jährlich

**Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht  
Zwei Belegexemplare erbeten**

Nummer 56 – September 2009

*Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Freundinnen und Freunde,*

*wenn auf den Inseln im pazifischen Ozean die Wasserspiegel steigen und die Trinkwasservorräte versalzen und auf den Malediven Landkäufe und Umsiedlungsmaßnahmen für fast 400.000 Menschen geplant werden, so sind dies längst keine zaghaften Vorboten eines irgendwann bevorstehenden Klimawandels mehr.*

*Auch auf den Lakkadiven, über die Anitha Sharma schreibt, sind diejenigen am meisten betroffen, die am allerwenigsten mit ihren Emissionen zum Klimawandel beigetragen haben. Dass der Temperaturanstieg auf zwei Grad Celsius begrenzt werden muss, darüber besteht weltweit politische Einigkeit. Wenig deutet aber darauf hin, dass die "Täter" des Klimawandels auch nur annähernd solche Summen für Klimaschutz, Anpassungsmaßnahmen, Katastrophenvorsorge und Umsiedlungsprogramme aufbringen werden, wie innerhalb kürzester Zeit zur Bankenrettung und zur Stabilisierung der erodierenden Wirtschaft zur Verfügung standen.*

*Als "Summe aller Fehler" hat Sunita Narain, Direktorin des "Centre for Science and Environment" in Delhi, den Klimawandel bezeichnet. Sie gilt als das indische Umweltgewissen. Doch auch Gruppen, die vom Raubbau an der Natur und Atmosphäre direkt betroffen sind, erheben ihre Stimmen und fordern Klimagerechtigkeit.*

*Der internationale Tourismus, der über Jahrzehnte auf "immer mehr, immer weiter, immer öfter" setzte, ist einer dieser Fehler, deren Folgen noch weit gravierender sein könnten als heute absehbar ist. Ob der Tourismuswirtschaft und der Welttourismusorganisation die Einsicht gelingt, dass ein "weiter wie bisher", und "wir kaufen uns frei und andere werden's schon richten" nicht die Lösung sein kann, ist bisher ebenso unklar wie die Erfolgsaussichten auf ein verbindliches und zukunftsweisendes Kyoto-Folgeabkommen insgesamt.*

*Gerade weil Tourismus in bisherigen Klimaberichten und -verhandlungen kaum präsent ist, vernetzen sich weltweit tourismuskritische und zivilgesellschaftliche Organisationen und fordern nachdrücklich eine aktivere Rolle der Tourismuswirtschaft und ihrer internationalen Verbände beim Klimaschutz. Als Teil dessen verstehen wir auch den Themenschwerpunkt dieser Ausgabe, der zudem Impulse für Veranstaltungen im Umfeld der Verhandlungen in Bangkok und Kopenhagen liefert.*

*Wir wünschen eine anregende Lektüre und freuen uns wie immer über den Nachdruck der Beiträge und Ihre und Eure kritisch-konstruktiven Rückmeldungen.*

*Mit freundlichen Grüßen*

Heinz Fuchs

Christina Kamp

## Perspektiven zum Klimawandel

### **Mit zwei Grad in die Klimakatastrophe?**

#### **Tourismusbranche vor enormen Herausforderungen**

Von Christina Kamp

"Ein Fünftel der Bevölkerung hat das Tourismusproblem verursacht. Jetzt will der Rest auch mitmachen", fasst der britische Klimaexperte und Autor Mark Lynas ("High Tide", "Six Degrees") eine der großen Herausforderungen der sich abzeichnenden Klimakrise zusammen. Noch hebt kaum ein Klimabericht die Zusammenhänge zwischen Tourismus und Klimawandel besonders hervor. Auf dem internationalen Symposium "Travel & Tourism in the Age of Climate Change" vom 8. bis 10. Juli 2009 im südenglischen Eastbourne standen sie jedoch im Mittelpunkt. Die britische Universität Brighton brachte Tourismus- und Klimawissenschaftler vor Ort zusammen, sparte aber immerhin einen Teil der konferenzbedingten Emissionen dadurch ein, dass sie Michael Hall von der Universität Christchurch, Neuseeland, in einer Videoübertragung in den Konferenzsaal einlud.

"Wenn der Tourismus ein Land wäre, stünde er in der Rangliste der Hauptemittenten an fünfter Stelle", zeigte Hall die Dimensionen auf, um die es geht. In Zukunft könnte sich der Flugverkehr immer mehr zu einem Sorgenkind der Klimapolitik entwickeln. Denn die Chancen, dass er die notwendigen CO<sub>2</sub>-Reduktionen leistet, stehen nicht gut. Regulierung, so meint Hall, werde deshalb immer wichtiger. Effizienzfortschritte, die im Rahmen eines "weiter wie bisher"-Ansatzes durchaus erzielt werden könnten, reichten dagegen nicht aus. Die Anzahl der Touristen nehme zu und die natürlichen Ressourcen werden mehr und mehr belastet. Hall plädiert deshalb für mehr Forschungsanstrengungen zu Konsum- und Suffizienzfragen und zu den Möglichkeiten einer "Umsteuerung"

#### **China: Umdenken unwahrscheinlich**

Wolfgang Arlt vom "China Outbound Tourism Research Institute" (COTRI) in Heide hat in dieser Hinsicht die Reisemotivation chinesischer Touristen untersucht und kommt zu wenig ermutigenden Ergebnissen. Für Chinesen gelte eine Auslandsreise als "demonstrativer Konsum", durch den sie in der chinesischen Gesellschaft an Ansehen gewinnen. Zwischen Urlaubs- und Geschäftsreisen werde kaum unterschieden, beide werden als "Investitionen" angesehen. Seit 2009 ist China (ohne Hongkong und Macao) das größte asiatische Herkunftsland internationaler Touristen. Zwar gewinnen aufgrund gravierender ökologischer Probleme und Skandale "grüne" Ideen in China langsam an Boden, doch der Tourismus wird nicht als Umweltverschmutzer wahrgenommen. Es gebe kaum Umweltengagement auf Seiten der Tourismusunternehmen und keinen entsprechenden Druck von Seiten der Verbraucher, so Arlt. In der chinesischen Kultur richte sich solidarischeres Verhalten auf die eigene Gruppe, nicht auf andere Länder oder gar die Erdatmosphäre. Insofern ist es sehr unwahrscheinlich, dass chinesische Touristen auf moralischen oder finanziellen Druck reagieren und ihr Reiseverhalten aufgrund des Klimawandels überdenken werden.

#### **Klimaneutrale Zielgebiete?**

Ähnlich unwahrscheinlich ist es, dass touristische Zielgebiete in absehbarer Zeit einen wirklich "klimaneutralen" Tourismus anbieten können. Warum, untersuchte Stefan Gössling von der schwedischen Universität Lund. Denn auch in "klimaneutralen Destinationen" entstünden weiterhin Emissionen, sie würden dann lediglich an anderer Stelle kompensiert. In der Regel wird die An- und Abreise nicht berücksichtigt. Zwar

scheinen "klimaneutrale Zielgebiete" zunächst ein brauchbares Konzept zu sein, doch bleibe unklar, wie sich diese Klimaneutralität langfristig aufrechterhalten ließe. Denn das System funktioniere dann nicht mehr, wenn alle auf Kompensation setzen wollten. Zwar ließe sich durch Verringerung des Energieverbrauchs um zehn Prozent zunächst einmal sogar Geld sparen, denn derzeit werde noch viel Energie verschwendet. Weitere zehn Prozent ließen sich durch Umstrukturierung einsparen. Danach jedoch wird die Emissionsreduktion teurer. Daher wird der Verteilung von Emissionen in Zukunft große Bedeutung zukommen.

### **Tourismuswachstum auf Kosten anderer**

Berücksichtigt man die kumulativen Emissionsbudgets bis 2100, so ist es unmöglich, den Tourismus weiter wachsen zu lassen und dafür die Emissionsrechte anderer Sektoren zu nutzen, betont Paul Peeters von der Fachhochschule NHTV im niederländischen Breda. Die Tourismuswirtschaft macht es sich demnach zu einfach: "Kauft man Emissionsrechte auf den CO<sub>2</sub>-Märkten, heißt das, andere müssen für unsere Emissionen aufkommen. Das geht nicht! Es ist eine etwas komplizierte Art zu sagen, wir tun nicht viel, die anderen müssen es tun."

Geht man von 100 Prozent Emissionen im Jahr 2005 aus, könnte man bis 2050 durch technologische Entwicklung und ständige Erneuerung der Flugzeugflotten 30 Prozent einsparen, so Peeters. Wolle man bis 2050 aber eine Einsparung von 70 Prozent erreichen, brauche man eine komplette Neustrukturierung des Verkehrswesens, hin zu anderen Verkehrsmitteln wie z.B. der Bahn. Auch der Autoverkehr müsse deutlich verringert werden. Doch der Flugverkehr bleibe ein Schlüsselbereich. "Was die Verringerung der Emissionen und das Wachstum im Tourismus angeht, ist die Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen (UNWTO) von einem realistischen Szenario weit entfernt", meint Peeters.

Die Reisebranche wird vor riesigen Herausforderungen stehen, die ehrgeizigen Ziele zu erreichen und die tourismusbedingten Emissionen entsprechend der klimapolitischen Vorgaben der internationalen Gemeinschaft zu verringern. Hinzu kommt, dass selbst das wohl nicht ausreichen würde. Denn auch das klimapolitische Ziel, die Erderwärmung nicht über zwei Grad ansteigen zu lassen, ist laut Mark Lynas "ein Rezept, das in die Katastrophe führt". Denn damit werde man, so der Klimaexperte, weder die Korallenriffe retten, noch die Gletscher, noch den Regenwald am Amazonas.

(5.769 Anschläge, 77 Zeilen, September 2009)

## **Stimmen von der Basis**

### **Indische Konsultation zur Klimakrise**

Von Sumesh Mangalassery

Dass der Klimawandel die Aufmerksamkeit von Wissenschaftlern, Politikern und Nichtregierungsorganisationen auf sich zieht, ist mittlerweile gang und gäbe – weniger aber, dass auch die bereits betroffene Bevölkerung sich zu Wort meldet und die Folgen der Klimaveränderungen auf ihr Leben und ihre Lebensgrundlagen diskutiert. Am 20. und 21. Juni 2009 trafen sich rund 100 indische Vertreter sozialer Bewegungen, Gewerkschaften und zivilgesellschaftlicher Organisation in Ranchi im indischen Bundesstaat Jharkhand zu einer nationalen Konsultation, um die Klimakrise besser zu verstehen.

Auf dem Treffen, ausgerichtet von der "Jharkhand Jungle Bachao Andolan" (Bewegung zur Rettung der Wälder von Jharkhand), diskutierten sie die Notwendigkeit, Strategien für eine gerechte Entwicklung zu entwerfen, die auf einer kohlenstoffarmen Wirtschaftsweise basiert. Eine solche Entwicklung müsse Verbesserungen des Bildungs- und Gesundheitswesens und der Umweltsituation beinhalten. Das Treffen bot Gelegenheit zum vielfältigen Austausch der Gruppen über ihre Anliegen und zur Formulierung einer gemeinsamen Agenda.

### **Klimawandel in verschiedenen Teilen Indiens**

Vertreterinnen und Vertreter der indigenen Bevölkerung (Adivasis) wiesen darauf hin, dass sie nicht zur Klimakrise beigetragen hätten, aber massiv davon betroffen seien. Die Industrialisierung in ihren Gebieten verursache immer mehr Kohlendioxidemissionen. Einer der Hauptgründe, warum Wälder abgeholzt werden, ist der Bergbau. Um die Wälder zu schützen und damit zu einer Stabilisierung des Klimas beizutragen, brauchen die Adivasis nationale und internationale Solidarität.

Anpassungsbemühungen müssen länderübergreifend koordiniert werden, so eine weitere Schlussfolgerung. Zum Beispiel wird der Nordosten Indiens auch durch die Politik der benachbarten Länder beeinflusst. Wenn es in China zu starkem Regen oder starker Schneeschmelze kommt und die chinesischen Staudämme überlaufen, werden Dörfer im indischen Assam weggewaschen. Flutartige Überschwemmungen in Bhutan haben in Indien ähnliche Wirkungen. Im Nordosten Indiens verändern sich bereits die Wettermuster. So sind in allen sieben nordöstlichen Bundesstaaten die Niederschlagsmengen kontinuierlich zurückgegangen, während die Temperaturen deutlich gestiegen sind.

Im indischen Bundesstaat Himachal Pradesh haben höhere Temperaturen mehrere Gletscher zum Schmelzen gebracht. Der Gartenbau und insbesondere der Apfelanbau leidet darunter. Die Bauern sind gezwungen, ihre Anbauflächen in höhere Lagen zu verlegen. Die indische Landwirtschaft befindet sich bereits seit Jahren in einer tiefen Krise und der Klimawandel könnte ihr letzter Sargnagel sein. Die anhaltende Dürre in Regionen wie Bundelkhand in Zentralindien hat der Landwirtschaft verheerenden Schaden zugefügt. Frauen, Dalits und Landarbeiter sind am schlimmsten betroffen.

### **Tourismus als "Klimakiller"**

Der Tourismus, insbesondere der Verkehrsbereich, trägt mit zur Klimakrise bei. Die Tourismuswirtschaft verbraucht viel Wasser und Energie und zerstört Natur, wie z.B. Wälder und Mangroven. Was heute an "Lösungen" angeboten wird, führt in Indien oft dazu, dass ohnehin schon benachteiligte Bevölkerungsgruppen ihr Land und ihre Existenzgrundlage verlieren. So soll zum Beispiel im südindischen Bundesstaat Kerala vor der Küste von Kovalam Beach ein künstliches Riff Küstenerosion verhindern. Die Folge wäre, dass 500 Fischer ihre Lebensgrundlage verlören. Ob es klimabedingte Katastrophen sind oder falsche bzw. gar keine Lösungen – die Hauptopfer sind die Küstenbewohner und die Adivasis.

### **Umstrittene CDM-Projekte**

Zu den Maßnahmen, die aus indischer Sicht keine Lösung für die globale Klimakrise darstellen, gehört auch der "Clean Development Mechanism" (CDM, "Mechanismus umweltverträgliche Entwicklung"). CDM-Projekte werden vom globalen Norden finanziert, doch in der Regel sind die Nutznießer nicht etwa kleine, umweltfreundliche Projekte, sondern Großunternehmen. Die Projekte sollen letztlich die zunehmenden Emissionen im Norden rechtfertigen. 30 bis 50 Prozent der Emissionsrechte, die die

CDM-Projekte an Unternehmen im Norden verkaufen, stellen jedoch keine wirkliche Emissionsminderung dar. Doch es ist schwierig, dagegen anzugehen, denn diese Projekte werden als "saubere" Alternative präsentiert, die dem Süden wie auch dem Norden nützen soll. Der Emissionshandel ist jedoch nur eine Methode, um die Verantwortung abzuwälzen. Zudem haben die Projekte oft gravierende Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Menschen im Süden.

So wurde zum Beispiel für ein CDM-Projekt – eine Windkraftanlage in Maharashtra – mit Hilfe politischen Einflusses Land akquiriert. Dabei mussten mehr Menschen ihr Land verlassen, als eigentlich nötig gewesen wäre. Zudem wurde das Land dann nicht nur für die Windkraftanlage, sondern auch für andere Zwecke genutzt. Für das Projekt wurden Bäume in der Gebirgskette der Western Ghats gefällt. Das könnte Auswirkungen auf den Monsun haben.

In einem anderen Projekt zu Biokraftstoffen wird Heu zur Energieproduktion eingesetzt. Dadurch entsteht nicht nur gesundheitsgefährdende Flugasche. Auch die Rinderzucht in der Region wurde beeinträchtigt, denn Heu ist kein biologischer Abfall, sondern Viehfutter. Die "National Adivasi Alliance" machte deutlich, dass die vielen in Jharkhand entstandenen CDM-Projekte nicht nur in den dubiosen Emissionshandel involviert sind, sondern zugleich einen Vorwand darstellen, um natürliche Ressourcen auszubeuten, die Umwelt zu verschmutzen und die rechtmäßigen Bewohner dieser Regionen zu vertreiben.

### **Strategien, Forderungen, Kampagnen**

All diese Informationen müssen auf koordinierte Weise verbreitet werden – nur Informationen über einzelne Projekte reichen nicht aus. Es müssen auch die globalen Folgen solcher Projekte angeprangert werden. In Ranchi wurden mehrere Strategien für mehr Klimagerechtigkeit vorgeschlagen, darunter die Stärkung von Kampagnen vor Ort und Interventionen in nationalen und internationalen Prozessen. Damit soll Einfluss auf politische Handlungskonzepte genommen werden, insbesondere im Energiesektor, im Bergbau, im Verkehrsbereich und im Tourismus. Weiterhin müssen die internationalen Verhandlungen zum Klimawandel kritisch beobachtet werden. Alternativen zu konventionellen Energiequellen sollen entwickelt und Lösungsvorschläge zur Verringerung des hohen Konsums und Energieverbrauchs in den Städten gefunden werden.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen zu der Schlussfolgerung, dass die Krise ihre Wurzeln im Kapitalismus und einer nicht am Gemeinwohl orientierten Wirtschaftsweise hat. Im Kern untergräbt der Klimawandel die Rechte marginalisierter Bevölkerungsgruppen. Ihr Zugang zu öffentlichen Gütern und Ressourcen wie Wasser, Land, Luft und Wäldern wird eingeschränkt. Die benachteiligten Gruppen machen in Indien und in vielen anderen Teilen der Welt die Mehrheit der Bevölkerung aus und werden vom Klimawandel und der Erderwärmung stark betroffen sein. Deshalb müssen sich diejenigen, die sich weltweit für ein besseres Leben und gegen jede Art von Ungleichheit, Ungerechtigkeit und Ausbeutung einsetzen, auch für Klimagerechtigkeit stark machen.

*Sumesh Mangalassery ist Gründungsmitglied von "KABANI – the other direction", einer Initiative, die sich mit Tourismusthemen in Indien auseinandersetzt.*

*Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp*

(7.214 Anschläge, 100 Zeilen, September 2009)

## **Kleine Inseln unter Druck**

### **Unterschätzte Gefahren**

#### **Klimawandel und Tourismus auf den Lakkadiven**

Von Anitha Sharma

Die Auswirkungen des Klimawandels auf kleine Inseln wie die Lakkadiven im Arabischen Meer stellen sich auf vielfältige Weise dar. Der Weltklimarat sagt bis zum Jahr 2100 einen Anstieg der globalen durchschnittlichen Oberflächentemperatur von 1 bis 3,5 Grad voraus. Die günstigste Schätzung des Meeresspiegelanstiegs im Laufe dieses Jahrhunderts geht von 50 Zentimeter aus, aber er könnte auch bis zu einen Meter ansteigen. Die zu Indien gehörende Inselgruppe der Lakkadiven hat noch nicht erkannt, wie gefährdet sie bei einem Anstieg des Meeresspiegels wirklich ist.

1997-1998 erhöhte sich durch das El Niño-Phänomen die Oberflächentemperatur der tropischen Ozeane um drei Grad. Dies war die augenfälligste Auswirkung auf den Lakkadiven. 82 Prozent aller Korallenriffe in den Lagunen waren von der Korallenbleiche betroffen, 26 Prozent der Korallen starben dadurch. Die Auswirkungen auf die meeresbiologische Vielfalt und der damit verbundene Verlust an Lebensräumen haben Folgen auch für die Menschen. Sie haben deutlich weniger Wahlmöglichkeiten, wenn es um die Sicherung ihrer Existenzgrundlage geht. Dass die Zahl der für den Thunfischfang benötigten Köderfische abgenommen hat, hatte beispielsweise Auswirkungen auf die Fischerei auf den Lakkadiven.

#### **Klimawandel wird spürbar**

"Wir haben das Gefühl, dass sich das Verhalten des Meeres verändert hat. Die Gezeiten sind gestört. Wir können die Meeresströmungen, die uns die Fische bringen, nicht mehr vorhersagen. Die Jahreszeiten haben ihre Regelmäßigkeit verloren." Viele Menschen stellten fest, dass ihnen das Meer nach dem Tsunami fremder geworden ist. Und: "Die Küstenlinie der Inseln ist geschrumpft, mehr und mehr Land ist verloren gegangen."

Es gibt inzwischen mehr Hinweise darauf, dass der Klimawandel sich wahrscheinlich direkt in extremen Ereignissen wie Überflutungen, tropischen Wirbelstürmen, Sturmfluten und Hitzewellen niederschlagen könnte, sowie in der Variabilität des Klimas (Dürren, anhaltende Winde, die die Küstenerosion beschleunigen). Zwischen 1971 und 2004 ist die Meerestemperatur im Indischen Ozean um bis zu 0,5 Grad gestiegen. "Die Niederschläge haben nicht abgenommen, doch sie treten nicht mehr mit der üblichen Häufigkeit und Intensität auf", haben die Leute beobachtet. "Die Sommer sind heißer geworden. Selbst Haushalte mit durchschnittlichem Einkommen planen nun die Anschaffung von Kühlgeräten oder Klimaanlage."

Bislang wird lediglich die Notwendigkeit erwähnt, eine Anpassungsstrategie zum Klimawandel zu entwickeln, und es werden erneuerbare Energien auf den Inseln gefördert. Darüber hinaus müssen die Lakkadiven ihre Probleme mit dem Klimawandel erst noch angehen. Der neue Administrator des 32 km<sup>2</sup> großen Unionsterritoriums mit stark subventionierter Wirtschaft ist Mitglied der Task Force Klimawandel des Verbandes der indischen Industrie- und Handelskammern (FICCI). Er will das Thema proaktiv angehen, mit praktischen Tipps zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen.

## **Tourismus auf den Lakkadiven**

Der Tourismus auf den Lakkadiven begann 1974, als die erste Hotelanlage für ausländische Touristen auf der Insel Bangaram eröffnet wurde. Die Lakkadiven mit ihren zehn bewohnten und mehreren unbewohnten Inseln haben sich einem Tourismus mit wenigen, aber gut zahlenden Besuchern verschrieben. Im Jahr 1983 wurde der Tourismus auf fünf Inseln ausgeweitet und die Besuchsgenehmigungen wurden auf 4.000 pro Jahr beschränkt.

Die Hotelbesitzer haben sich mit dem Klimawandel noch nicht auseinandergesetzt. Bisher gab es nur die übliche Ökotourismus-Rhetorik, dass Naturschutz sich auszahle. Das Scuba Diving Training Centre hat einige Aktivitäten mit Kindern organisiert, in denen Themen wie die Abfallentsorgung symbolisch aufgegriffen wurden. Das Umweltministerium auf den Lakkadiven begeht wichtige Tage wie den Welt-Ozon-Tag mit Veranstaltungen und verteilt Energiesparlampen als einen Schritt in Richtung CO<sub>2</sub>-Neutralität.

In einem Trainingshandbuch "Ecotourism in Coral Reefs" von "LEAD International" und der "Bombay Natural History Society" vom März 2006 wurde klar die Notwendigkeit deutlich gemacht, die touristische Tragfähigkeit der Inseln festzustellen. Dabei solle die drohende Gefahr globaler Erwärmung und steigender Meeresspiegel berücksichtigt werden. Die aktuellen Bestrebungen, die Anzahl der Touristen auf 10.000 zu erhöhen und die Entscheidung, weitere, unbewohnte Lakkadiven-Inseln für den Tourismus zu öffnen, müssen in Zusammenhang damit gesehen werden, dass der Klimawandel unterschätzt wird.

*Anitha Sharma arbeitet im Bereich Umweltbildung und -forschung in Thiruvananthapuram, Kerala, Indien, sowie seit zehn Jahren auch auf den Lakkadiven.*

*Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp*

(4.629 Anschläge, 66 Zeilen, September 2009)

## **Umsiedlung als letzter Ausweg**

### **Klimawandel, Tourismus und Anpassung auf den Malediven**

Von Anitha Sharma

Der Klimawandel trifft kleine Inseln ganz besonders und kann verheerende Folgen für die Gesundheit der Menschen, das Land, die Infrastruktur und die Wirtschaft haben. Mehr als 80 Prozent ihrer 1.120 Inseln liegen weniger als einen Meter über dem Meeresspiegel und machen die Malediven zu einem der am niedrigsten gelegenen Länder der Welt. Der Tourismus macht 27 Prozent des Bruttoinlandsprodukts aus und die Malediven verknüpfen nun Maßnahmen zum Tourismus mit ihrem nationalen Aktionsplan zur Anpassung an den Klimawandel (NAPA).

"Wir können nichts tun, um allein den Klimawandel aufzuhalten. Deshalb müssen wir woanders Land kaufen. Es ist eine Versicherung, falls der schlimmste Fall eintritt. Wir wollen die Malediven nicht verlassen, aber wir wollen auch keine Klimaflüchtlinge werden, die dann Jahrzehnte lang in Zelten leben", sagte Präsident Mohammed Nasheed. Er kündigte einen kühnen Plan an, Grund und Boden in anderen Ländern zu kaufen, wo die maledivische Bevölkerung (derzeit ca. 386.000 Personen) sich ein neues Leben aufbauen kann, wenn die winzige Nation im Indischen Ozean überschwemmt zu werden droht.

Ein geringer Anstieg des Meeresspiegels bedeutet bereits deutliche Erosion, zunehmende Überschwemmungen und den Verlust von Korallenriffen und Stränden. Er hat schlimme Folgen für den Tourismus und ist mit hohen Kosten für den Schutz und Erhalt der Küste verbunden. Die entscheidende Attraktion für Touristen auf Inseln und in Küstengebieten sind die natürlichen Strände und Küstenlinien. Wenn es die nicht mehr gibt, führt das zu sinkenden Besucherzahlen.

### **Anfälligkeit für den Klimawandel aufgrund von Tourismus**

Der Beitrag des Tourismus zum vom Menschen verursachten Klimawandel ist noch nie umfassend geschätzt worden. Die wichtigsten Bereiche, für die die Emissionen berechnet wurden, sind der Transportsektor, Unterkünfte und touristische Aktivitäten. Die Malediven müssen eine Bestandsaufnahme der Erfahrungen machen, die dazu beigetragen haben, dass dieses kleine Land droht, als eines der ersten unterzugehen.

Der Transportsektor macht 75 Prozent der durch den Tourismus verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Der Flugverkehr hat daran den größten Anteil (40 Prozent). "Immer mehr Flugzeuge landen auf der Insel. Ich habe über die Probleme mit dem Klimawandel gelesen und die Emissionen über den Malediven beunruhigen mich", sagt ein Fahrer, der seit 14 Jahren auf dem Flughafen von Male arbeitet. Der Flugverkehr auf den Malediven wird über fünf Flughäfen abgewickelt, zwei davon sind international. Die Firma "Maldivian Air Taxi Pvt Ltd" bedient im (eher niedrig veranschlagten) Durchschnitt mit 150 Flügen pro Tag 40 Hotelanlagen.

Die Regierungsstatistiken weisen 683.012 Touristenankünfte im Jahr 2008 aus. Mehr als 94 Prozent davon entfallen auf Europäer und Asiaten. Insgesamt sind im vergangenen Jahr 13.501 internationale Charterflüge auf den Malediven gelandet. Zusätzlich zu den touristischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Flugverkehr, dem Autoverkehr und den Unterkünften verursachen auch verschiedene touristische Aktivitäten wie Tauchurlaubsangebote CO<sub>2</sub>-Emissionen, die den Tourismus insgesamt nicht nachhaltig machen.

Die Korallenriffe und die Ökosysteme der Lagunen werden im Namen des Tourismus überbeansprucht. Das oft zitierte Beispiel von Royal Island auf dem Baa Atoll muss überprüft werden. Dort wurden die Korallenriffe ausgebaggert, um einen Hafen zur Vertäuerung der zur Hotelanlage gehörenden Boote zu bauen. Künstliche Wellenbrecher, die zu hohen Kosten errichtet wurde, haben die Insel während des Tsunamis nicht geschützt.

Die 236 touristischen Einrichtungen auf den Malediven, wie Hotels und Resorts, Gästehäuser und Ausflugsboote, wurden ohne einheitliche Regeln bezüglich der Architektur und des Energie- und Wasserverbrauchs geschaffen. Neben 14 natürlichen Häfen gibt es 90 künstliche, die auf Kosten öffentlicher Güter wie der Korallenriffe und Lagunen geschaffen wurden. Die jüngsten Fälle von Korallenbleiche hatten ebenfalls Auswirkungen auf die Vielfalt und Gesundheit der Korallen-Ökosysteme.

Nach Plänen vom Mai 2008 will die maledivische Regierung natürliche Lagunen bewohnter Inseln trockenlegen, um zehn künstliche Inseln zu schaffen und darauf Hotelanlagen zu bauen. Dies wird die schützenden Elemente der Küstenlandschaft schädigen und in der Krise, auf die sich das Land zubewegt, zu noch mehr Anfälligkeit und Schäden führen. Der Strand von Laamu Gaadhoo, ein Schutzgebiet für Meeresschildkröten-Gelege, wird dadurch ebenfalls gestört.

## **Auf dem Weg zu mehr Umweltschutz**

Die Regierung der Malediven hat einen nationalen Umweltaktionsplan erstellt, in dem es heißt, dass die Autoabgase reduziert werden müssen. Nur drei Prozent der Landfläche der Malediven sind von Bäumen bewachsen. Zusammen mit Nichtregierungsorganisationen und Hotelbesitzern pflanzt die Regierung Bäume. Doch sanfte Maßnahmen zum Küstenschutz, wie die Wiederaufforstung und der Schutz von Mangroven und anderer küstenstabilisierender Vegetation, die als natürlicher Puffer dienen kann, müssen auf den Inseln erst noch systematisch umgesetzt werden.

"Wir wollen in grüne Technologie investieren. Wenn wir untergehen, wollen wir zeigen, dass wir versucht haben, das richtige zu tun. Wir werden mit dem Tourismus weitermachen. Aber wir wollen jetzt die Touristen, die die Malediven besuchen, erreichen und sie bitten, uns zu helfen, auf eine CO<sub>2</sub>-neutrale Wirtschaftsweise umzustellen", sagte Umweltminister Mohammed Aslam. Präsident Nasheed kündigte an, dass Touristen demnächst eine Umweltsteuer von drei US-Dollar pro Tag zahlen sollen.

Die isolierten Bemühungen einiger Investoren in der Tourismuswirtschaft, CO<sub>2</sub>-neutrale Programme einzuführen, stellen zwar gute Ansätze dar. Doch sie werden von der harten Realität überschattet, dass dieser Sektor durch den täglichen Betrieb von Sky-Taxis und Charterflügen wesentlich zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck dieser winzigen Nation beiträgt. Dies lässt sich nicht dadurch kompensieren, dass man Bildungsprogramme mit Schulkindern durchführt, Bäume pflanzt oder Meeresschildkröten schützt. Solche und andere Öko-Praktiken und die mittlerweile modernen Programme zur CO<sub>2</sub>-Kompensation brauchen, wenn sie sich über eine Marketingstrategie hinaus entwickeln sollen, eine solide Grundlage. Der Schwerpunkt muss auf der Beteiligung der Bevölkerung und der nachhaltigen Wiederherstellung der Ökosysteme liegen.

*Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp*

(6.455 Anschläge, 88 Zeilen, September 2009)

## **Flugverkehr**

### **Fluggesellschaften als Klima-Lobby**

#### **Für eine globale Lösung im Flugverkehr**

Von Christina Kamp

Der Flugverkehr wird weiter wachsen. Damit Wachstum und Wettbewerb nicht durch "erzwungene" Klimaauflagen behindert werden, will eine Branchenlobby Einfluss auf die Klimaverhandlungen im kommenden Dezember in Kopenhagen nehmen. Im Rahmen der Vorverhandlungen für ein neues Klimaabkommen präsentierte die "Aviation Global Deal Group" (AGD Group) ihre Vorschläge, wie die internationalen Flugemissionen in ein Kyoto-Folgeabkommen eingebracht werden könnten.

Neben einer Reihe von Fluggesellschaften sind an der "AGD Group" der britische Flughafenbetreiber BAA und die internationale Nichtregierungsorganisation "The Climate Group" beteiligt. Chris Schroeder, CSR-Manager von Qatar Airways, meint, die Flugbranche müsse ihren Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten. "Wir finden es aber schwierig, dies über einen erzwungenen Emissionshandel erreichen zu wollen. Daher findet eine weltweite Lösung der Branche unsere volle Unterstützung."

Ein globaler Klima-Deal für den Flugverkehr dürfe den Wettbewerb nicht verzerren, fordern die Fluggesellschaften. Sie üben Kritik an der Entscheidung der Europäischen Union, den Flugverkehr ab 2012 in das europäische Emissionshandelssystem aufzunehmen. Europäische Fluggesellschaften würden "bestraft" und andere dazu ermutigt, alternative Drehkreuze wie z.B. Dubai stärker zu nutzen. Dass die Fluggesellschaften für den gesamten Streckenverlauf für ihre Emissionen aufkommen müssten und nicht nur im Luftraum der EU, halten einige asiatische Fluggesellschaften, die Langstreckenflüge nach Europa anbieten, für "unfair".

Die "AGD Group" befürwortet daher eher ein weltweites Branchenabkommen. Es soll ein globales CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel für die Luftfahrt festlegen und den Fluggesellschaften sollen entsprechende Emissionsrechte zugeteilt werden. Der Sektor soll freien Zugang zu den Kohlenstoffmärkten haben, und damit die Möglichkeit, durch Zukauf von Emissionsrechten mehr zu emittieren als eigentlich vorgesehen. In anderen Bereichen ließen sich Emissionen "kostengünstiger" einsparen, so das Argument. Ein Teil der Emissionsrechte soll versteigert werden. Mit den Erlösen sollen Anpassungs- und Klimaschutzmaßnahmen in Entwicklungsländern finanziert werden sowie die Forschung nach umweltfreundlichen Technologien für die Luftfahrt. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flugzeuge sollen anhand des Kohlenstoffgehalts des eingekauften Treibstoffs bestimmt werden. Das System soll durch eine internationale Institution verwaltet werden.

Mit diesem Vorschlag will die "AGD Group" Einfluss auf die Arbeit einer Reihe internationaler Institutionen nehmen, die von den Vereinten Nationen beauftragt wurden, eine Lösung für die Flugverkehrsemissionen zu erarbeiten. Dazu gehören die gemeinsame Task Force des Dachverbandes der Fluggesellschaften (IATA), die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und ICAO-Gruppe für den internationalen Luftverkehr und den Klimawandel (GIACC).

(2.994 Anschläge, 41 Zeilen, September 2009)

## **Flugverkehr im Klima-Deal**

### **Drei Fragen an Dudley Curtis, Europäische Föderation für Verkehr und Umwelt**

Von Christina Kamp

Der Klimagipfel im Dezember in Kopenhagen soll mit einem neuen Abkommen die Weichen hin zu einer gerechten, klimaverträglichen Entwicklung stellen. Doch wo große, mutige Schritte gefordert sind, deuten die schwerfälligen Vorverhandlungen bislang eher auf ein Tauziehen um zögerliche Zugeständnisse hin. Konstruktionen wie das Emissionshandelssystem sollen ein "weiter-wie-bisher" ermöglichen – für die, die es sich leisten können. Wie die Perspektiven für den Flugverkehr aussehen, fragten wir Dudley Curtis von der Europäischen Föderation für Verkehr und Umwelt (T&E) in Brüssel, die sich für nachhaltige Verkehrskonzepte einsetzt.

#### **TW: Hat der Flugverkehr in den Klimaverhandlungen bislang eine Rolle gespielt und was können wir von Kopenhagen erwarten?**

**Dudley Curtis:** Die internationalen Flugverkehrsemissionen, ebenso wie die Emissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr waren im Klimaabkommen von Kyoto 1997 nicht berücksichtigt worden. Die Verantwortung zur Verringerung der Flugverkehrsemissionen wurde der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) übertragen, die jedoch nicht aktiv wurde und mehr als zehn Jahre lang Fortschritte eher

verhinderte. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Flugverkehr betragen mehr als 730 Millionen Tonnen pro Jahr und sind seit 1990 um über 45 Prozent gestiegen. Die zusätzlichen Klimawirkungen anderer Abgase, Zirruswolken und Kondensstreifen machen noch einmal rund das Doppelte der CO<sub>2</sub>-Wirkungen aus. Insgesamt ist der Flugverkehr heute für 4,9 Prozent der Erderwärmung verantwortlich. Der internationale Flugverkehr stößt mehr CO<sub>2</sub> aus als Frankreich oder Australien.

Es ist unwahrscheinlich, dass die ICAO irgendetwas in die Verhandlungen in Kopenhagen einbringen wird, abgesehen von Versprechungen und Vorschlägen für bescheidene Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und der Betriebsabläufe, die meist freiwillig oder nicht sehr weitgehend sein werden. Doch wenn man die Emissionen aus dem Flug- und Schiffsverkehr nicht kontrolliert, werden sie sich bis 2050 verdoppeln oder verdreifachen. Sie werden dann einen sehr bedeutenden Anteil an einem globalen CO<sub>2</sub>-"Budget" ausmachen, das es noch erlaubt, die Erderwärmung unter der 2°C-Marke zu halten. Wenn der Klimavertrag, auf den man sich in Kopenhagen einigt, das Klima wirklich schützen soll, müssen damit die Emissionen aus allen Quellen kontrolliert werden. Das bedeutet, dass der internationale Verkehr in das CO<sub>2</sub>-Gesamtbudget einbezogen werden muss.

**TW: Die Europäische Union will den Flugverkehr ab 2012 in das europäische Emissionshandelssystem aufnehmen. Was bedeutet das konkret und ist das eine gute Lösung?**

**Dudley Curtis:** Die Entscheidung der EU, den Flugverkehr in ihr Emissionshandelssystem aufzunehmen, war ein wichtiger erster Schritt – nachdem Jahrzehnte lang nichts in Bezug auf die Umweltauswirkungen dieser Branche getan worden war. Diese Entwicklung muss man jedoch im Zusammenhang sehen. Leider werden die Bedingungen, zu denen der Flugverkehr ins Emissionshandelssystem aufgenommen wurde, nur eine sehr begrenzte Verringerung der Flugzeug-Emissionen bedeuten. Das könnte zu der Illusion führen, dass andere Maßnahmen, die sehr viel mehr Emissionsreduktionen bewirken würden (Emissionsstandards, Kerosinsteuer, etc.) nun nicht mehr nötig seien.

Die Aufnahme des Flugverkehrs in das Emissionshandelssystem war nie so angelegt, dass sie einen wirklich großen Einfluss auf die Flugverkehrsemissionen haben würde. Der Deal, den wir jetzt haben, bedeutet, dass jegliche Reduktion nicht mehr ausmachen wird als das jährliche Wachstum. Die Fluggesellschaften werden unbeschränkt Emissionsrechte aus anderen Sektoren kaufen dürfen, so dass ihre Emissionen weiter zunehmen werden. Statt auf umweltfreundlichere Technologien und Betriebsabläufe umzustellen, wird die Luftverkehrsbranche wahrscheinlich ihre Klimaschutzbemühungen darauf beschränken, Emissionsrechte auf den Kohlenstoffmärkten zu kaufen. Zudem geht es in dieser Richtlinie nur um die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dabei wird ignoriert, dass die Stickoxid-Emissionen (NO<sub>x</sub>) der Flugzeuge in der Höhe sowie die durch den Flugverkehr entstehenden Zirruswolken und Kondensstreifen ebenfalls Auswirkungen auf das Klima haben. Dies bedeutet, dass das Flugzeug weiterhin das ineffizienteste und klimaschädlichste Verkehrsmittel bleiben wird.

**TW: Die "Aviation Global Deal Group" (AGD Group) hat einen Vorschlag gemacht, wie die internationalen Flugverkehrsemissionen in einen Post-Kyoto-Vertrag eingebracht werden könnten (s. Beitrag "Fluggesellschaften als Klima-Lobby", S. 9). Geht dieser Vorschlag in die richtige Richtung?**

**Dudley Curtis:** Im Gegensatz zu den meisten anderen Unternehmen in der Luftfahrt haben die Mitglieder der "AGD Group" erkannt, dass die Umweltprobleme nicht einfach wieder verschwinden werden und sie sagen, dass der Flugverkehr in ein Post-Kyoto-Abkommen aufgenommen werden soll. Allerdings glauben sie, dass es der Luftfahrt erlaubt sein soll, die Umweltverschmutzung mehr oder weniger auf dem Niveau von 2005 aufrechtzuerhalten, während andere Branchen – ausgehend vom Verschmutzungsniveau von 1990 – Reduktionen vornehmen müssen. Einige Mitglieder der Gruppe stehen auch dem Emissionshandelssystem der EU kritisch gegenüber. Somit bleibt abzuwarten, ob es ihnen ernst damit ist, dass der Flugverkehr einen echten Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leistet.

(5.467 Anschläge, 74 Zeilen, September 2009)

### Widerstandsfähigkeit gegen Klimawandel und Katastrophen

## **Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Tourismusregion?**

### **Das karibische Programm "Caribsave"**

Von Christina Kamp

Mit einem Kooperationsprogramm zwischen dem "Caribbean Community Climate Change Centre" (CCCCC) mit Sitz in Belize und der Universität Oxford sollen unter dem Titel "Caribsave" in der Karibik Wege für den Umgang mit dem Klimawandel in einer besonders gefährdeten Region identifiziert werden. Beteiligt sind die Länder der Karibischen Gemeinschaft, einer Region, die in sehr starkem Maße vom Tourismus abhängig ist. Das Programm verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz. Es geht um Klimawandel, Tourismus, Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung und die Sicherung des Lebensunterhalts der Bevölkerung in der Karibik.

Bereits heute bekommen die Menschen in der Karibik – und mit ihnen die Tourismuswirtschaft – erste Anzeichen der globalen Klimaveränderungen zu spüren. Die Jahreszeiten verschieben sich, Trockenzeit und Regenzeit sind nicht mehr so klar bestimmbar, es kommt zu saisonalen Verschiebungen. Im Jahr 2005 kam es zur schlimmsten Korallenbleiche in der Karibik. Die Sternkorallen in Tobago waren besonders betroffen. Wirbelstürme richten enorme Schäden an. Trockenheiten werden häufiger. Durch den steigenden Meeresspiegel kommt es zu Küstenerosion und in überfluteten Gebieten werden die Wurzeln der Bäume geschädigt.

Die physischen Auswirkungen des Klimawandels sollen in dem Programm interdisziplinär mit sozialwissenschaftlichen Fragen der Anfälligkeit und Widerstandsfähigkeit von Gemeinschaften verknüpft werden – ein Ansatz, der in der Wissenschaft noch immer nicht alltäglich ist. Gerade in der Karibik gebe es eine Vielzahl einzelner Projekte, doch Synergien zwischen den verschiedenen Ansätzen würden nicht genutzt, meint Murray C. Simpson (Universität Oxford), einer der Direktoren von "Caribsave". Er betont zudem die Bedeutung einer "Demokratisierung der Wissenschaft": Geplant ist, durch die Medien und an Schulen die Erkenntnisse von "Caribsave" der breiten Bevölkerung zugänglich zu machen.

Doch zunächst soll die Tourismuswirtschaft mit ins Boot geholt werden. "All inclusive"-Anlagen, die in der Karibik besonders verbreitet sind, können zum Beispiel durch mehr Effizienz Geld sparen. "Je stärker sie betroffen sind, desto interessierter werden sie", stellt Simpson fest. "Caribsave" ist langfristig angelegt und wird von verschiedenen

Seiten finanziert, darunter von den Vereinten Nationen und aus Mitteln der Entwicklungszusammenarbeit.

**Weitere Informationen:** [www.caribsave.org](http://www.caribsave.org)

(2.465 Anschläge, 34 Zeilen, September 2009)

## **Gemeinden stärken – auch im Tourismus**

### **Katastrophenvorsorge und -management in Sri Lanka, Thailand und Indonesien**

Von Sabine Minninger

Nachhaltige Tourismusentwicklung ist die beste Form der Katastrophenvorsorge im Tourismus. Zu diesem Fazit kamen Organisationen aus Sri Lanka, Thailand und Indonesien bei einem Treffen im August 2009 in Bangkok. Über drei Jahre hatten sie gemeinsam am Wiederaufbau in den vom Tsunami betroffenen Gebieten mitgewirkt. Dabei wurden die Zusammenhänge zwischen Tourismus, Menschenrechtsverletzungen, Umweltkatastrophen und Katastrophenvorsorge nicht nur für die beteiligten Organisationen, sondern auch für die Gemeinden immer deutlicher.

Auch die Unterschiede zwischen Arm und Reich wurden ersichtlich. Die Tourismusbranche konnte sich sehr viel schneller erholen als die betroffenen Fischer-gemeinden. Es schien, als ob es in der Tourismuswirtschaft kein Problembewusstsein gäbe. Die Unternehmen machten weiter wie bisher und es war nicht erkennbar, dass Sozial- und Umweltstandards stärker berücksichtigt würden.

Die Erkenntnis "Tourismus vor dem Tsunami = Tourismus nach dem Tsunami" war für die "Ecumenical Coalition on Tourism" (ECOT) Anlass, mit Unterstützung des EED in den vom Tsunami und vom Tourismus betroffenen Gebieten aktiv zu werden. Im Rahmen eines Katastrophenvorsorgeprogramms wurden unter Leitung von nationalen Partnern wie dem "National Council of YMCA" (NCY) in Sri Lanka, der "Asian Research Foundation" in Thailand und der "Dhyana Pura Tourism School" in Indonesien Multiplikatoren-schulungen durchgeführt. Darin ging es um die Bekämpfung sexueller Ausbeutung von Kindern im Tourismus, natürlichen Küstenschutz, gemeindebasierten Tourismus, Landrechte und Auswirkungen des Tourismus auf lokale Gemeinden. Die "Dhyana Pura Tourism School" hat ein akademisches Curriculum zur Katastrophenvorsorge für touristische Ausbildungsgänge erarbeitet.

Die Erfahrungen der beteiligten Organisationen haben vor allem gezeigt, dass ohnehin bestehende Probleme sich im Fall von Katastrophen noch verschärfen. Das gilt auch für die negativen Auswirkungen des globalen Klimawandels. Es bestehen viele Parallelen zu den Folgen des Tsunamis für arme Gemeinden. Der Klimawandel ist bereits im Gange, die Auswirkungen sind spürbar. In der Katastrophenvorsorge gestärkte Gemeinden können den Auswirkungen des Klimawandels besser begegnen. Ob mit internationaler Unterstützung oder nicht, die am ECOT-Programm beteiligten Organisationen wollen mit Blick auf den Klimawandel ihre Trainingsarbeit zu Katastrophenvorsorge und Anpassungsmaßnahmen fortsetzen. Denn der Schutz von Kindern, der natürliche Küstenschutz und das Ressourcenmanagement – eingebettet in Maßnahmen für eine nachhaltige Tourismusentwicklung – werden zukünftig noch an Bedeutung gewinnen.

(2.783 Anschläge, 38 Zeilen, September 2009)

## Zukunft sichern mit Tourismus

### Die "Beluga School for Life" in Thailand

Von Sabine Minninger

Ortstermin in der "Beluga School for Life" in Na Nai, 20 Minuten von Khao Lak, in der thailändischen Provinz Phang Nga. Es ist 17 Uhr beim Check-In. Obwohl ein Geräuschpegel von tobenden Kindern über der Schule und dem angrenzenden Gästebereich liegt, hört es sich angenehm friedlich an.

Die Gegend ist besonders bei deutschen Touristen sehr beliebt. In der Nähe der Touristeninsel Phuket, aber dennoch schön ruhig gelegen, ohne Massenaufläufe. Traurige Berühmtheit hat Khao Lak durch den Tsunami erlangt. In keiner anderen thailändischen Provinz sind so viele Menschen ums Leben gekommen wie in Phang Nga. Die Bilder von angeschwemmten Touristen am Strand von Khao Lak, die Videoaufnahme von einem wie erstarrten Touristen, der nicht vor der Welle wegläuft, sondern ruhig und fassungslos stehen bleibt bis die Welle ihn erfasst – alles Aufnahmen aus Khao Lak. Diese Bilder gingen um die Welt. Nils Stolberg sah sie vor Ort. Die Verzweiflung der Menschen gab ihm Anlass, aktiv zu werden. Der Bremer Geschäftsmann erwarb ein 75.000 Quadratmeter großes Grundstück auf dem Areal einer ehemaligen Kokosplantage und gründete die "Beluga School for Life". Die Schule bietet Kindern nicht nur eine Schul- und Berufsausbildung, sondern auch ein gesichertes Zuhause.

Eine der wichtigsten Einkommensquellen ist der Tourismus. Die Schule soll durch einen angrenzenden Gäste-Bereich auf Dauer finanziert werden. Sind die 18 Bungalows, die maximal 52 Gäste aufnehmen können, zu 80 Prozent ausgelastet, so wäre das Schulprojekt zu 100 Prozent finanziert. Aber soweit ist man noch lange nicht, der Tourismusbereich befindet sich noch im Aufbau. Aber selbst wenn, wäre es denn ratsam, ein Entwicklungsprojekt von einem fragilen Wirtschaftszweig wie dem Tourismus abhängig zu machen? Jörg Thiemann, Leiter der "Beluga School for Life", beantwortet das mit einem klaren "Nein". Die Schule setzt daher auch auf weitere Projekte, die vom Tourismus unabhängig sind.

Die schulinterne Bäckerei verkauft ihre Waren auf den lokalen Märkten und ist auch über die Landesgrenzen von Phang Nga bekannt, wie Jörg Thiemann mit Stolz erklärt. Zukünftig sollen auch weitere Produkte aus der Schule kommerziell vertrieben werden, wie Gemüse und Obst aus dem Bioanbau oder Trinkwasser aus der eigenen Quelle. Da der Gästebereich ebenfalls ein Schulprojekt ist, wird er nun auch für Personal-Training im Tourismus genutzt. Hotels, die ihr Personal dort schulen lassen, finanzieren durch die Teilnahmegebühr ebenfalls das Schulprojekt.

Insgesamt ist die "Beluga School for Life" ein sehr umfassendes und ambitioniertes Projekt. Dennoch wirft es auch Fragen auf. Ist es gut, dass Touristen in unmittelbarer Nähe des Schul- und Familienbereichs untergebracht sind? Es scheint so, als ob es keine visuelle oder physische Abtrennung zwischen Kindern und Gästen gibt. Doch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herrscht diesbezüglich ein sehr hohes Problembewusstsein. Die Privatsphäre und der Schutz der Kinder hat höchste Priorität. Daher werden alle Gäste bei ihrer Ankunft über die Regeln auf dem Gelände informiert. Gäste dürfen sich nicht im Familienbereich aufhalten und auf dem Schulgelände nur in Begleitung der Tourismuskordinatoren. Die Gäste werden auch in einer Broschüre, die in den Bungalows ausliegt, auf weitere wichtige Verhaltensregeln aufmerksam gemacht. Es gibt Schulprojekte, wie "be a little tour-guide", bei denen die Kinder unter

Begleitung der Betreuer den Gästen ihre Umgebung zeigen. Die Gäste werden gebeten, den Kindern keine Süßigkeiten zu geben und auch nicht ein Kind bevorzugt zu behandeln. Die Schule soll nicht als "Kinderstreichelzoo" falsch verstanden werden.

Auf keinen Fall dürfen Gäste Kinder in den Gästebereich mitnehmen. Auch die Kinder wissen, dass sie sich nicht dort aufhalten dürfen. Rund 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen dafür, dass die Regeln eingehalten werden und der Schutz der 150 Kinder garantiert ist. Regelmäßig werden Schulungen zum Kinderschutz und über Kinderrechte durchgeführt, ebenso wird der Verhaltenskodex zum Schutz von Kindern im Tourismus der Kinderrechtsorganisation ECPAT mitgetragen.

Trotz (oder wegen?) ihres hohen Problembewusstseins hat die Schulleitung bisher keine negativen Erfahrungen mit Touristen im Umgang mit den Kindern gemacht. "Die Gäste, die unsere Schule besuchen, sind bereits sensibilisiert und respektieren den Schutz der Kinder", sagt Katja Jörck, die sich als Tourismuskordinatorin um das Wohl der Gäste und deren Freizeitaktivitäten kümmert. Und: "Wir möchten auch nur solche Gäste hier haben. Denn die Kinder haben immer höchste Priorität."

**Weitere Informationen: [www.beluga-schoolforlife.de](http://www.beluga-schoolforlife.de)**

(4.694 Anschläge, 62 Zeilen, September 2009)

## **Kurzinfos und Hinweise**

### **Internet-Seiten zum Klimawandel**

#### **"Gemeinsam mehr erreichen"**

Klima-Allianz: [www.die-klima-allianz.de](http://www.die-klima-allianz.de)

Angesichts der immensen Herausforderungen des Klimawandels für Natur und Gesellschaft haben sich über 100 Organisationen zur "Klima-Allianz" zusammengeschlossen. Sie setzen sich für politische Rahmenbedingungen ein, die eine drastische Senkung der Treibhausgase in Deutschland bewirken.

#### **International vernetzt**

Climate Action Network: [www.climatenetwork.org](http://www.climatenetwork.org)

Das "Climate Action Network" (CAN) ist ein weltweites Netzwerk, dem über 450 Nichtregierungsorganisationen angeschlossen sind, die sich in den UN-Klimaverhandlungen engagieren. Während der Konferenzen geben CAN-Mitglieder täglich einen "ECO-Newsletter" heraus, in dem sie die Verhandlungsverläufe kommentieren.

#### **"Hinsehen, Analysieren, Einmischen"**

Germanwatch: [www.germanwatch.org](http://www.germanwatch.org)

Die Nichtregierungsorganisation "Germanwatch" engagiert sich im Klimaschutz und für die Anpassung an den Klimawandel und ist in verschiedenen politischen Verhandlungsprozessen aktiv. Die Organisation veröffentlicht jährlich einen Klimaschutz-Index, der die Klimaschutz-Leistungen der Staaten mit dem größten CO<sub>2</sub>-Ausstoß weltweit miteinander vergleicht.

## **Klimawandel und menschliche Entwicklung**

Deutsche Gesellschaft für die Vereinten Nationen (DGVN): [www.klimawandel-bekaempfen.de](http://www.klimawandel-bekaempfen.de)

Anknüpfend an den UN-Bericht über die menschliche Entwicklung (HDR) 2007/2008 "Den Klimawandel bekämpfen: Menschliche Solidarität in einer geteilten Welt" bietet das Internetportal "Klimawandel bekämpfen" der DGVN Hintergrundinformationen über die verschiedenen Dimensionen des Klimawandels, über Auswirkungen, Anpassungsmöglichkeiten und Klimaschutz.

## **"Sind sie ein Effizienz-Fuchs?"**

Initiative "Wir Klimaretter": [www.wir-klimaretter.de](http://www.wir-klimaretter.de)

Nicht nur einen Fundus an Hintergrundinformationen, sondern auch ganz praktische Anregungen für klimafreundliches Verhalten im Alltag bietet das Online-Magazin "Wir Klimaretter". Im Vorfeld der Bundestagswahl wurde eine Sonderseite eingerichtet.

## **"Für mich, für dich, für's Klima"**

Verbraucherzentralen: [www.verbraucherfuersklima.de](http://www.verbraucherfuersklima.de)

Viele praktische Tipps zum Energiesparen und für klimafreundlichere Mobilität, Ernährung und Konsum bietet die Klimakampagne der Verbraucherzentralen. Mit einem CO<sub>2</sub>-Rechner kann man seine ganz persönliche Klimabilanz erstellen.

## **"Vermeiden - Verlagern – Verbessern"**

Verkehrsclub Deutschland (VDC): [www.vcd.org/klima.html](http://www.vcd.org/klima.html)

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) bietet Anregungen für eine klimaverträglichere Mobilität und die Verlagerung des Verkehrs auf umweltschonendere Verkehrsmittel. Außerdem gibt es Tipps und Links für einen nachhaltigeren Tourismus.

## **"Nicht fliegen bleibt für die Umwelt das Beste"**

Atmosfair: [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)

Hintergrundinformationen zu Flugverkehr und Klimawandel sowie den Möglichkeiten, CO<sub>2</sub> einzusparen und zu kompensieren gibt "Atmosfair". Mit einem Emissionsrechner kann man herausfinden, wie stark man das Klima durch eine Flugreise belastet. Es werden Projekte vorgestellt, die "Atmosfair" mit Kompensationszahlungen unterstützt.

-ck-

(3.027 Anschläge, 56 Zeilen, September 2009)

## **Welttourismustag 2009: Kein Grund zum Feiern**

"Tourismus – Vielfalt feiern": Das Thema, das die Welttourismusorganisation (UNWTO) für den diesjährigen Welttourismustag ausgewählt hat, wirft viele Fragen auf, meint die "Ecumenical Coalition on Tourism" (ECOT) in einer zu diesem Anlass herausgegebenen Erklärung. Der Tourismus ermögliche zwar, den Reichtum dieser Erde zu

erleben, und das könne man als "Vielfalt feiern" bezeichnen. ECOT ist jedoch der Meinung, dass der diesjährige dreißigste Welttourismustag die Aufmerksamkeit auf die positiveren Seiten des Tourismus lenkt und dabei einige beunruhigende Dimensionen außer Acht lässt. Dazu gehört die Standardisierung des Tourismusangebots und sogar der Urlaubsorte, "Demonstrationseffekte" des Tourismus, auf die insbesondere jüngere Generationen ansprechen und eine konstruierte 'Authentizität', z.B. wenn aussterbende Traditionen "vorgeführt" werden, um Touristen zu unterhalten und so an ihre Dollars zu kommen. Der globalisierte Tourismus trage somit zu einer Homogenisierung von Kulturen bei. Er sei auch nicht immer der "natürliche Verbündete" biologischer Vielfalt, betont ECOT, sondern zerstöre sie auch, zum Beispiel im Falle von Langstreckenreisen, die zum Klimawandel beitragen, und bei hohem Touristenaufkommen. Um Vielfalt zu respektieren und zu feiern, sei ein Tourismus, der in den Händen lokaler Gemeinschaften ist, am besten geeignet, heißt es in der Erklärung.

**Weitere Informationen: [www.tourism-watch.de](http://www.tourism-watch.de) (ECOT-Erklärung im englischen Original)**

-ck-

(1.431 Anschläge, 18 Zeilen, September 2009)

## **"Equations" mit neuem Internetauftritt**

Die indische Nichtregierungsorganisation "Equations" mit Sitz in Bangalore hat ihren Internetauftritt völlig neu gestaltet und inhaltlich wesentlich ausgebaut. Unter [www.equitabletourism.org](http://www.equitabletourism.org) sind tourismuskritische Themen, Informationen zur Arbeit von "Equations" in den verschiedenen indischen Bundesstaaten sowie Kampagnen- und Veranstaltungsinformationen übersichtlich dargestellt. Zudem gibt es einen Pressepiegel. Das Archiv enthält derzeit Material aus den Jahren 2006 bis 2009 und soll nach und nach ergänzt werden.

-ck-

(563 Anschläge, 8 Zeilen, September 2009)

## **Literatur, Materialien**

### **ITB Kongress 2008**

#### **"Trends and Issues in Global Tourism 2009"**

Der Titel "Trends and Issues in Global Tourism 2009" suggeriert ein wenig mehr Aktualität, als das Buch bieten kann. Die Themenbeiträge des Sammelbandes basieren auf Präsentationen und Podiumsdiskussionen auf dem ITB Kongress "Market Trends & Innovations" vom März 2008. Die den Themenblöcken vorangestellten Statistiken stammen aus dem Jahr 2007 (vor der Krise) und basieren auf dem IPK Travel Monitor.

Besonders hervorzuheben ist der Schwerpunkt zum auf noch lange Zeit aktuell bleibenden Thema Klimawandel. Darin wird zum Beispiel das Konzept des "Zero Footprint" – eines ökologischen Fußabdrucks von Null – vorgestellt, das, so heißt es, allerdings nur funktionieren könne, wenn es Kompensationsmaßnahmen beinhaltet (was deutlich macht, dass es eben nicht wirklich funktioniert). Leider wird in diesem Zusammenhang auch das Pflanzen von Bäumen als gangbarer Weg dargestellt, um die Klimawirkungen von Langstreckenflügen zu verringern. Das greift jedoch zu kurz, da Bäume CO<sub>2</sub> erst nach und nach binden, und dies auch nicht dauerhaft, denn sobald ein Baum stirbt, wird das CO<sub>2</sub> wieder freigesetzt. Zudem gehen die Klimawirkungen des Flugverkehrs weit über das reine CO<sub>2</sub> hinaus.

Deutlich wird in dem Buch, dass es nicht so sehr der Klimawandel sein könnte, der den Weg zu mehr Energieeffizienz und innovativen Lösungen in der Luftfahrtindustrie weisen wird, sondern eher die Auswirkungen steigender Kerosinpreise. Damit wird dann aber in Frage gestellt, was Kulturwissenschaftler und Philosoph Peter Sloterdijk in seinem Blick auf den Tourismuskonsum hervorhebt: die "Demokratisierung des Luxus" dank des massiven Einsatzes fossiler Brennstoffe. Das Reisen, das in der Vergangenheit Eliten vorbehalten war, sei dadurch massenkonsumfähig geworden. Das gilt auch international. Asfa-Wossen Asserate, Prinz von Äthiopien, Schriftsteller und Unternehmensberater für Afrika und den Mittleren Osten weist darauf hin, dass bald schon die Chinesen die Deutschen als "Reiseweltmeister" abgelöst haben könnten.

**Trends and Issues in Global Tourism 2009. Von Roland Conrady und Martin Buck (Hg.). Springer Verlag, Heidelberg, 2009. 278 Seiten. ISBN 978-3-540-92198-1.**

-ck-

(2.058 Anschläge, 27 Zeilen, September 2009)

## **Flugverkehr und Klimawandel**

### **"Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions"**

Der Flugverkehr ist einer der am schnellsten wachsenden Wirtschaftsbereiche, die die Erderwärmung vorantreiben. In einem Sammelband haben Stefan Gössling und Paul Upham Beiträge zusammengestellt, in denen Wissenschaftler verschiedener Disziplinen in der Breite, aber zugleich im Detail die Wechselwirkungen zwischen dem Flugverkehr und dem globalen Klimawandel untersuchen. Was den Flugverkehr als "Klimakiller" neben seinem Wachstum so heraushebt, ist nicht nur der geschätzte Anteil, den er heute zum Klimawandel beiträgt, sondern auch die Tatsachen, dass Fliegen eine besonders klimaschädliche Aktivität ist und dass es – global gesehen – ein Privileg der Reichen ist.

Die tatsächlichen Emissionen eines Fluges sind nach wie vor schwer zu messen. Sie hängen nicht nur von der Länge der Reiseroute ab, sondern auch von der Auslastung und dem Gewicht der Fracht, den Bedingungen in der Atmosphäre, der Fluggeschwindigkeit und der Flughöhe. Was die Auswirkungen angeht, muss nicht nur das CO<sub>2</sub> berücksichtigt werden, sondern auch weitere Treibhausgase und Effekte wie Kondensstreifen und Zirruswolken, die noch nicht ausreichend erforscht sind. In jedem Fall, so eine der Schlussfolgerungen, wird eine Verringerung des Flugverkehrs für den Klimaschutz deutlich mehr bringen als nur die dadurch verringerten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions. Von Stefan Gössling und Paul Upham (Hg.), Earthscan, London/Sterling, 2009. 386 Seiten. ISBN 978-1-84407-620-8.**

-ck-

(1.411 Anschläge, 19 Zeilen, September 2009)

## **Ein Planet vor der Überhitzung**

### **Worldwatch-Bericht "Zur Lage der Welt 2009"**

Im Vorfeld des Kopenhagener Klimagipfels gibt der neue Bericht "Zur Lage der Welt 2009" des Washingtoner Worldwatch-Instituts einen Überblick über die politischen Herausforderungen, mit dem Klimawandel umzugehen. Die Technologien und menschlichen Fähigkeiten seien vorhanden, allein es fehle der politische Wille. Der

aber sei eine "erneuerbare Ressource", heißt es in dem Bericht, der unter dem Titel "Ein Planet vor der Überhitzung" in deutscher Ausgabe erschienen ist.

Ende dieses Jahrhunderts könnte die globale Durchschnittstemperatur bis zu sechs Grad wärmer sein als zu Beginn der Industrialisierung, warnt der Bericht und plädiert für ein groß angelegtes "Joint Venture" für Klima- und Energiesicherheit zwischen Industrie- und Schwellenländern. Der Bericht basiert auf den Erkenntnissen des Vierten Sachstandsberichts des Weltklimarates (IPCC) und zeigt Technologien, Verhaltensweisen, Institutionen und Abkommen auf, die notwendig sind, um die von vielen Wissenschaftlern prognostizierte Klimakatastrophe abzuwenden.

Der internationale Flug- und Schiffsverkehr sollte nach 2012 nicht wie im Kyoto-Protokoll einen "klimapolitischen Freifahrtschein" erhalten, schreiben Christoph Bals und Larissa Neubauer in ihrem Einführungsbeitrag zur deutschen Ausgabe. Auch warnen sie davor, vermiedene Entwaldung in den Emissionshandel einzubeziehen und einem Emissionsreduktionsziel der Industrieländer von 30 Prozent oder weniger gegenzurechnen. Das wäre "ein Ausverkauf für das globale Klima" so die Autoren.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Anpassung an den Klimawandel und die Stärkung der Widerstandsfähigkeit der Bevölkerung. Bei den Ärmsten der Armen gehe es dabei nicht darum, den Status Quo beizubehalten, sondern darum, ihren Lebensstandard nachhaltig zu verbessern. Ihre Probleme dürfen durch den Klimawandel nicht noch verschärft werden. Das Ziel sei "nicht die 'Erholung' von Schock- und Stresssituationen, sondern Fortschritt, d.h. ein Prozess, der es den Menschen ermöglicht, künftige Schock- und Stresssituationen besser zu bestehen – mit weniger Schäden für Mensch, Hab und Gut", heißt es in dem Bericht.

**Zur Lage der Welt 2009. Ein Planet vor der Überhitzung. Worldwatch Institute, in Zusammenarbeit mit der Heinrich-Böll-Stiftung und Germanwatch. Verlag Westfälisches Dampfboot, Münster 2009. 320 Seiten. ISBN 978-3-89691-765-2.**

-ck-

(2.198 Anschläge, 29 Zeilen, September 2009)

## **Globalisierte Sehnsuchtsorte**

### **"Abschalten – Paradiesproduktion, Massentourismus und Globalisierung"**

Wo sind die letzten Orte, an denen man vom Alltag abschalten kann, und was heißt heute überhaupt "abschalten"? Wie entstehen Sehnsuchtsorte im Zeitalter der Globalisierung? Krystian Woznicki sucht Antworten auf diese Fragen und findet sie, indem er die touristische Entwicklung unter dem Blickwinkel militärischer, wirtschaftspolitischer und kultureller Interessen beleuchtet. Zentral ist die Erkenntnis, dass die heutigen touristischen "Paradiese" nicht entdeckt, sondern gemacht werden – teilweise wie am Fließband produziert. Und nicht immer sind die heutigen Sehnsuchtsorte paradiesisch. Oft sind oder waren sie Schauplatz von Konflikten.

Es ist interessant und lesenswert, wie sich der Autor die Koinzidenz zwischen dem Tourismus und anderen Globalisierungsthemen erarbeitet. Im Mittelpunkt stehen dabei die Zusammenhänge zwischen militärischen Konflikten, Medien- und Filmwirtschaft und dem Tourismus. Man merkt dem Autor ein breites Interesse und Wissen an. Es ist heute zwar fast unstrittig, dass alles mit allem zusammenhängt; Krystian Woznicki springt jedoch in einem Tempo von Phänomen zu Phänomen, dass dem Leser

gelegentlich schwindelig wird. Eine konzentriertere Betrachtung hätte mehr Differenzierung und Tiefe zugelassen. So wirken einige Zusammenhänge konstruiert.

**Abschalten – Paradiesproduktion, Massentourismus und Globalisierung. Von Krystian Woznicki, Kulturverlag Kadmos, Berlin, 2008. ISBN 978-3-86599-046-4. 238 Seiten.**

-am-

(1.377 Anschläge, 18 Zeilen, September 2009)

## Veranstaltungen und Termine

### **Internationale "Responsible Tourism"-Konferenz in Belize**

Die dritte internationale Konferenz zum Thema "Verantwortlicher Tourismus in Zielgebieten" soll vom 19. bis 22. Oktober 2009 in Belmopan im zentralamerikanischen Belize stattfinden. Vier Themen stehen im Mittelpunkt: Tourismus und wirtschaftliche Entwicklung vor Ort, Auswirkungen des Tourismus auf die Küstenregionen, Auswirkungen des Kreuzfahrt-Tourismus sowie die Problematik von Zweitwohnsitzen.

**Weitere Informationen: <http://icrtbelize.org>**

-ck-

(456 Anschläge, 6 Zeilen, September 2009)

### **Weltweiter Klima-Aktionstag am 24. Oktober 2009**

Zu einem weltweiten Klima-Aktionstag am 24. Oktober 2009 ruft die Kampagne "350.org" auf. Gruppen in aller Welt sollen Aktionen zum Klimawandel organisieren und diese über das Internet vernetzen. Die Aktionen sollen eine klare Botschaft an die Entscheidungsträger dieser Welt senden: "Die Lösungsansätze zum Klimawandel müssen gerecht und wissenschaftlich begründet sein, sowie der Schwere der Krise gerecht werden", heißt es auf der Kampagnenwebsite. Die Zahl 350 stehe für 350 ppm – das Höchstmaß an CO<sub>2</sub>, das die Atmosphäre tragen könne.

**Weitere Informationen: [www.350.org/de](http://www.350.org/de)**

-ck-

(587 Anschläge, 8 Zeilen, September 2009)

### **Parallelveranstaltungen zur Klimakonferenz in Bangkok**

Anlässlich der UN-Klimaverhandlungen vom 29. September bis 9. Oktober 2009 in Bangkok, Thailand, organisiert der zivilgesellschaftliche Zusammenschluss "People's Action on Climate Change" (PACC) eine Reihe von Parallelveranstaltungen, in denen auch der Tourismus zur Sprache kommen wird. Die "Ecumenical Coalition on Tourism" (ECOT) organisiert am 2. Oktober von 14.00 bis 17.00 Uhr in der Mathayom Wat Benchamabophit School, Bangkok, einen Workshop zu Klimagerechtigkeit und Tourismus. Ferner wird es Bildungsveranstaltungen, Multiplikatorenschulungen und am 3. Oktober eine eintägige alternative Klimakonferenz geben. Für den 4. Oktober plant ECOT eine Partnerkonsultation und am 5. Oktober ist eine Demonstration vorgesehen. Mit einem von Frauen aus Asien gefertigten Patchwork soll ein Zeichen für die Einheit, Kreativität und Vielfalt der Frauen gegen den Klimawandel gesetzt werden.

**Weitere Informationen: [www.climatechangeaction.net](http://www.climatechangeaction.net)**

-ck-

(941 Anschläge, 12 Zeilen, September 2009)

## **Symposium "CSR in der touristischen Zuliefererkette"**

Um die Rolle der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung (Corporate Social Responsibility – CSR) in der touristischen Zuliefererkette geht es auf einem Symposium am 20. und 21. November 2009 im Euro Business College in Hamburg. Unter dem Titel "Nachhaltigkeit auf der ganzen Linie?" soll diskutiert werden, wie sich CSR in der Wertschöpfungskette umsetzen lässt und wie es sowohl für die touristischen Anbieter als auch für Touristen transparent gemacht werden kann. Außerdem soll der Frage nachgegangen werden, welche Bedeutung CSR-Kriterien für die Bevölkerung in den touristischen Zielgebieten haben. Das Symposium wird von "GATE – Netzwerk, Tourismus, Kultur e.V." in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern organisiert und vom Evangelischen Entwicklungsdienst (EED) unterstützt.

**Weitere Information und Anmeldungen unter: [www.gate-tourismus.de](http://www.gate-tourismus.de)**

-ck-

(842 Anschläge, 11 Zeilen, September 2009)

## **"Klimagerechtigkeit und Tourismus" in Kopenhagen**

Mit einer Veranstaltung zum Klimagipfel im Dezember in Kopenhagen wollen tourismuskritische Gruppen aus dem globalen Süden und Norden die Debatte über "Klimagerechtigkeit und Tourismus" befördern. Die Podiumsdiskussion wird organisiert von EED Tourism Watch in Zusammenarbeit mit der "Ecumenical Coalition on Tourism" (ECOT), "Naturfreunde Internationale", "Respect" und weiteren Partnern. Sie findet am 10. Dezember 2009 von 13.00 bis 15.00 Uhr im DGI-byen, Klimaforum 09 (Tietgensgade 65. 1704 Kopenhagen V, [www.dgi-byen.com](http://www.dgi-byen.com)) statt. Als Referenten sind Stefan Gössling, ein Vertreter/eine Vertreterin der "Ecumenical Coalition on Tourism" (ECOT), Mamadou Mbodji ("Naturfreunde Senegal") u.a. eingeladen. Die Moderation wird Imtiaz Muqbil übernehmen.

**Weitere (aktualisierte) Informationen: [www.tourism-watch.de](http://www.tourism-watch.de)**

-ck-

(801 Anschläge, 11 Zeilen, September 2009)

## **Konsultation zu CSR-Instrumenten im Tourismus in Chennai, Indien**

Um Instrumente für mehr Unternehmensverantwortung mit indischen Nicht-regierungsorganisationen, Basisorganisationen und Wissenschaftlern zu diskutieren, veranstaltet "Kabani – the other direction" vom 15. bis 16. Dezember 2009 eine Konsultation im Loyola College, Chennai, im südindischen Bundesstaat Tamil Nadu. CSR-Instrumente wie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, der Verhaltenskodex zum Schutz der Kinder vor sexueller Ausbeutung im Tourismus und die Nachhaltigkeitsberichte kleiner und mittelständischer Unternehmen sollen vorgestellt und auf ihre Anwendbarkeit im indischen Kontext geprüft werden. Die Konsultation wird in Kooperation mit indischen Partnern und mit EED Tourism Watch organisiert.

**Weitere (aktualisierte) Informationen: [www.tourism-watch.de](http://www.tourism-watch.de)**

-ck-

(784 Anschläge, 10 Zeilen, September 2009)

