

TOURISMUSENTWICKLUNG IM KLIMAWANDEL

HINTERGRÜNDE UND PERSPEKTIVEN ZUR ROLLE DES TOURISMUS
IN DER INTERNATIONALEN KLIMAPOLITIK



In Kooperation mit:



INHALT

1	Tourismus im Portrait	3
2	Die Reiseindustrie im Klimawandel	5
3	Knackpunkt Flugverkehr	9
4	Tourismus in der Klimapolitik	11
5	Klimaschutz als Gefahr für Entwicklungsziele?	15

Häufig verwendete Abkürzungen:

EU-ETS	Europäisches Emissionshandelsschema
IATA	Internationale Flugtransport-Vereinigung
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
IPCC	Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen
LDC	Am wenigsten entwickelte Länder
RFI	Strahlungsantriebs-Messziffer
SIDS	Kleine Inselentwicklungsländer
UNFCCC	Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen
UNWTO	Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen
WTTC	World Travel and Tourism Council
ATAG	Air Transport Action Group

EINLEITUNG

Im Jahr 2012 soll das Kyoto-Protokoll durch ein neues internationales Abkommen ersetzt werden, welches „Klimagerechtigkeit“ herstellen muss. Global gesehen ist der Klimawandel ein zutiefst ungerechtes Phänomen: Verursacht wurde und wird er durch einen übermäßigen Ressourcenkonsum eines kleinen Teils der Weltbevölkerung, vorwiegend in den industrialisierten Ländern, während dessen Folgen bereits heute eine Existenzbedrohung für viele Menschen im globalen Süden sind. Als doppelte Herausforderung gilt es, die weltweiten Treibhausgasemissionen deutlich zu reduzieren, um die schlimmsten Konsequenzen des Klimawandels noch abzuwenden, und gleichzeitig in den von den negativen Folgen des Klimawandels hauptbetroffenen Weltregionen umfangreiche Anpassungsmaßnahmen zu treffen. Die Verantwortung dafür liegt in beiden Fällen, gemäß dem Verursacherprinzip, bei den Industriestaaten. Neben klaren Bekenntnissen auf politischer Ebene müssen von diesen Ländern auch seitens der Bevölkerung starke Impulse für Änderungen beim Lebensstil ausgehen.

Stichwort „Lebensstil“: Tourismus ist ein anschauliches Beispiel für die vorherrschende globale Klimaungerechtigkeit. In den Ländern des Nordens ist das Reisen für einen Großteil der Bevölkerung nicht mehr aus dem privaten oder beruflichen Leben wegzudenken. Tourismus als Konsumtätigkeit ist jedoch global gesehen ein Privileg Weniger, welche durch die damit verbundenen Emissionen aus dem Personentransport überproportional zum Klimawandel betragen. Gleichzeitig, so wird oft kolportiert, sind aber viele Länder des Südens von den globalen Reiseströmen wirtschaftlich in hohem Maß abhängig. Sind also Änderungen beim Reiseverhalten, die gut für das Klima sind, gleichzeitig schlecht für die Armutsbekämpfung?

Diese Publikation informiert über Hintergründe zu dieser klima- wie entwicklungspolitisch komplexen Frage. Eines liegt klar auf der Hand: Die Wechselwirkungen zwischen Klimawandel und Internationaler Entwicklung stellen erhebliche Herausforderungen an die Tourismuspolitik. Wie alle anderen Wirtschaftssektoren hat der Tourismus die Verantwortung für eine beträchtliche Reduktion seiner Emissionsintensität. Hierzu braucht es während der Post-Kyoto-Verhandlungen klare Signale und Zielsetzungen seitens der Reisewirtschaft. Im Sinne der Klimagerechtigkeit ist ebenfalls klar: Die damit verbundenen Kosten und strukturellen Änderungen dürfen nicht zu Lasten der Ärmsten der Welt fallen. Auch wenn unter den Akteuren der internationalen Tourismuspolitik, welche ebenso wie ihre jeweiligen Positionen in dieser Publikation vorgestellt werden, Einigkeit über diesen Grundsatz zu herrschen scheint, gibt es hinsichtlich der Umsetzung und der dabei zu setzenden Prioritäten noch große Anschauungsunterschiede.

1 TOURISMUS IM PORTRAIT

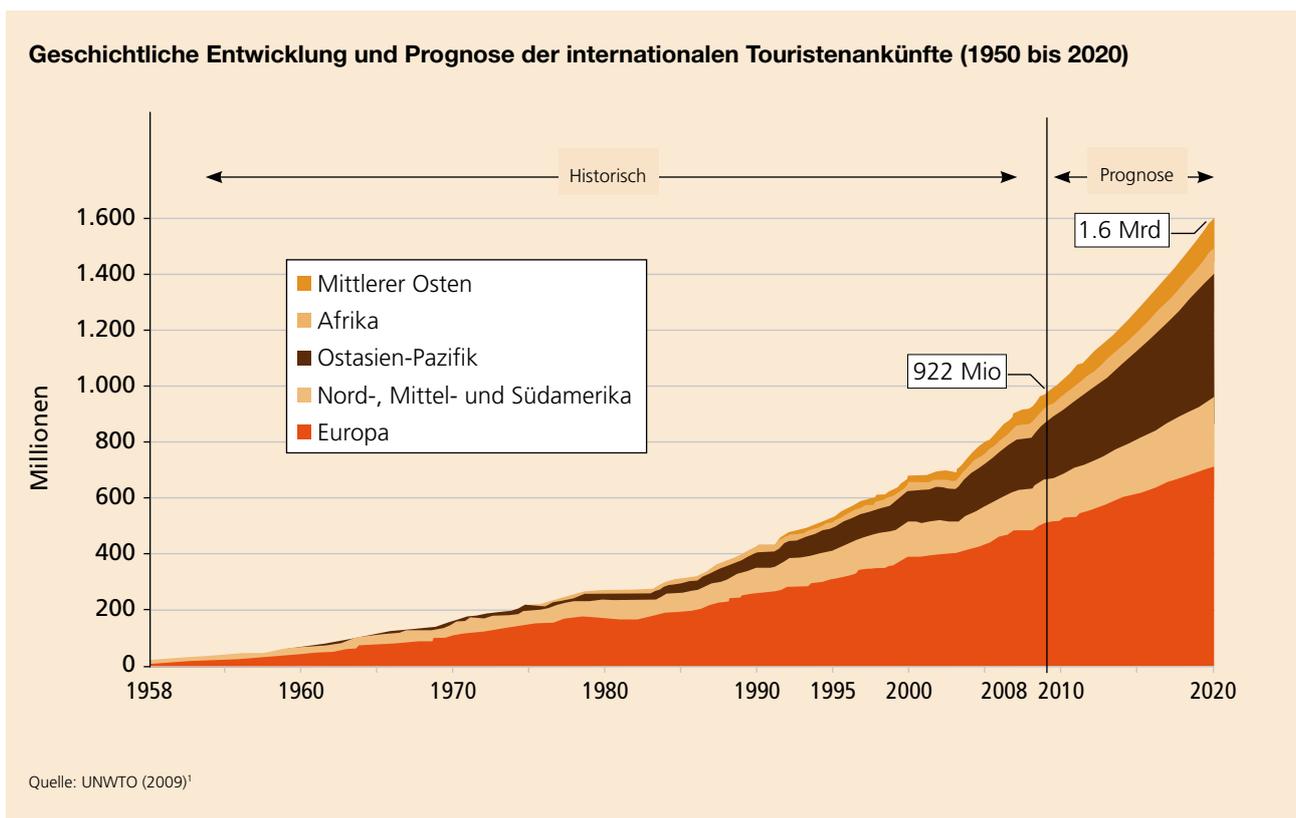
PHÄNOMEN DER WOHLSTANDSGESELLSCHAFT

Der Tourismus als soziales Phänomen ist eng verbunden mit der Entstehung postindustrieller Gesellschaften im 20. Jahrhundert. So hat sich das Reisen von einem Luxus- zu einem Massenprodukt gewandelt, welches heutzutage in den Ländern des Nordens für einen Großteil der Bevölkerung erschwinglich ist. Das rasante Wachstum der touristischen Nachfrage wird zurückgeführt auf eine günstige Konstellation von wirtschaftlicher Dynamik, politischer Liberalisierung, innovativer Transporttechnologie und neuen Wertehaltungen. Vor allem letztere spielen eine zentrale Rolle bei der Freizeitgestaltung der Menschen. Während das Motiv der Erholung vermehrt in den Hintergrund tritt, sind Urlaubsreisen heutzutage vor-

wiegend ein Ausdruck des persönlichen Lebensstils und ein Instrument zur Selbstverwirklichung. Damit nimmt die Bedeutung der Funktion des Reisens als ein gesellschaftliches Statussymbol zu. Galt man vor einigen Jahrzehnten als wohlhabend, wenn man einmal pro Jahr einen Urlaub unternahm, muss man sich für denselben gesellschaftlichen Status heutzutage mehrmaliges Verreisen – mitunter zu exotischen Destinationen – leisten können. So war der internationale Urlaubsmarkt in den letzten Jahrzehnten von einem „hypermobilen“ Nachfragetrend gekennzeichnet: öfter, weiter und schneller.

... GLOBALISIERTER WIRTSCHAFTSZWEIG ...

Die „Demokratisierung des Reisens“ hat eine gewichtige Querschnittsbranche der globalisierten Wirt-





WAS IST TOURISMUS UND WO FINDET ER STATT?

Per Definition der Vereinten Nationen bezieht sich der Begriff Tourismus auf die Aktivität bei welcher „Personen zu Orten außerhalb ihres gewöhnlichen Umfeldes reisen und sich dort für nicht mehr als ein Jahr aufhalten aus Freizeit- oder geschäftlichen Motiven, die nicht mit der Ausübung einer bezahlten Aktivität am besuchten Ort verbunden sind.“⁷

Obwohl im allgemeinen Sprachgebrauch Tourismus meistens als Bezeichnung für das **Urlaubsreisen** verwendet wird, machen diese nur etwa die Hälfte aller grenzüberschreitenden Ankünfte aus. Die restlichen Reisen finden aus **geschäftlichen, religiösen oder gesundheitlichen Motiven** statt, oder dienen dem **Besuch von Freunden und Verwandten**.

Statistisch wird zwischen nationalem und internationalem Tourismus unterschieden. Der **nationale Tourismus** bezieht sich auf alle Reiseströme innerhalb der einzelnen Länder. Da er nicht überall einheitlich gemessen wird, liegen auf globaler Ebene keine vergleichbaren statistischen Daten vor. Die Summe aller nationalen Tourismusströme wird allerdings auf ein Vielfaches des internationalen Tourismusvolumens geschätzt.⁸ Der **internationale Tourismus** bezieht sich auf alle grenzüberschreitenden Reiseströme und ist statistisch gut erfasst. Es wird überwiegend zwischen den Industrieländern gereist. Im Jahr 2005 konnten rund 60 % aller internationalen Tourismusankünfte der Gruppe der hoch entwickelten Länder zugerechnet werden, hingegen entfielen nur 1,2 % auf die Gruppe der am wenigsten entwickelten Länder (LDCs). Allerdings wächst der Tourismus in diesen Ländern vergleichbar schneller: Zwischen den Jahren 2000 und 2005 stieg die Zahl der Ankünfte in der Gruppe der LDC's um 48 %, wohingegen der durchschnittliche Zuwachs aller Entwicklungs- und Schwellenländer bei 34 % und der weltweite Schnitt lediglich bei 17 % lag.⁵ Betrachtet man die internationalen Tourismusströme nach Herkunft, zeigt sich eine sehr starke Konzentration der Quellmärkte in den industrialisierten Ländern.¹

schaft hervorgebracht, die heute eng mit anderen Bereichen wie Energie-, Bau-, Transport- und Landwirtschaft, Handel oder Kommunikationstechnologien verknüpft ist. Denn Tourismus als Wirtschaftssektor beschränkt sich nicht nur auf den Urlaubs- und Freizeitreiseverkehr, sondern schließt auch das Reisen für geschäftliche Zwecke oder für den Besuch von Freunden und Verwandten mit ein (siehe Kasten). Alleine der grenzüberschreitende Tourismus – welcher beträchtlich kleiner ist als die Gesamtheit der innerstaatlichen Reiseströme – stellt heute rund 30 % der globalen Dienstleistungsexporte. Die Zahl der internationalen Tourismusankünfte stieg von 25 Millionen im Jahr 1950 auf 924 Millionen im Jahr 2008, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von rund 6,5 % entspricht. Trotz kurzfristiger Wachstumseinbrüche durch Ereignisse wie die Terroranschläge im Jahr 2001 oder die Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008-2009 hält die Welttourismusorganisation (UNWTO) an der Prognose fest, dass sich die internationalen Ankünfte bis zum Jahr 2020 auf rund 1,6 Milliarden erhöhen werden.^{1,2}

... UND GEPRIESENER „ENTWICKLUNGSMOTOR“

Obwohl die überwiegende Mehrheit der grenzüberschreitenden Tourismusankünfte in den industrialisierten Ländern stattfindet, verzeichnen die Schwellen- und Entwicklungsländer beträchtlich höhere Zuwachsraten. Im Jahr 2005 erwirtschafteten die letzteren beiden Gruppen gemeinsam rund 205 Milliarden US-Dollar aus dem internationalen Tourismus, welches einem weltweiten Anteil von rund 30 % entspricht.⁵ In den großen Schwellenländern ist zudem noch ein außerordentlicher Anstieg des innerstaatlichen Tourismus zu verzeichnen: Indien und China melden zweistellige Zuwachsraten pro Jahr für ihre nationalen Reisemärkte.^{3,4} Es ist daher wenig überraschend, dass der Tourismus von internationalen und nationalen Institutionen zunehmend als ein wirtschaftlicher Entwicklungsmotor betrachtet wird. Speziell für die Gruppe der am wenigsten entwickelten Länder (LDCs) wird er als ein wirkungsvolles Instrument zur Armutsbekämpfung angepriesen, auch wenn deren Anteil am weltweiten Tourismusvolumen noch marginal ist.^{5,6}

2 DIE REISEINDUSTRIE IM KLIMAWANDEL

Spätestens seit Veröffentlichung des vierten Sachstandsberichtes des IPCC im Jahr 2007 wird die globale Erwärmung auch in der Tourismuswirtschaft zunehmend als ein wichtiges Thema wahrgenommen. Man geht davon aus, dass der Klimawandel die Entwicklung des gesamten Sektors in den kommenden Jahrzehnten stark beeinflussen wird.⁹ Studien zeigen ein ambivalentes Bild: einerseits ist der Tourismus als wachsender Treibhausgasemittent ein wesentlicher Mitverursacher des Klimawandels, und andererseits wird er – speziell in den Ländern des Südens – ein Leidtragender der direkten und indirekten Folgen der globalen Erwärmung sein.¹⁰

TOURISMUS IST EIN MITVERURSACHER DES KLIMAWANDELS

Es wird geschätzt, dass der Tourismussektor durch Personentransport, Beherbergung und verschiedene Aktivitäten in den Destinationen rund 5 % der globalen CO₂-Emissionen verursacht.¹⁰ Werden noch

andere Treibhauseffekte neben den CO₂-Emissionen berücksichtigt, könnte der Anteil des Tourismus am menschengemachten Klimawandel sogar bis zu 12,5 % betragen.^{1,11}

Der Großteil der tourismusbedingten Emissionen – rund drei Viertel – kann dem Flug- und Autoverkehr zugerechnet werden. Vor allem Flugreisen zeigen im Vergleich zu anderen Reiseformen hohe Umweltkosten: Obwohl sie nur 17 % aller Reisen betragen, sind sie für 40 % der touristischen Emissionen verantwortlich. Noch deutlicher wird diese Schere bei Langstrecken-Flugreisen, welche mit einem Marktanteil von lediglich 2,2 % bereits 16 % der Sektoremissionen verursachen. Bus- und Bahnreisen tragen hingegen zusammen nur 1 % zu den Emissionen bei, obwohl sie 16 % aller Reisen repräsentieren.¹⁰

Innerhalb des Tourismussektors sind die Emissionen sehr heterogen und können zwischen einigen Kilogramm und mehreren Tonnen CO₂ pro unternom-



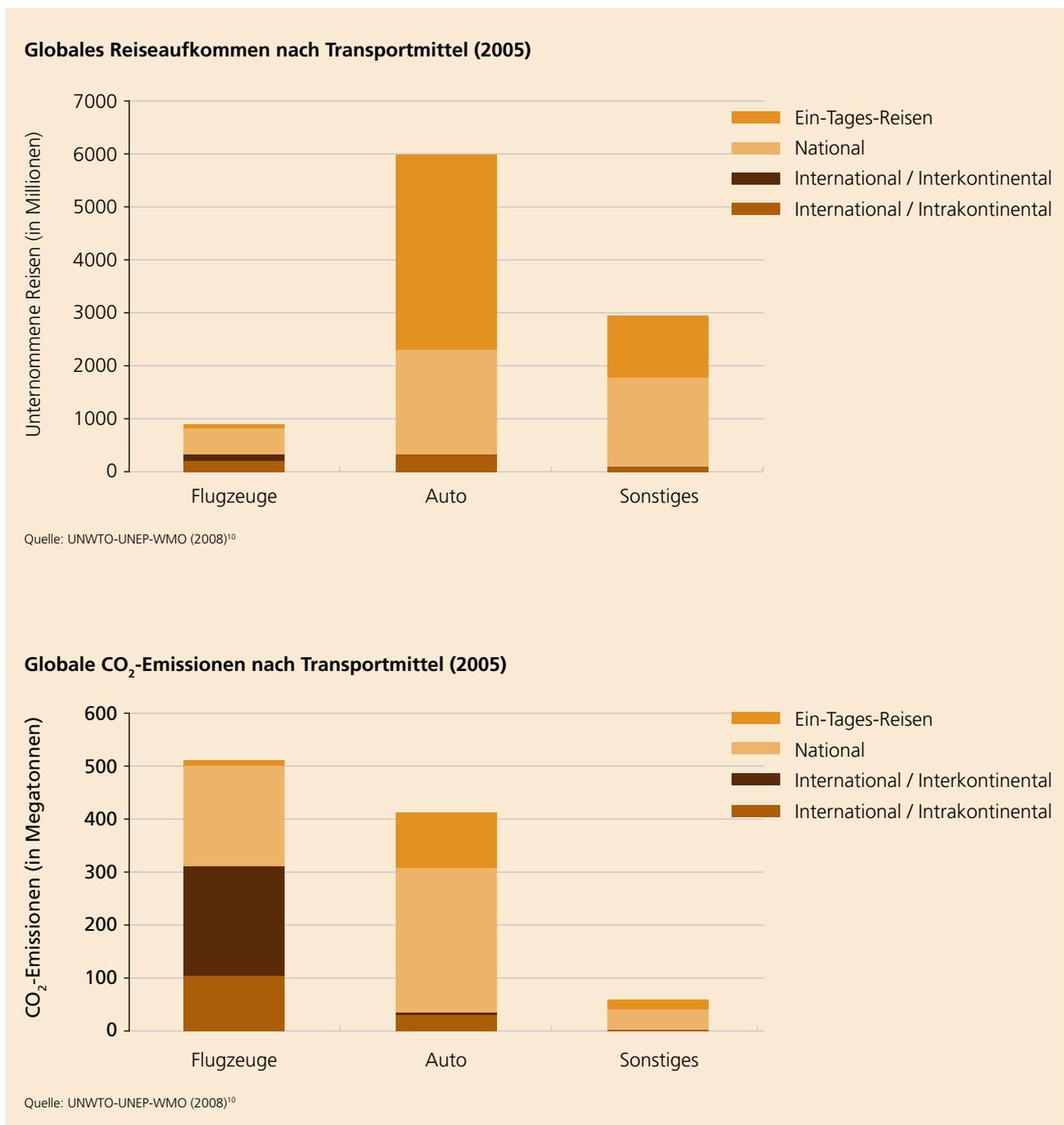
¹ Diese Werte berücksichtigen internationale und nationale Tourismusströme, sowie auch Ein-Tages-Reisen. Die Unterschiede sind zurückzuführen auf wissenschaftliche Unsicherheiten zu den Klimawirkungen von flugverkehrsbedingten Zirruswolken. Der Maximalwert basiert auf Modellberechnungen aus dem Jahr 2007, aktualisiert mit Daten aus dem Jahr 2009.

mener Reise betragen. Die wichtigsten Faktoren für die Emissionsintensität sind die Distanz zwischen Ursprungs- und Zielgebiet sowie die gewählte Transportart. Bahn und Bus haben eine wesentlich bessere Energiebilanz als Flugzeug und Auto: verursacht das Flugzeug im Schnitt 350 und das Auto 140 Gramm CO₂-Äquivalente¹¹ pro Personenkilometer, so erreicht die Bahn einen Wert von 30 und der Bus sogar von 20 Gramm.¹²

Aufgrund der starken Wachstumsprognosen, besonders im internationalen Reiseverkehr, wird bis zum Jahr 2035 eine Verzweieinhalbfachung der Sektoren-

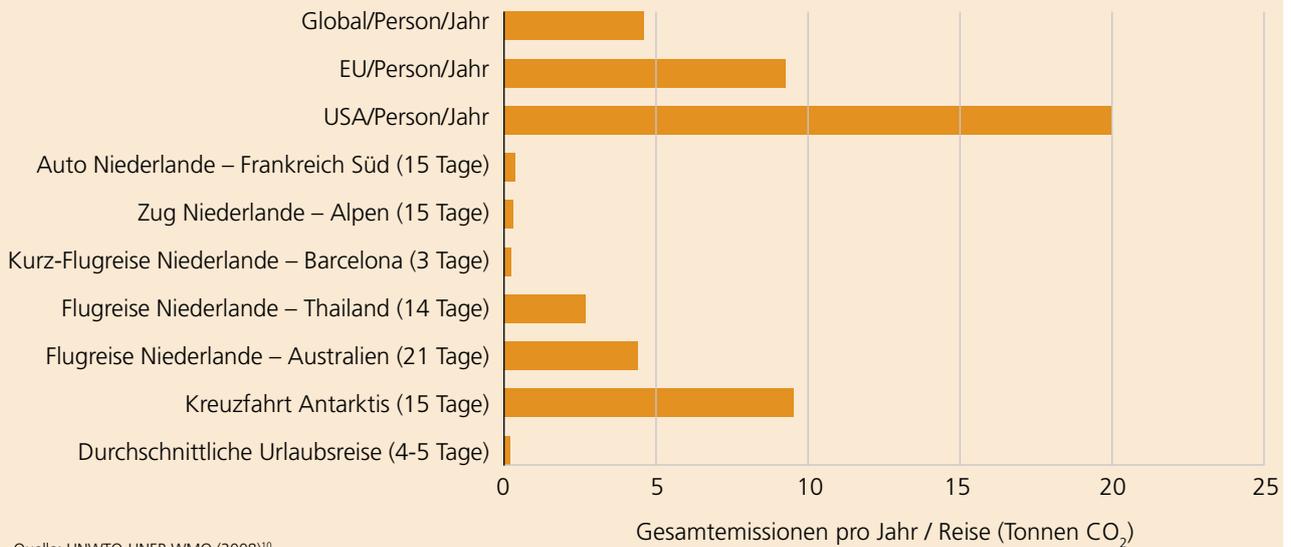
emissionen prognostiziert (+161 %) – hierbei sind standardmäßige Verbesserungen in der Energieeffizienz von Flugzeugen, Autos und Hotels bereits berücksichtigt. Studien zeigen, dass eine absolute Emissionsreduktion nur durch eine Kombination von mehreren Maßnahmenbündeln erreicht werden kann¹⁰:

- **Technologische Maßnahmen** für die Verbesserung der Treibstoff- und Energieeffizienz, den Umstieg auf erneuerbare Energiequellen und die Entwicklung von alternativen Verkehrsmitteln.
- **Soziokulturelle Maßnahmen** für gesellschaftliche Änderungen im Reiseverhalten, hin zu durch-



¹¹ Die Größe „CO₂-Äquivalent“ berücksichtigt auch andere Treibhausgase wie Methan, Lachgas, FCKW oder Ozon. Hierbei wird deren Treibhauspotential in die entsprechende Menge CO₂ umgerechnet. Die Emissionszahlen basieren auf folgenden Auslastungsgraden: Flugzeug 75 %, Auto 50 %, Bahn 60 %, Bus 90 %.

Jährliche Pro-Kopf-Emissionen im Vergleich zu ausgewählten Urlaubsreisen



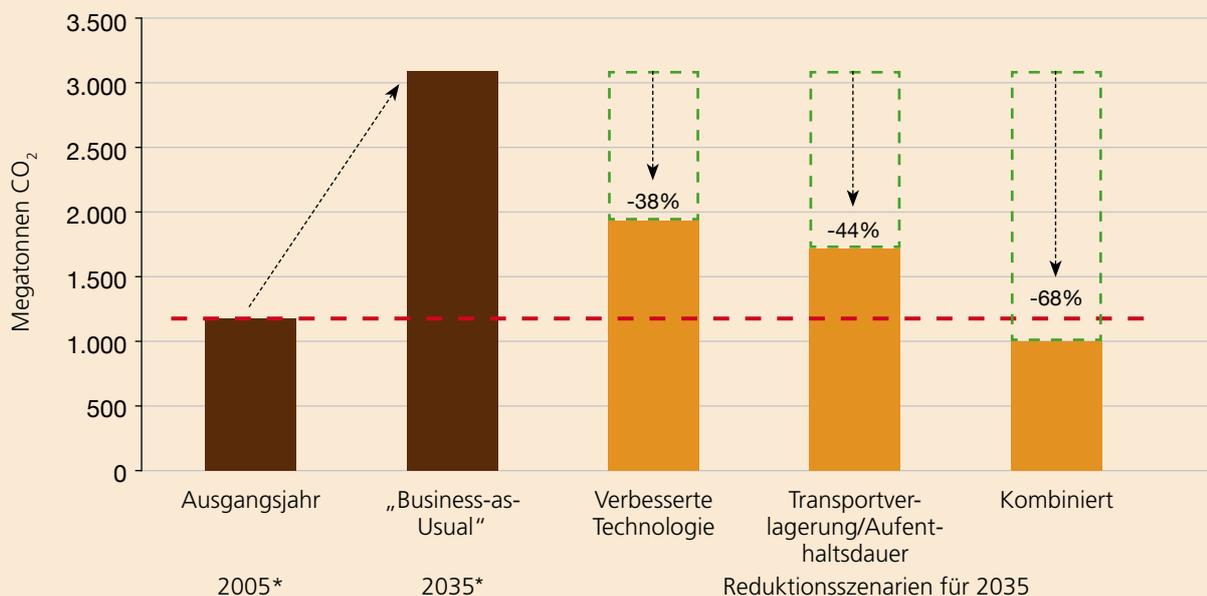
schnittlich kürzeren Reisedistanzen und weniger Urlaubsreisen pro Person, bei gleichzeitig längeren Aufenthaltszeiten an den Destinationen.

- **Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung** von energieintensiven Transportmitteln wie Flugzeug und Auto auf energieeffiziente Transportmittel wie Bus und Bahn.

Durch eine optimale Ausschöpfung der Reduktionspotentiale in diesen Bereichen könnten nach heutigem Wissensstand die Sektoremissionen bis zum Jahr 2035 gegenüber dem Jahr 2005 leicht reduziert

werden (- 16 %).¹⁰ Allerdings wird der Tourismus selbst in diesem optimistischen Szenario noch weit hinter den vom Weltklimarat IPCC empfohlenen Emissionsreduktionen bleiben, die für eine Stabilisierung der globalen Erwärmung unter der gefährlichen Grenze von 2 Grad Celsius nötig sind (- 85 % im Zeitraum 1990-2050).¹³ Da andere Wirtschaftssektoren damit einen größeren Teil der Reduktionslast tragen müssen, wird die Tourismusindustrie in den kommenden Jahren zunehmend in einen politischen Erklärungsbedarf geraten.

Ausgewählte Szenarios für das Reduktionspotenzial im globalen Tourismus bis 2035



* exkludiert Ein-Tages-Reisen; Quelle: UNWTO-UNEP-WMO (2008); 10



TOURISMUS IST AUCH LEIDTRAGENDER DES KLIMAWANDELS

Die zweite Rolle, die dem Tourismus im Zusammenhang mit dem Klimawandel zukommt, ist jene des Betroffenen. Die Reiseindustrie wird, wie auch die Sektoren Landwirtschaft, Versicherungen, Energie und Transport, als ein hoch klimaempfindlicher Wirtschaftssektor eingestuft. Die Auswirkungen des Klimawandels auf den Tourismus sind vielseitig. So haben Klimaänderungen direkte Auswirkungen auf die Länge und Qualität der Saisonen und damit auf das Reiseverhalten der TouristInnen. Langfristig verändert der Klimawandel touristisch genutzte Naturräume, Infrastrukturen und Zulieferketten, und kann durch Wirtschaftsabschwung oder Massenmigration zu politischer Instabilität in den Destinationen führen. Auch politische Maßnahmen zum Klimaschutz – und die damit einhergehenden Änderungen in der Personenmobilität – werden einen Einfluss auf die Entwicklung des Tourismus haben.¹⁰ Vor allem der letztgenannte Bereich sorgt für politische Kontroversen unter den verschiedenen Akteuren.

Bei diesen Veränderungsprozessen wird es „Gewinner“ und „Verlierer“ geben – innerhalb der verschiedenen Marktsegmente, bei Destinationen, aber auch bei den einzelnen Betrieben und Beschäftigten. Innerhalb des Tourismus-Systems haben die KonsumentInnen das größte Anpassungsvermögen, da diese meist frei zwischen Zielgebieten und Saisonen entscheiden können. Den Folgen des Klimawandels wenig entgegengesetzt haben hingegen viele Tourismusdestinationen in den Ländern des Südens, denen oft finanzielle Ressourcen und Know-how für notwendige Strukturanpassungen fehlen.¹⁰

GANZHEITLICHE ANTWORT MIT BLICK AUF DIE BETROFFENEN NÖTIG

Bei der Suche nach politischen Antworten ist es wichtig, die Rollen des Tourismus als Mitverursacher und als Leidtragender zusammenhängend zu betrachten: Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung dürfen sich in ihrer Wirkung nicht gegenseitig aufheben. Zu beachten gilt, dass bestimmte Formen des Reisens in höherem Maße zum Klimawandel beitragen als andere – weshalb klimapolitische Maßnahmen auf die entsprechenden Reduktionspotenziale ausgerichtet werden müssen. Es werden auch nur bestimmte Segmente des Tourismus sehr negativ vom Klimawandel beeinflusst werden.

Unter den „Verlierern“ gilt es zwischen jenen zu unterscheiden, die ihre wirtschaftliche Grundlage aus eigener Kraft anpassen können – wie zum Beispiel bestimmte Destinationen in den Ländern des Nordens oder breit diversifizierte und multinational agierende Tourismuskonzerne – und zwischen jenen, die über wenig Anpassungspotenzial verfügen – zum Beispiel sozial schlecht abgesicherte Saisonbeschäftigte in gefährdeten Inseldestinationen. Anpassungsmaßnahmen und finanzielle Unterstützungen in der Reiseindustrie müssen also jene Menschen im Fokus haben, welche innerhalb des Tourismus-Systems bereits jetzt am meisten benachteiligt sind und die negativen Auswirkungen des Klimawandels wirtschaftlich als Erste zu spüren bekommen. Die Schaffung von entsprechenden klimagerechten Rahmenbedingungen ist die zentrale Aufgabe der internationalen Tourismuspolitik auf dem Weg nach „Post-Kyoto“.

3 KNACKPUNKT FLUGVERKEHR

FLUGINDUSTRIE VERHARMLOST KLIMAWIRKUNGEN

Als die größte und am schnellsten wachsende Emissionsquelle des Tourismus kommt dem Flugverkehr vermehrt Aufmerksamkeit bei Diskussionen über Klimaschutzmaßnahmen zu. Die Flugindustrie verweist oft darauf, dass ihr Anteil an den globalen CO₂-Emissionen lediglich 2 % darstellt und sie im Vergleich zu ihrer Wirtschaftsleistung einen relativ geringen Beitrag zum Klimawandel leisten würde.¹⁴ Diese Zahl basiert allerdings auf Flugverkehrs-Statistiken aus dem Jahr 2000¹⁵ – inzwischen ist der Sektor beträchtlich gewachsen – und lässt signifikante treibhauswirksame Nebeneffekte unberücksichtigt, wie zum Beispiel die flugverkehrsbedingte Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken.¹⁶ IPCC-Autoren kommen in einer aktuellen Studie zu dem Schluss, dass der weltweite Flugverkehr im Jahr 2005, unter Einbeziehung des besten Schätzwertes für Nicht-CO₂-Effekte, einen Anteil von 4,9 % am menschengemachten Klimawandel hatte.¹⁷ Diese Zahl muss weiter vor dem Hintergrund gesehen werden, dass lediglich 2 % der Weltbevölkerung am Flugverkehr teilnehmen.¹⁸

CO₂ IST KEINE GEIGNETE MASSEINHEIT

Aufgrund der vielen unterschiedlichen Parameter wird die Klimawirkung aus dem Flugverkehr in der Wissenschaft über den so genannten Strahlungsantrieb (engl. „Radiative Forcing“, kurz: RF) gemessen, welcher sich auf zeitliche Änderungen in der Strahlungsbilanz der Atmosphäre bezieht. Um eine bessere Vergleichbarkeit des Flugverkehrs mit anderen Emissionsquellen herzustellen, hat der IPCC den „Radiative Forcing Index“ (RFI) entwickelt. Dabei handelt es sich um einen Multiplikator, mit welchem der Strahlungsantrieb in die Maßeinheit CO₂ übersetzt werden kann. So empfiehlt der IPCC, dass die CO₂-Emissionen mit einem Faktor zwischen 1,9 und 4,7

multipliziert werden müssen, um dessen tatsächliche Klimawirkung zu reflektieren.^{15,19} Obwohl die Verwendbarkeit des RFI als langfristiger Maßstab in der Klimapolitik noch umstritten ist^{16,11}, stellt er derzeit das beste Instrument zur Bewertung der Klimawirkungen im Flugverkehr dar.

ZWEIFELHAFTE HOFFNUNGEN AUF EFFIZIENZVERBESSERUNGEN UND AGROTREIBSTOFFE

Große Teile der Flugindustrie stellen in Aussicht, bis zu den Jahren 2035–2040 eine absolute Reduktion der CO₂-Emissionen durch Energieeffizienz (kontinuierliche Flotten- und Triebwerkserneuerung), verbessertes Flugverkehrsmanagement sowie durch Verwendung von Agrotreibstoffen zu erreichen. So geht die Internationale Zivilluftfahrtsbehörde ICAO davon aus, dass die Emissionen aus dem Flugverkehr bis zu diesem Zeitpunkt noch leicht steigen, dann aber bis zum Jahr 2050 auf 50 % des Wertes vom Jahr 2005 fallen werden.²⁰ Eine ähnliche Entwicklung wird von der IATA, der internationalen Interessensvertretung der Flugindustrie, kommuniziert.²¹ Allerdings bietet die ICAO keine wissenschaftlichen Hintergrundinformationen zu diesem konzeptionellen Szenario¹¹, und so bleiben wichtige grundlegende Fragen hinsichtlich der Reduktionspotentiale durch Energieeffizienz und Agrotreibstoffe unbeantwortet. Die Effizienzverbesserungen im Flugverkehr werden von Jahr zu Jahr geringer und scheinen an ihre technischen Grenzen zu stoßen²², wohingegen der absolute Treibstoffbedarf im Flugverkehr sich jährlich um 2 % bis 3 % erhöhen wird.¹⁷ Agrotreibstoffen der „2. und 3. Generation“ (gewonnen aus Pflanzen, die angeblich nicht in Konflikt mit der Nahrungsmittelproduktion stehen) wird zwar technisches Potenzial für Emissionseinsparungen zugesprochen, allerdings ist der Flächenbedarf für den Anbau der dafür benötigten Mengen hoch problematisch. (siehe Box Agrotreibstoffe)

III Der RFI zu einem bestimmten Zeitpunkt wird, wie der Strahlungsantrieb bei langlebigen Substanzen, durch die Geschichte der Emissionen mitbestimmt. Da sich der RFI bei konstant gehaltenen Luftverkehrsemissionen im Lauf der Zeit verringert, würde er als Grundlage für Regelwerke zum Klimaschutz Verzerrungen verursachen.

AGROTREIBSTOFFE ALS ZUKUNFTSLÖSUNG?

Im Vorfeld der Weltklimakonferenz COP 15 in Kopenhagen kündigt die ICAO eine internationale Initiative zur Entwicklung von Agrotreibstoffen für den Flugverkehr an.²³ Von der Industrie werden hierbei vor allem die „Agrotreibstoffe der 3. Generation“, produziert etwa aus Algen oder Jatropha (Purgiernuss), als eine langfristige Problemlösung angepriesen. So wird am Beispiel der Jatropha-Pflanze argumentiert, dass diese auch auf sehr trockenen Böden angebaut werden kann und deshalb nicht in direkten Konflikt mit der Lebensmittelproduktion gerät.^{24,25}



Kritiker verweisen allerdings darauf, dass Agrotreibstoffe – sollten diese jemals für den Flugverkehr geeignet sein – nicht vor 2020 in großen Mengen zur Verfügung stehen werden und deren Beimengung lediglich eine Emissionsreduktion von 5 % bis zum Jahr 2025 erzielen könne.²⁶ Wenngleich der Anbau der Jatropha-Pflanze zur Kraftstoffgewinnung unter bestimmten Voraussetzungen in einer Subsistenzwirtschaft sinnvoll sein kann, warnen Experten vor einer großflächigen Kultivierung für den Export. Um zum Beispiel den Energiebedarf des weltweiten Flugverkehrs aus dem Jahr 2005 mit Agrotreibstoffen aus Jatropha abzudecken, wäre eine Anbaufläche von 1 Million km² nötig – was der Größe von Deutschland, Frankreich, Holland und Belgien zusammen entspricht. Dieser Flächenbedarf würde sich in den nächsten 15 Jahren noch verdoppeln, was angesichts des weltweiten Bevölkerungswachstums zu Landkonflikten und Ernährungsengpässen führen könnte.¹¹ Trotz der bescheidenen Anforderungen der Jatropha-Pflanze erhöht sich nämlich ihr Ertrag mit erhöhter Wasserzufuhr wesentlich, und würde deshalb auch von LandwirtInnen auf Ackerland angebaut werden, sobald sich damit ein höherer Verkaufspreis als mit Nahrungsmitteln erzielen lässt.²⁷

4 TOURISMUS IN DER KLIMAPOLITIK

TOURISMUS IST KEIN DIREKTER VERHANDLUNGSGEGENSTAND

Politische Antworten auf den Klimawandel werden auf internationaler Ebene unter dem Schirm der UN-Klimarahmenkonvention (UNFCCC) koordiniert. Bei den jährlich stattfindenden Vertragsstaatenkonferenzen (Conferences of Parties, kurz: COP) werden Ziele und Verpflichtungen für die einzelnen Länder zur Reduktion von Treibhausgasemissionen verhandelt. Als Grundlage gilt hierbei das Prinzip der „allgemeinen aber differenzierten Verantwortlichkeit“ (CBDR), durch welches die historische Verantwortung der Industrienationen berücksichtigt werden soll. Bei den Verhandlungen zu den marktbasierten Reduktionsmechanismen innerhalb des Kyoto-Protokolls, wie „Clean Development Mechanism“ (CDM) oder „Joint Implementation“ (JI), entstehen Bezüge zu grundlegenden Wirtschaftssektoren wie Industrie, Energie, Transport, Land- und Forstwirtschaft, Gebäude- oder Abfall- und Abwasserwirtschaft. Der Tourismus, welcher als Querschnittssektor indirekt Emissionen in diesen Bereichen verursacht, wird dabei meist nicht explizit angesprochen. Allerdings ist die Reisewirtschaft als eine der weltweit größten Dienstleistungsbranchen in der politischen Verantwortung, sich konstruktiv bei den einzelnen Teilbereichen einzubringen – allen voran mit Lösungsvorschlägen zum Personentransport.

DIE REISEBRANCHE BEZIEHT POSITION

Bei der Einbindung des Tourismus in die Klimapolitik spielt die Welttourismusorganisation (UNWTO) eine zentrale Rolle. Im Jahr 2007 hat sie nach mehrjähriger Konsultations- und Forschungsarbeit die „Davos-Deklaration zu Klimawandel und Tourismus“ verabschiedet, welche ein Positionspapier mit Handlungsempfehlungen an Politik, Wirtschaft, Konsumenten und Wissenschaft darstellt. Die Branche bekennt sich darin deutlich zu ihrer Verantwortung beim Klimawandel. So wird die Notwendigkeit einer Reduktion der Sektoremissionen unter dem Dach der UNFCCC anerkannt. Es wird jedoch auch explizit gefordert,

dass dadurch keine unverhältnismäßigen Belastungen für die Entwicklung des Sektors, oder für eines seiner wesentlichen Elemente wie die Flugindustrie, entstehen dürfen. Eine spezielle Betonung findet der Hinweis, dass Tourismus in Entwicklungsländern einen wichtigen Beitrag zur Armutsbekämpfung leistet, und Klimaschutzmaßnahmen daher nicht in Konflikt mit Entwicklungszielen geraten dürfen.^{28,29}

DIE WELTTOURISMUSORGANISATION IM INTERESSENKONFLIKT

Aufgrund ihrer Entstehungsgeschichte und Mitgliederstruktur befindet sich die UNWTO beim Klimawandel in einer politisch delikaten Situation. Als UN-Spezialagentur ist sie einerseits den übergeordneten Zielen der Vereinten Nationen verpflichtet. Andererseits ist die Organisation historisch als ein zwischenstaatliches Sprachrohr für nationale Tourismusbehörden begründet, und vertritt daher auch wirtschaftliche Interessen der Mitgliedsländer. Um diesen unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, bezieht die UNWTO zum Thema Klimawandel bislang unscharfe Positionen. So hat sie der UNFCCC noch keine messbaren Reduktionsziele für die Reisebranche und deren Teilbereichen vorgeschlagen, und stellt das vorherrschende Paradigma des ständigen Wachstums nicht in Frage.^{9,28,29,31,32}

BISLANG KEINE EINHEITLICHE REDUKTIONSSTRATEGIE DES SEKTORS

Der „World Travel and Tourism Council“ (WTTC) – die internationale Interessensvertretung der Tourismuswirtschaft – hat für den Sektor eine angestrebte Emissionsreduktion von 25-30 % bis 2020, und von 50 % bis 2035 gegenüber dem Jahr 2005 angekündigt.³³ Obwohl diese Ziele die derzeit ambitioniertesten im Sektor sind, bleibt der WTTC für deren Erreichung eine Strategie mit einer wissenschaftlichen Quantifizierung der Reduktionspotenziale schuldig.¹¹ Offen bleibt dabei vor allem die Frage, wie die Tourismuswirtschaft als ganzes diese Reduktionen erreichen

DAS MANDAT DER UNWTO UND DIE DAVOS-DEKLARATION

Die Welttourismusorganisation UNWTO ist ein zwischenstaatliches Gremium mit dem Mandat, den Tourismus mit Blick auf wirtschaftliche Entwicklung und soziale Gerechtigkeit zu fördern, mit besonderer Berücksichtigung der Interessen von Entwicklungsländern. Die UN-Sonderagentur ist hierfür zu einer effektiven Kollaboration mit anderen Organen der Vereinten Nationen verpflichtet, allen voran mit dem UN-Entwicklungsprogramm UNDP.³⁰ Neben 161 Ländern als Vollmitglieder gehören der UNWTO auch 390 Partner-Institutionen mit Beobachterstatus an, darunter der „Business Council“ mit Interessensverbänden aus der Privatwirtschaft.³¹

Gemäß ihrem Mandat vertritt die UNWTO auch beim Klimawandel den Tourismussektor auf politischer Ebene und koordiniert dessen Einbindung in den Klima-Fahrplan der Vereinten Nationen. In ihrer „Davos-Deklaration“ aus dem Jahr 2007 hält die UNWTO die folgenden klimapolitischen Rahmenpositionen fest²⁸:

■ *Das Klima ist eine Schlüsselressource für den Tourismus, wobei der Sektor gegenüber der globalen Erwärmung hoch sensibel ist. Es wird geschätzt dass **Tourismus etwa 5 % der weltweiten CO₂-Emissionen verursacht.***

■ *Tourismus – geschäftlich wie privat – wird eine zentrale Komponente der Weltwirtschaft bleiben, und stellt einen **wichtigen Faktor zur Erreichung der Millennium-Entwicklungsziele** und ein integriertes und positives Element unserer Gesellschaft dar.*

■ *Aufgrund der Bedeutung des Tourismus im Zusammenhang mit globalen Herausforderungen wie Klimawandel und Armutsbekämpfung ergibt sich ein dringender Bedarf an neuen Richtlinien, welche eine **echte nachhaltige Tourismusedwicklung aus ökologischer, sozialer, ökonomischer und klimatischer Sicht** fördern.*

■ *Der Tourismussektor muss rasch auf den Klimawandel innerhalb des sich entwickelnden Rahmens der Vereinten Nationen antworten, wenn er in einer nachhaltigen Weise wachsen will. Dies erfordert eine **Reduktion der Treibhausemissionen** speziell in den Bereichen Transport und Beherbergung, eine **Anpassung von Tourismusunternehmen und Destinationen** an veränderte Klimabedingungen, die Anwendung von existierenden und neuen **Technologien** zur Verbesserung der Energieeffizienz sowie die **Bereitstellung von finanziellen Ressourcen** für arme Regionen und Länder.*

soll, wenngleich die Zielvorstellungen bei den internationalen Dachverbänden der Zivilluftfahrt – ICAO, IATA und ATAG – noch weit davon entfernt sind. Diese visieren eine Halbierung der Emissionen aus 2005 erst bis zum Jahr 2050 an, und stellen einen absoluten Rückgang nicht vor 2020 in Aussicht.^{23,24,25} Eine Gruppe einflussreicher Fluglinien hält die Zielvorstellungen ihrer Dachverbände als unzureichend, weshalb sie unter der Initiative „Aviation Global Deal“^{IV} (AGD) ambitioniertere Ziele einfordern.³⁴

INTERNATIONALER FLUGVERKEHR NICHT UNTER DEM KYOTO-PROTOKOLL GEREGLT

Als die größte Emissionsquelle des Tourismus stellt der Lufttransport dessen wichtigstes klimapolitisches Handlungsfeld dar. Derzeit ist der internationale Flugverkehr von den verbindlichen Reduktionsmechanismen des UNFCCC ausgenommen. Im Kyoto-Protokoll wurde der Verbrennung von Kerosin im Jahr 1997 eine klimapolitische Sonderstellung eingeräumt, welches zusammen mit Schiffsdiesel in die Gruppe der sogenannten „Bunker Fuels“ fällt. Da die Emissionen aus dem grenzüberschreitenden Flugverkehr nicht eindeutig einzelnen Staaten zurechenbar sind, werden lediglich Inlandsflüge bei den Reduktionsverpflichtungen der einzelnen Länder berücksichtigt. Ein weiterer Grund für diese Sonderregelung ist die fortlaufende Debatte über die „richtige“ Bemessung der Emissionen aus dem Flugverkehr.^{16, 26} (vgl. Kapitel 3)

KEINE FORTSCHRITTE DURCH DIE ICAO SEIT 12 JAHREN

Zeitgleich mit dem Beschluss der Sonderregelungen für die „Bunker Fuels“ hat die UNFCCC die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO beauftragt - sie ist als UN-Behörde zuständig für die rechtliche Koordination der Zivilluftfahrt – für ihren Sektor einen geeigneten Rahmen zur Berechnung und Reduktion von Treibhausgasemissionen zu entwickeln. Da die ICAO während der letzten 12 Jahre kaum nennenswerte Fortschritte erzielt hat, ist ihre Rolle beim Klimaschutz heute sehr umstritten. Es wird vor allem kritisiert, dass Industrieverbände wie IATA und ATAG einen hohen Einfluss bei Entscheidungsprozessen in der ICAO genießen, und die verantwortlichen Arbeitsgruppen („CAEP“ und „GIACC“) von mangelndem politischen Willen gekennzeichnet sind. Trotz mehrmaligem Ansuchen durch die UNFCCC hat die ICAO bis heute kein verbindliches Reduktionsziel mit Zeithorizont für ihren Sektor vorgeschlagen. Die klimapolitische Kompetenz der ICAO wird deshalb von einigen Staaten, sowie auch von der EU, de facto

^{IV} Die AGD-Gruppe besteht aus: Air France, KLM, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Qatar, Virgin Atlantic, Virgin Blue, BAA und The Climate Group

Klimaziele und Maßnahmenvorschläge der Organisationen im Vergleich

Organisation / Initiative	UNWTO	WTTC	ICAO	IATA	AGD Gruppe
Zweck	UN-Behörde für Tourismus	Interessensvertretung der Tourismuswirtschaft	UN-Behörde für Zivilluftfahrt	Interessensvertretung der Fluggesellschaften	Zusammenschluss von einigen Fluggesellschaften zum Klimaschutz
Angestrebte absolute Reduktionsziele (unverbindlich)	-	50 % bis 2035, 25 % - 30 % bis 2020	50 % bis 2050, Stabilisierung bis 2030	50 % bis 2050, Stabilisierung bis 2020	50 % - 80 % bis 2050; 0 % - 20 % bis 2020
Rahmenbedingungen	- nur CO ₂	- Basisjahr 2005 - nur CO ₂ - erlaubt Zukauf von Zertifikaten	- Basisjahr 2005 - nur CO ₂ - erlaubt Zukauf von Zertifikaten	- Basisjahr 2005 - nur CO ₂ - erlaubt Zukauf von Zertifikaten	- Basisjahr 2005 - nur CO ₂ - erlaubt Zukauf von Zertifikaten
Anwendungsbereich	Tourismussektor	Tourismussektor	Zivilluftfahrt	Zivilluftfahrt	Zivilluftfahrt
Vorgeschlagene Kernmaßnahmen (inklusive Klimafolgenanpassung)	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung des Tourismus in UNFCCC - Finanzielle und technische Unterstützung für Länder des Südens - Aufbau von Forschungs- und Informationsnetzwerken - Bildungsprogramme - Ziele und Indikatoren für die Wirtschaft - Änderung beim Reiseverhalten 	<ul style="list-style-type: none"> - CO₂-Bilanzierung - Lokale Kompetenzvermittlung - Kundensensibilisierung - Ökologisierung der Zulieferketten - Innovation, Kapitalbereitstellung und Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> - Unlimitierter Emissionshandel auf globaler Ebene - Energieeffizienz - Flugverkehrsmanagement - Agrotreibstoffe 	<ul style="list-style-type: none"> - Unlimitierter Emissionshandel auf globaler Ebene - Energieeffizienz - Flugverkehrsmanagement - Agrotreibstoffe 	<ul style="list-style-type: none"> - Unlimitierter Emissionshandel auf globaler Ebene - Energieeffizienz - Flugverkehrsmanagement - Agrotreibstoffe
<p>Laut wissenschaftlichem Kenntnisstand darf die durchschnittliche globale Erwärmung die Grenze von 2 Grad nicht überschreiten, um extrem gefährliche Folgen für die Menschheit zu vermeiden. Hierfür ist laut dem Zwischenstaatlichen Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) bis zum Jahr 2050 eine Reduktion der weltweiten Treibhausgasemissionen zwischen 50 % und 85 % gegenüber 1990 erforderlich.³⁵ Im Tourismus wird allerdings durchwegs auf das Basisjahr 2005 verwiesen, was in absoluten Zahlen zu einer wesentlich geringeren Reduktionsverpflichtung als gegenüber dem Jahr 1990 führen würde.</p>					

Stand: September 2009; Quellen: UNWTO^{28,29,32}, WTTC³³, ICAO^{20,23}, IATA²¹, AGD Gruppe³⁴

nicht mehr anerkannt. Großbritannien und Australien fordern, dass die ICAO diese Agenden wieder an die UNFCCC abtreten soll.^{26,36}

FLUGVERKEHR WIRD AB 2012 DURCH DAS EU-EMISSONSHANDELSSCHEMA BEGRENZT

Mit der Entscheidung, den Flugverkehr in das europäische Emissionshandelsschema (EU-ETS) aufzunehmen, hat die EU auf den jahrelangen Stillstand seitens der ICAO reagiert. Ab dem Jahr 2012 wird die Gesamtheit aller Flüge mit Start oder Ziel im EU-Raum, ungeachtet des Herkunftslandes der Fluggesellschaften, einer Emissions-Obergrenze unterliegen. Diese wird für das Jahr 2012 auf 97 % der durchschnittlichen CO₂-Emissionen aus dem Zeitraum 2004-2006 festgelegt, und für das Jahr 2013 auf 95 %. Hierbei sollen die Fluglinien 15 % aller Emissionsberechtigungen über Zertifikate ersteigern müssen, wobei ihnen der Rest gratis zugeteilt wird.³⁷ Aus Sicht der Zivilgesellschaft sind diese Rahmenbedingungen noch unzureichend. Während begrüßt wird, dass auch Flüge von und zu Drittstaaten berücksichtigt werden sollen – hier hat sich die EU erfolgreich gegen Abschwächungsversuche von der ICAO und von US-Fluggesellschaften durchsetzen können – ist zu kritisieren, dass ausschließlich CO₂-Emissionen berücksichtigt werden. Weiters muss bezweifelt

werden, ob die Flugindustrie aufgrund der milden Reduktionsziele und der großzügigen Menge von Gratis-Zertifikaten ihren gerechten Anteil bei den Reduktionsanstrengungen der EU (minus 20 % – 30 % gegenüber 1990) leisten wird.

GLOBALE VERPFLICHTUNGEN IN EINER POST-KYOTO-VEREINBARUNG SIND ABSEHBAR

Derzeit beschränkt sich das klimapolitische Engagement des Tourismussektors auf unverbindliche Absichtserklärungen. Die kommunizierten Reduktionsvorstellungen der verschiedenen Organisationen stehen dabei noch in beträchtlicher Diskrepanz zu dem derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnisstand über die benötigten Emissionseinsparungen sowie über die Reduktionspotenziale der vorgeschlagenen Maßnahmen. Die internationale Gemeinschaft wird unter der UNFCCC in absehbarer Zeit wahrscheinlich mehr als Absichtserklärungen einfordern. Um das international anerkannte Ziel von einer maximalen Erwärmung von 2 Grad Celsius zu erreichen, kann keiner der bedeutenden Wirtschaftssektoren von signifikanten Reduktionsverpflichtungen ausgeschlossen werden. Sowohl die G8 als auch die EU identifizieren dabei den internationalen Flugverkehr als einen wichtigen Bereich auf dem Weg zu einem Post-Kyoto-Abkommen.^{38,39}

DIE KLIMA- UND ENTWICKLUNGSPOLITISCHE KOMPLEXITÄT DES TOURISMUS AM BEISPIEL DER MALEDIVEN

Im November 2008 machten die Malediven internationale Schlagzeilen mit den ersten demokratischen Präsidentenwahlen in der Geschichte des Landes. Der neue Präsident kündigte an, dass das Land wahrscheinlich in Zukunft durch den Anstieg des Meeresspiegels als Folge des Klimawandels von der Landkarte verschwinden wird. Als Überlebensstrategie schlugen die Malediven vor, dass Einnahmen aus ihrer Tourismuswirtschaft für den Kauf von „Ausweichland“ in Sri Lanka, Indien und Australien verwendet werden sollten. Die Tatsache, dass das Land bereits jetzt vor den Folgen der kollektiven Untätigkeit bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen kapitulieren muss, ist ein düsteres Zeugnis für die langjährigen internationalen Klimaschutzbemühungen. Die Malediven können als typisches Beispiel für die Lage von vielen kleinen Inselentwicklungsländern (SIDS) betrachtet werden. Tourismus ist die wichtigste Einnahmensquelle des Landes – er erwirtschaftet 28 % des Bruttoinlandsproduktes und mehr als 60 % der Einkünfte aus Devisengeschäften. Mehr als 90 % der Steuereinnahmen der Malediven stammen aus tourismusbezogenen Steuern und Einfuhrabgaben. Allerdings herrscht bei der Verteilung der Gewinne aus dem Tourismus eine Schräglage.

„Die Malediven wurden das reichste Land in Südasien mit einem durchschnittlichen Jahreseinkommen von 4.600 US-Dollar. Jedoch wurde dieser Reichtum von einigen Wenigen abgesahnt – was bleibt ist eine große Kluft zwischen Reich und Arm. Schnellboote und Yachten der einheimischen Multimillionäre schaukeln in der Lagune der Hauptstadt, während die offiziellen Statistiken zeigen, dass die Hälfte der MalediverInnen weniger als einen Dollar pro Tag verdienen.“
(The Guardian, 10. November 2008)

Die TouristInnen kommen hauptsächlich aus Europa (78 %) und bringen einen hohen Energieaufwand durch Flüge, Lebensmittelimporte, Transportbedarf auf der Insel (Hubschrauber, Schnellboote) und Beherbergung (Stromerzeugung durch Dieselgeneratoren) mit. Alleine der Hin- und Rückflug verursacht im Schnitt um die 2 Tonnen CO₂-Emissionen – mehr als die Hälfte dessen was derzeit als nachhaltiges Emissionsbudget pro Person und Jahr betrachtet werden kann.

Aus dem Beispiel der Malediven können einige grundlegende Erkenntnisse gewonnen werden. Einkünfte aus dem Tourismus können das Durchschnittseinkommen ankurbeln, jedoch nicht auf vergleichbare Höhen wie in den entwickelten Ländern und mit einer höchst ungleichen Verteilung. Des weiteren basiert die wirtschaftliche Entwicklung auf einem energie- und emissionsintensiven Tourismus. Dies muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass die SIDS von den Industrieländern fordern, deren Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 95 % zu reduzieren. Die dafür benötigten fundamentalen Klimaschutzmaßnahmen würden mit Sicherheit auch Auswirkungen auf die Flugreisen haben, und damit auf die wirtschaftliche Entwicklung der SIDS. Das befördert die Malediven in ein politisches Dilemma: das Land kann entweder seinen energieintensiven Tourismussektor zur Maximierung der Einnahmen weiter auf Kosten eines beschleunigten Klimawandels und dem damit verbundenen Untergang der Landesfläche ausbauen, oder einen weniger emissionsintensiven Entwicklungspfad einschlagen und damit ein Vorzeigemodell für andere Inselstaaten werden. Die Möglichkeit, dass durch schnelle und umfangreiche Emissionsreduktionen zumindest noch einige der Inseln bewohnbar bleiben, ist womöglich bereits verloren. Manche mögen fragen, ob es daher klug oder sogar ethisch vertretbar sei, eine solch energieintensive Tourismusentwicklung auf den Malediven weiter zu unterstützen. Da das Land jedoch kaum andere Entwicklungsmöglichkeiten besitzt und wenig internationale Unterstützung zur Finanzierung von Anpassungsmaßnahmen (zum Beispiel Zukauf von „Ausweichland“) in Sicht ist, bietet der Tourismus für das Land die einzige Alternative um in Zukunft eine Umsiedelung seiner Bevölkerung durchführen zu können. Die historischen und aktuellen Emissionen des Landes sind nicht der Grund für dessen Verletzlichkeit gegenüber dem Klimawandel, und die Realität zeigt dass eine energieintensive Tourismusentwicklung die einzige Möglichkeit ist, um Anpassungsvermögen für sein Volk aufzubauen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass sich dieses politische Dilemma für viele SIDS und LDCs in den kommenden Jahrzehnten von selbst erübrigen wird.

5 KLIMASCHUTZ ALS GEFAHR FÜR ENTWICKLUNGSZIELE?

Es wäre ein Fehler, vereinfacht zu sagen: ‚Machen Sie keinen Urlaub weit weg von Ihrem Zuhause und vermeiden Sie Flugreisen, um einige Tonnen an Treibhausgasen einzusparen!‘ Viele Fernreisen gehen in Länder, welche Heimat für die ärmsten Menschen des Planeten sind. Wir wissen heute schon, dass diese Menschen die ersten Opfer des globalen Klimawandels werden, und sie wären doppelt betroffen, wenn wir sie nun noch um das Einkommen aus dem Tourismus berauben würden.

Francesco Frangiali, damaliger Generalsekretär der UNWTO, während seiner Rede bei der „2. Internationalen Konferenz über Klimawandel und Tourismus“ (2007)

Wenn jedes Element in der touristischen Wertschöpfungskette in der Hand von multinationalen Tourismusunternehmen ist – das Reisebüro, der Reiseveranstalter, die Fluglinie, das Hotel, und sogar der Transportbetrieb vor Ort – wird die lokale Bevölkerung ihres gerechten Anteils an den Gewinnen beraubt. Viele verdienen daran sogar gar nichts.

Richard Hammond, Reiseautor, in der Zeitschrift „Developments“ der britischen Entwicklungsbehörde DFID (2005)

VIEL GELOBTES ALLHEILMITTEL TOURISMUS

Im „Brüsseler Aktionsprogramm für die ärmsten Länder 2001-2010“ wurde der Tourismus als einer der wenigen Sektoren genannt, in welchem die „Gruppe der am wenigsten entwickelten Länder“ (LDC) ihre Beteiligung an der globalen Wirtschaft erhöhen konnte.⁶ Im Mandat der UNWTO stellt daher die Armutsbekämpfung durch Tourismusentwicklung, als ein Beitrag zur Erreichung der UN-Millenniumsentwicklungsziele, eine der wichtigsten Prioritäten dar.³⁰ Laut UNWTO ist Tourismus in vielen Entwicklungsländern eines der wichtigsten – manchmal sogar das einzige – Mittel zur ökonomischen und sozialen Entwicklung auf einer nachhaltigen Grundlage, mit bedeutenden Verflechtungen hin zu anderen Produktionssektoren wie Landwirtschaft oder Handwerk.⁴⁰ Der Sektor sei außerdem gekennzeichnet von einer hohen Arbeitsintensität, einem großen Anteil von Klein- und Mittelbetrieben in der Zulieferkette, niedrigen Marktzutrittsbarrieren sowie von komparativen Wettbewerbsvorteilen speziell für LDCs aufgrund ihres einzigartigen touristischen Kapitals wie Landschaft, Kultur, Kunst oder Musik.⁵ So wird der Tourismus nicht selten in verschiedenen internationalen und nationalen Entwicklungsstrategien als ein ökonomisches, ökologisches und soziokulturelles „Allheilmittel“ betrachtet. Entsprechend dem Trend der Zeit ist die Tourismusentwicklung in vielen Schwellen- und Entwicklungsländern von einer neoliberalen

und stark wachstumsorientierten Politik geprägt. Zwischenstaatliche Organisationen sowie Regierungen verfolgen entsprechende ökonomische Deregulierungsprogramme – gemäß der „Trickle-down“ Theorie, wonach durch erhöhte Auslandsinvestitionen Impulse für eine Tourismusentwicklung in Gang gesetzt werden, von welchen am Ende auch die ärmsten Bevölkerungsschichten profitieren sollen.^{41,42}

ANGST VOR NEGATIVEN „SPILLOVER-EFFEKTEN“ DURCH KLIMAPOLITISCHE MASSNAHMEN

In ihren klimapolitischen Stellungnahmen verweist die UNWTO kontinuierlich auf die bedeutende Rolle des Tourismus bei der Armutsbekämpfung – und damit auf die potenziellen Gefahren für die Tourismuseinnahmen im globalen Süden durch Klimaschutzmaßnahmen. Vor allem Destinationen in LDCs und in kleinen Inselentwicklungsländern (SIDS), welche sich weitab von den Quellmärkten im globalen Norden befinden und damit stark vom Flugverkehr abhängig sind, würden durch klimapolitische Maßnahmen zur Eindämmung des Reiseverkehrs beim Marktzugang eingeschränkt werden.²⁹ Solche mögliche negative Auswirkungen finden in den Verhandlungen der UNFCCC als sogenannte „Spillover-Effekte“ Berücksichtigung. Obwohl allgemeiner Konsens darüber besteht, dass Klimaschutzmaßnahmen nicht in Konflikt

mit entwicklungspolitischen Zielen geraten dürfen, muss deren tatsächliche Bedrohung für die globale Armutsbekämpfung differenziert betrachtet werden. Hierbei stellen sich zwei grundlegende Fragen. Erstens: Wieviel trägt die touristische Wertschöpfung im globalen Süden tatsächlich zur Armutsbekämpfung bei? Und zweitens: Wie stark würde sich eine Regulierung des Reiseverkehrs auf die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern auswirken?

REIN ÖKONOMISCHE INDIKATOREN VERZERREN DAS BILD

Trotz aller Argumente, die für Armutsbekämpfung durch Tourismusentwicklung sprechen, bleibt die Effizienz von entsprechenden Programmen bislang wissenschaftlich schlecht dokumentiert⁴¹ und wird von einer Vielzahl an Literatur kritisch in Frage gestellt. In den Destinationen kann ein zu schnell wachsender Tourismus oft zu beträchtlicher Umweltzerstörung sowie zu kultureller Kommerzialisierung führen, wobei der ökonomische Nutzen für die lokale Bevölkerung aufgrund von Kapitalrückflüssen an ausländische Investoren oft weit unter den Erwartungen bleibt. Weiters kommen die angepriesenen komparativen Wettbewerbsvorteile innerhalb der Länder nicht allen Bevölkerungsschichten und Regionen gleichmäßig zugute. Beschäftigungsverhältnisse im Tourismus sind darüber hinaus traditionell geprägt von relativ niedrigen Gehältern, schlechter sozialer Absicherung sowie von Unterbrechungen in nachfrageschwachen Saisonen.^{43,44} So führt Tourismus in den Destinationen des Südens, aber auch in den entwickelten Ländern, nicht selten zu einer Verschärfung von ökonomischen, ökologischen und/oder soziokulturellen Schiefagen, durch welche bereits benachteiligte Bevölkerungsgruppen noch weiter an den Rand der Gesellschaft gedrängt

werden.^{42,45,46} Statistiken über Tourismuseinnahmen vermitteln in der Klima- und entwicklungspolitischen Diskussion daher ein stark verkürztes Bild der Realität.

VIELE TOURISTISCHE EINNAHMEN FLIEßEN INS AUSLAND AB

Bei der Beurteilung des ökonomischen Nutzens des Tourismus für Entwicklungsländer ist die Berücksichtigung der Rückflussrate wichtig. Diese beziffert jenen Anteil der touristischen Einnahmen, welche durch transnational agierende Fluglinien, Hotelketten, Reiseveranstalter oder Kreuzfahrtgesellschaften sowie durch Lebensmittel- und Warenimporte ins Ausland abfließen und damit nicht den Volkswirtschaften der Zielländer zugute kommen. Ein Bericht der britischen „New Economics Foundation“ (NEF)⁴⁴ verweist darauf, dass Rückflussraten in den Destinationen des Südens laut Weltbank bis zu 55 % betragen können. NEF listet allerdings noch eine Reihe von Fallstudien auf, welche auf beträchtlich höhere Rückflussraten schließen lassen. So kämen von All-Inklusive-Urlauben in Kenia schlussendlich nur 15 % des Geldes bei der lokalen Wirtschaft an, wobei indigene Gemeinden wie die Masai komplett leer ausgingen.⁴⁷ Für Thailand, Kuba und Gambia werden Rückflussraten zwischen 70 % und 75 % berichtet.⁴⁴

KLIMAREGULIERUNGEN WÜRDEN WACHSTUM UND EINNAHMEN NUR LEICHT BEEINTRÄCHTIGEN

Neben dem vermeintlichen ökonomischen Nutzen des Tourismus für die armen Bevölkerungsschichten muss in der klimapolitischen Diskussion auch kritisch hinterfragt werden, wie stark die Tourismusströme von Nord nach Süd durch eine Regulierung des Flug-

Der Kapitalrückfluss am Beispiel von All-Inklusive-Urlauben in Kenia

	Bereich	Anteil von € 1,- Tourismus-Ausgaben	Anfänglicher Anteil	Tourismusbedingte Importe nach Kenia	Schuldendienstanteil für die Finanzierung der touristischen Infrastruktur	Schlussendlicher Anteil
GB	Reiseveranstalter	20 Cent	60 Cent	+10 Cent	+15 Cent	85 Cent
	Fluggesellschaft	40 Cent				
Kenia	Hotelkette	23 Cent	40 Cent	-10 Cent	-15 Cent	15 Cent
	Safari-Anbieter	8 Cent				
	Kenianische Regierung	9 Cent				
	Einheimische Masai	0 Cent				

Quelle: Leeds DEC & Tourism Concern⁴⁷



verkehrs tatsächlich zurückgehen würden. Eine im Jahr 2008 durchgeführte Studie analysierte die zu erwartenden Ausfälle von Touristenankünften in zehn populären Inselentwicklungsländern in Verbindung mit der Einbeziehung des Flugverkehrs in das EU-Emissionshandelsschema ab 2012. Die Ergebnisse zeigen, dass selbst ein relativ hoher Preisanstieg bei den Flugtickets – die derzeit diskutierten Rahmenbedingungen lassen jedoch wesentlich geringere Preisanstiege erwarten (siehe Kapitel 4) – aufgrund des allgemeinen Wachstums der touristischen Nachfrage in keiner der untersuchten Destinationen zu einem bedeutenden Rückgang der Ankünfte führen würde. Es wäre lediglich eine leichte Wachstumsverzögerung zu erwarten.⁴⁸ Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Analyse von NEF, welche die wirtschaftlichen Auswirkungen eines angenommenen Wachstumsstopps bei Flugreisen von Großbritannien zu vier populären Destinationen untersucht hat. Eine Stagnation von britischen Gästen würde, im Vergleich zu den Einnahmen die mit dem prognostizierten Zuwachs der britischen Ankünfte bis zum Jahr 2025 zu erzielen wären, zu einem Umsatzrückgang von lediglich 0,07 % des BIP in Kenia, 0,17 % in Thailand, 0,39 % in der Dominikanischen Republik und 3,42 % in den Malediven führen.^{v, 44}

DIFFERENZIERTER REDUKTIONSVERPFLICHTUNGEN FÜR FLUGROUTEN?

Im Zusammenhang mit der Vermeidung von ökonomischen Spillover-Effekten für Entwicklungsländer wird von der UNWTO die Möglichkeit einer differenzierten Klimaregulierung beim internationalen Flugverkehr zur Diskussion gestellt. Hierbei wird vorgeschlagen, entsprechend dem Entwicklungsstatus der Start- und Zielländer für die jeweiligen Flugrouten unterschiedliche Reduktionsziele anzuwenden. Eine solche Differenzierung könnte folgendermaßen aussehen: für alle Flüge zwischen Industrieländern würde ein absolutes Reduktionsziel gelten (= limitierte Gesamtmenge von CO₂-Emissionen in Tonnen), für Flüge zwischen Schwellenländern ein relatives Effizienzziel (= jährliche Verbesserungspflicht der Energieeffizienz, jedoch keine Limitierung der Emissionen) und für Flüge zwischen Entwicklungsländern würde kein Ziel gelten (jedoch ein verpflichtendes CO₂-Berichtswesen). Für Flüge zwischen Ländern mit unterschiedlichem Entwicklungsstand wäre die kleinere der beiden Zielvorgaben anzuwenden.^{vi, 32}

Demnach würde zum Beispiel ein Flug von Österreich nach Mexiko einem Effizienzziel unterliegen, und für einen Flug von Österreich nach Madagaskar würde keine Zielvorgabe gelten. Da der Großteil der internationalen Reiseströme zwischen Industrieländern stattfindet, wäre durch diesen Ansatz die Mehrzahl der Flugreisen durch eine absolute Reduktionsvorgabe geregelt. Allerdings würde für Langstreckenreisen – viele davon gehen in Schwellen- und Entwicklungsländer – ein relativer Preisvorteil entstehen, was einen strategischen Ausbau dieser Routen zur Folge haben könnte. Angesichts der oft fehlenden Verteilungsgerechtigkeit bei Tourismuseinnahmen in diesen Ländern kann daher davon ausgegangen werden, dass diese Regelung weniger zu einer Verbesserung der Lebenssituation der verarmten Bevölkerungsschichten beitragen würde, als dass sie weiter das Wachstum eines emissionsintensiven Tourismus forciert.

NACHHALTIGE ENTWICKLUNG BEKÄMPFT ARMUT WIRKSAMER ALS TOURISMUSWACHSTUM

Die dargestellten Hintergründe zeigen, dass Forderungen nach einer Einschränkung des Wachstums beim (Fern)reiseverkehr mit dem Argument der Armutsbekämpfung nicht pauschal entkräftet werden können. Einerseits scheinen die Umsatzeinbußen durch Klimaregulierungen beim Flugverkehr wesentlich geringer auszufallen als weitgehend behauptet wird, und andererseits kommen Tourismuseinnahmen in den Ländern des Südens nur zu einem Bruchteil den armen Bevölkerungsschichten zugute. Zu einer wirkungsvollen Armutsbekämpfung im Tourismus scheint daher das Unterlassen oder das Abschwächen von Klimaschutzmaßnahmen weitaus weniger Potenzial aufzuweisen als andere Ansatzpunkte, wie zum Beispiel die Reduktion der Rückflusssraten, die Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer, die Erhöhung der Ausgabenquote von TouristInnen in der lokalen Wertschöpfungskette oder eine ökonomische Diversifizierung zur Reduzierung einer zu großen Abhängigkeit vom Tourismus.⁴⁴ Weiters muss selbst jener Teil der touristischen Einnahmen, der tatsächlich bei der verarmten Bevölkerung ankommt, im Verhältnis zu den soziokulturellen und ökologischen Kosten betrachtet werden – welche in Zukunft voraussichtlich wieder auf die Bevölkerung in diesen Ländern zurück fallen werden.

V Alle diese Länder sind stark vom Tourismus abhängig und haben einen hohen Anteil von britischen Gästen. Es wurden bei der Kalkulation der Tourismuseinnahmen sowohl ökonomische Sekundäreffekte (mit einem Faktor 2) als auch Rückflusssraten (20 – 60 %) berücksichtigt.

VI Dieser Vorschlag wird von der UNWTO als Diskussionsgrundlage gekennzeichnet und stellt keine offizielle klimapolitische Position dar

DIE ECKPUNKTE EINER KLIMA- UND ENTWICKLUNGSGERECHTEN TOURISMUSPOLITIK

Der Tourismus ist eine der **weltweit größten Dienstleistungsbranchen und ein signifikanter Mitverursacher des Klimawandels**. Dennoch spielt der Sektor in der Klimapolitik bislang eine Nebenrolle, wie die Verhandlungsgagenden der internationalen Klimakonferenzen in Bali 2007, Posen 2008 und Kopenhagen 2009 zeigen. Vor allem der Flugverkehr, die größte Emissionsquelle der Branche, genießt seit mehr als einem Jahrzehnt klimapolitische Ausnahmeregelungen. Bis heute liegen für dessen Treibhauswirkungen keine konkreten Reduktionsverpflichtungen auf dem Verhandlungstisch. Allerdings erhöht sich der politische Druck auf die Reise- und Flugindustrie, mit Inkrafttreten des Kyoto-Nachfolgeabkommens ab 2012 **einen verursachergerechten Anteil der Klimakosten zu übernehmen** – sowohl zur Eindämmung der globalen Erwärmung durch die Reduktion von Treibhausgas-Emissionen (engl.: „mitigation“), als auch für die Anpassung an dessen unvermeidliche Folgen (engl.: „adaptation“) wie zum Beispiel Naturkatastrophen, Nahrungsknappheit und Landverlust durch den Anstieg des Meeresspiegels.

Der Sektor lässt bislang mit konkreten Vorschlägen, welche dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand des Weltklimarates IPCC gerecht werden, auf sich warten. Die Reisebranche vertritt die Position, dass sie einen wichtigen Beitrag zur Armutsbekämpfung im globalen Süden leistet, und ihr Wachstum durch klimapolitische Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden darf. Allerdings liefert die **Gleichung „Wachstum = Einnahmen = Armutsbekämpfung“ ein stark verkürztes Bild der Realität**. Tourismusankünfte in Entwicklungsländern machen nur einen marginalen Anteil am globalen Volumen der Branche aus, und die damit generierten Einnahmen kommen viel mehr ausländischen Investoren als der lokalen Bevölkerung zugute. Weiters ist Tourismusentwicklung oft mit beträchtlichen ökologischen, sozialen und kulturellen Kosten für die Destinationen verbunden. Klimaschutzmaßnahmen würden darüber hinaus das Tourismuswachstum eher nur verlangsamen und nicht stoppen.

Eine der wichtigsten klima- und entwicklungspolitischen Herausforderungen für den Tourismus des 21. Jahrhunderts ist es, über **strukturelle Reformen, kulturelle Änderungen und technologische Verbesserungen** in hohem Maß energieeffizienter zu werden, und gleichzeitig das Potenzial für die Armutsbekämpfung effektiver auszuschöpfen. Für stark vom Tourismus abhängige Länder im globalen Süden stellen eine **ökonomische Diversifizierung** und eine **ganzheitlich nachhaltige Tourismusentwicklung** die wichtigsten Strategien zur Anpassung an den Klimawandel dar. Tourismusangebote müssen so gestaltet werden, dass die wirtschaftliche Wertschöpfung für die lokale Bevölkerung erhöht und der Druck auf die kulturellen und ökologischen Ressourcen vermindert wird. Dazu ist es wichtig, dass auch die Klimakosten – vor allem jene aus der An- und Abreise – in den Verkaufspreis von touristischen Produkten auf Basis von international verbindlichen Standards integriert werden. Teile der dadurch generierten Mehreinnahmen müssen den bereisten Ländern zur Finanzierung von Klimafolgenanpassungsmaßnahmen zugute kommen.

Da intakte Natur und Kultur sowie politische Stabilität **essenzielle Grundlagen für den Tourismus** darstellen, und dieser als ein hoch klimaempfindlicher Sektor eingestuft wird, muss eine nachhaltige und klimagerechte Entwicklung im fundamentalen Eigeninteresse der Reisewirtschaft liegen. Eine Tourismuspolitik, deren oberste Priorität das Wachstum des Reisevolumens ist, läuft Gefahr, seine eigene Basis zu Untergraben.

QUELENNACHWEIS

- 1 UNWTO (2009). Tourism Highlights 2009 Edition. Online abrufbar unter <http://www.unwto.org/facts/menu.html>
- 2 UNWTO (2009). World Tourism Barometer, Vol. 7, No. 1. Online abrufbar unter <http://www.unwto.org/facts/menu.html>
- 3 Indian Tour Operators Promotion Council (2009). Domestic Tourism Statistics. Online abrufbar unter <http://www.itopc.org/travel-requisite/domestic-tourism-statistics.html> [Zugriff am 18. September 2009]
- 4 National Bureau of Statistics of China (2009). China Statistical Yearbook 2008. Online abrufbar unter <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2006/indexee.htm> [Zugriff am 18. September 2009]
- 5 UNWTO (2006). Tourism and Least Developed Countries. A Sustainable Opportunity to Reduce Poverty. Madrid: World Tourism Organization
- 6 Vereinte Nationen (2001). Bericht zur Dritten Konferenz der Vereinten Nationen über die am wenigsten entwickelten Länder. 14. bis 20. Mai 2001, Brüssel. A/CONF.191/13.
- 7 UNWTO (1994). Recommendations on Tourism Statistics. Madrid: UNWTO
- 8 Smeral, E. (2003). Die Zukunft des internationalen Tourismus. Entwicklungsperspektiven für das 21. Jahrhundert. Wien: Linde Verlag.
- 9 Frangialli, F. (2007). UNWTO Generalsekretär. Stellungnahme während der „Zweiten Internationalen Konferenz über Klimawandel und Tourismus“ in Davos vom 1. bis 3. Oktober 2007.
- 10 UNWTO-UNEP-WMO (2008). Climate Change and Tourism – Responding to Global Challenges. Fachbericht zur „2. Internationalen Konferenz zu Klimawandel und Tourismus“ vom 1. bis 3. Oktober 2007 in Davos. Online abrufbar unter <http://www.unwto.org/sdt/news/en/pdf/climate2008.pdf>
- 11 Scott, D., Peeters, P., Gössling, S. (2009). Can Tourism 'Seal the Deal' of its Mitigation Commitments?: The Challenge of Achieving 'Aspirational' Emission Reduction Targets. Hintergrundstudie für das Symposium 'Tourism & Travel in the Green Economy', 14. bis 15. September 2009, Götheburg.
- 12 Peeters, P., van Egmond, T., Visser, N. (2004). European Tourism, Transport and Environment. Second Draft Deliverable 1 for the DG-ENTR MusTT Project. Final Version. Breda: NHTV CSTT.
- 13 IPCC (2007). Summary for Policymakers. Climate Change 2007: Synthesis Report on the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge: Cambridge University Press
- 14 <http://www.iata.org>
- 15 Sausen, R., Isaksen, I., Grewe, V., Hauglustaine, D. Lee, D.S., Myhre, G., Kohler, M.O., Pitari, G., Schumann, U., Stordal, F., Zerefos, C. (2005). Aviation Radiative Forcing in 2000: An Update on IPCC (1999). Meteorologische Zeitschrift, 14 (4), S. 555–561.
- 16 Fischer, M., Sausen, R., Brunner, D., Staehelin, J., Schumann, U. (2009). Flugverkehr und Klimaschutz. Ein Überblick über die Erfassung und Regulierung der Klimawirkungen des Flugverkehrs. GAIA 18 (1). S. 32-40.
- 17 Lee, D.S., Fahey, D.W., Forster, P.M., Newton, P.J., Wit, R.C.N., Lim, L.L., Owen, B. Sausen, R. (2009). Aviation and Global Climate Change in the 21st Century. Atmospheric Environment. 43 (22-23). S. 3520-3537.
- 18 Peeters, P., Gössling, S., Becken, S. (2007). Innovation Towards Tourism Sustainability: Climate Change and Aviation. International Journal of Innovation and Sustainable Development, 1(3): 184-200
- 19 Prather, M. and Sausen, R. (1999). 'Potential Climate Change from Aviation', in J. E. Penner et al. (eds.), Aviation and the Global Atmosphere: A Special Report of IPCC Working Groups I and III, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 185–215.
- 20 ICAO (2009). Development of a global sectoral approach on economic measures for addressing aviation CO2 emissions. Group on International Aviation and Climate Change (GIACC). Viertes Treffen vom 25. bis 27. Mai 2009. Montréal: International Civil Aviation Organization.
- 21 IATA (2009). A global approach to reducing aviation emissions. Online abrufbar unter <http://www.iata.org>
- 22 Peeters, P.; Middel, J. (2007) Historical and future development of air transport fuel efficiency. In: Sausen et al. (Eds.) Proceedings of the International Conference on Transport, Atmosphere and Climate. Oxford, 26. bis 29. Juni 2006.
- 23 ICAO (2009). Statement from the International Civil Aviation Organization to the Sixth Session of the Ad Hoc Working Group on Long-term Cooperative Action under the Convention (AWG-LCA6). UNFCCC Climate Talks vom 1. bis 12. Juni 2009 in Bonn.
- 24 ATAG (2009). Beginner's Guide to Aviation Biofuels. Online abrufbar unter <http://www.atag.org>
- 25 IATA (2008). Alternative Fuel Fact Sheet. Online abrufbar unter <http://www.iata.org>
- 26 Transport and Environment (2009a). Bunker fuels and Kyoto Protocol: How ICAO and the IMO failed the climate change test. Brüssel: T&E.
- 27 Hänggi, M. (2008). Die entzauberte Nuss. Artikel erschienen am 21.02.2008 in der Wochenzeitung. Online abrufbar unter <http://www.woz.ch/artikel/inhalt/2008/nr08/Wissen/15974.html>
- 28 UNWTO (2007). Davos Declaration on Climate Change and Tourism. Online abrufbar unter <http://www.unwto.org>
- 29 UNWTO (2007). From Davos to Bali: A Tourism Contribution to the Challenge of Climate Change. Online abrufbar unter <http://www.unwto.org>
- 30 UNWTO (2009) Statutes of the World Tourism Organization. Online abrufbar unter <http://www.unwto.org>
- 31 <http://www.unwto.org>
- 32 UNWTO (2009). Discussion Paper on Climate Change Mitigation Measures for International Air Transport. Madrid: UNWTO
- 33 WTTCC (2009). Leading the Challenge on Climate Change. Online abrufbar unter <http://www.wttcc.org>
- 34 AGD Group (2009). A Sectoral Approach to Addressing International Aviation Emissions. Diskussionsgrundlage vom 9. Juni 2009. Online abrufbar unter <http://www.agdgroup.org>
- 35 IPCC (2007) Climate Change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Summary for Policymakers. Cambridge: Cambridge University Press.
- 36 Transport and Environment (2009). Pressure grows for aviation and shipping to be given specified climate target. Presseausendung vom 15. Juli 2009. Brüssel: T&E.
- 37 Europäisches Parlament und Europäischer Rat (2008). Richtlinie 2008/101/EG vom 19. November 2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft. Brüssel: Amtsblatt der Europäischen Union.
- 38 G8 (2009). Responsible Leadership for a Sustainable Future. Deklaration der G8-Staaten zu Weltwirtschaft, Klimawandel, Entwicklung und Afrika anlässlich des G8 Gipfels vom 8. bis 10. Juli 2009 in L'Aquila. Online abrufbar unter <http://www.g8italia2009.it>
- 39 Europäische Kommission (2009). Stepping up International Climate Finance: A European Blueprint for the Copenhagen Deal. COM(2009) 475/3. Online abrufbar unter <http://ec.europa.eu>
- 40 UNWTO (2005). Declaration: Harnessing Tourism for the Millennium Development Goals". Madrid: World Tourism Organization
- 41 Chok, S., Macbeth, J. Warren, C. (2007). Tourism as a tool for poverty alleviation: A critical analysis of 'pro-poor tourism' and implications for sustainability. In: Hall C.M. (Hrsg.) (2007). Pro-poor Tourism: Who Benefits? Perspectives on Tourism and Poverty Reduction. S. 34-55. Clevedon: Channel View Publications.
- 42 Schilcher, D. (2007). Growth Versus Equity. The Continuum of Pro-Poor Tourism and Neoliberal Governance. In: Hall C.M. (Hrsg.) (2007). Pro-poor Tourism: Who Benefits? Perspectives on Tourism and Poverty Reduction. S. 56-83. Clevedon: Channel View Publications.
- 43 Gössling, S., Hall, C.M., Scott, D. (2009). The Challenges of Tourism as a Development Strategy in an Era of Global Climate Change. In: Palosuo, E. (Hrsg.) Rethinking Development in a Carbon Constrained World. S. 100-119. Helsinki: Finnisches Außenministerium.
- 44 NEF (2008). Plane Truths: Do the Economic Arguments for Aviation Growth really Fly? London: New Economics Foundation.
- 45 Baumgartner, C. (2008). Nachhaltigkeit im Tourismus: Von 10 Jahren Umsetzungsversuchen zu einem Bewertungssystem. Innsbruck: Studienverlag
- 46 Weaver, D. (2006). Sustainable Tourism: Theory and Practice. Oxford: Elsevier.
- 47 Leeds DEC, Tourism Concern (1993). The Final Frontier? Leeds: Leeds Development Education Centre
- 48 Gössling, S., Peeters, P., Scott, D. (2008). Consequences of Climate Policy for International Tourist Arrivals in Developing Countries. Third World Quarterly. 29 (5). S. 873-901.

INSTITUT FÜR INTEGRATIVEN
TOURISMUS UND ENTWICKLUNG

respect

respect – Institut für Integrativen Tourismus und Entwicklung ist ein unabhängiger, nicht auf Gewinn ausgerichteter, international tätiger Verein mit Hauptsitz in Wien.

www.respect.at

respect engagiert sich für eine sozial, kulturell und ökologisch verträgliche Entwicklung des Tourismus. Wesentlich sind dabei die regionale Wertschöpfung und die Selbst- und Mitbestimmung der Menschen in den bereisten Ländern. respect will erreichen, dass faires Reisen verstärkt nachgefragt und gelebt wird. Durch Zusammenarbeit mit Medien und Multiplikatoren gestaltet respect die Einstellungen und Verhaltensweisen von TouristInnen sowie die touristische Angebotsentwicklung positiv mit.

Sie wollen eine nachhaltige Tourismusedwicklung fördern?

Mit einem Mitgliedsbeitrag ab € 25,-/Jahr (für Einzelpersonen) bzw. € 100,-/Jahr (für juristische Personen) helfen Sie mit, faires Reisen verstärkt ins Blickfeld der Tourismusakteure und der Öffentlichkeit zu rücken. Mehr Informationen auf www.respect.at/Foerdermitgliedschaften.



Die Partner



www.tourism-watch.de

Tourism Watch ist eine Arbeitsstelle des Evangelischen Entwicklungsdienstes e.V. (EED) in Deutschland, der sich gemeinsam mit ökumenischen Partnern für einen nachhaltigen, sozial verantwortlichen und umweltverträglichen Tourismus engagiert. Darüber hinaus veröffentlicht Tourism Watch dreimonatlich den Informationsdienst TourismWatch.



www.naturfreunde.at

Die Naturfreunde Österreich engagieren sich seit ihrer Gründung für einen schonenden Umgang mit der Natur und Umwelt. Ihr aktueller Slogan heißt „Wir leben Natur!“, und im Zentrum ihrer nun mehr als 100-jährigen Natur- und Umweltschutzarbeit steht der Mensch in seiner nachhaltigen Beziehung zur Natur.



www.nf-int.org

Die Naturfreunde Internationale (NFI) sind der Dachverband der Naturfreundebewegung mit mehr als 500.000 Mitgliedern in 50 Mitglieds- und Partnerorganisationen weltweit. Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Gestaltung einer nachhaltigen Entwicklung in unserer Gesellschaft und die Förderung eines umweltgerechten Tourismus.



www.klimabuendnis.at

Das Klimabündnis ist eine globale Partnerschaft zum Schutz des Weltklimas zwischen europäischen Städten und Gemeinden und den indigenen Völkern der Regenwälder. Die Mitglieder verpflichten sich, ihre CO₂-Emissionen umfassend zu reduzieren und die Bündnispartner/Innen im Amazonasgebiet bei der aktiven Regenwälderhaltung zu unterstützen.

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber: respect – Institut für integrativen Tourismus und Entwicklung; Mitherausgeber: Naturfreunde Internationale und Tourism Watch / EED, NF Österreich und Klimabündnis Österreich; Text und Redaktion: Andreas Zotz; Redaktionsanschrift: Diefenbachgasse 36/9, A-1150 Wien; Tel.: +43/(0)1/895 62 45, Fax: +43/(0)1/812 97 89; Email: office@respect.at; Erscheinungstermin: 22. Oktober 2009; Grafische Gestaltung: Daniela Toth; Fotocredits: Titelfoto, Tarek Hamouda; S4, Eric Gevaert (fotolia); S8, Surrender (fotolia); S10, Tarek Hamouda, Jose Gil (fotolia), S14, Mayobrain (fotolia), S17, Daniela Toth, Tarek Hamouda, Pierrette Guertin (fotolia);

Druck- und Schreibfehler vorbehalten.



greenprint*
klimaneutral gedruckt



Gedruckt nach der Richtlinie „Schadstoffarme Druckerezeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. gügler cross media, Melk; UWZ 609; www.gugler.at

Diese Publikation wurde gefördert von:

Österreichische
Entwicklungszusammenarbeit

