

Tourismus und Klima:

Wer bremst die Irrfahrt in die Katastrophe?

von Christine Plüss

arbeitskreis tourismus & entwicklung Basel

Oktober 2009

Spektakuläre Unterwassersitzung mit dem Kabinett, couragierte Rede vor der UNO-Vollversammlung – unermüdlich fordert der neue Präsident der Malediven, Mohamed Nasheed, die internationale Gemeinschaft auf, am Klimagipfel in Kopenhagen vom kommenden Dezember ein griffiges Abkommen zur Reduktion der Treibhausgase zu treffen. Alles andere wäre eine Todeserklärung für die Malediven. Das Inselparadies ist von Überflutung bedroht – und fatal vom Tourismus abhängig, der das Klima laufend weiter anheizt. Die Entscheidungsträger im internationalen Tourismus jedoch zeigen sich wenig bereit, die Irrfahrt in die Klimakatastrophe zu bremsen. Jetzt ist die Politik gefordert!

Beispielhaft illustrieren die Malediven das Dilemma, in dem sich heute Inselstaaten und Küstengebiete rund um den Globus befinden: Jahrelang haben sie den Tourismus als privilegierte Einnahmequelle gefördert, wie es ihnen von der UN-Welttourismusorganisation (UNWTO), der Weltbank, dem Internationalen Währungsfonds (IWF) und anderen potenten Geldgebern tunlichst empfohlen wurde. Bis sie verhängnisvoll vom Tourismus abhängig wurden: 60 Prozent der Deviseneinnahmen der Malediven stammen aus dem Tourismus, der heute mehr als ein Viertel ihres Bruttonationalproduktes ausmacht¹.

Die Malediven in fataler Zwangslage

Nun sind die paradiesischen Inseln, die kaum mehr als einen Meter über Meer liegen, vom Anstieg des Meeresspiegels bedroht. Und damit droht den rund 380'000 EinwohnerInnen der Malediven der Verlust ihrer Heimat. Obwohl sie selbst – auf den über 1'200 Kilometern verstreuten Inseln in Abgeschiedenheit und oft bitterer Armut lebend – nichts zum Klimawandel beigetragen haben.

Zwar konnten sich die Malediven dank dem Tourismus praktisch aus dem Status der am wenigsten entwickelten Länder (LDC) robben. Vom Segen aus dem Fremdenverkehr sah die breite Bevölkerung aber herzlich wenig². Fern von den hochgerüsteten "Wellness-Inseln" für Touristen sitzen die meisten Einheimischen auf ihren Eilanden fest und können mangels eines geeigneten Transportsystems kaum am Wirtschaftsleben teilnehmen. Die Fischerei, der wichtigste traditionelle Erwerbszweig, steckt tief in der Krise, weil viele Fischerboote motorisiert wurden und heute aufgrund der steigenden Betriebskos-

ten nicht mehr rentabel ausfahren können. Die Mehrheit der BewohnerInnen verfügt noch nicht einmal über ausreichend Strom, während auf den luxuriösen Tourismusinseln Bungalows von 50 bis 80 Quadratmetern ohne jegliche Aussenisolation auf 20 Grad und weniger heruntergekühlt werden. Erst jetzt, nachdem in langen Kämpfen für elementarste Menschenrechte die erste demokratische Wahl das autokratische Klientelregime von Maumoon Gayoom wegzufegen vermochte und Nasheed zum Präsidenten erkor, werden konkrete Entwicklungsprogramme für die Bevölkerung aufgelegt.

Allein um sich buchstäblich über Wasser zu halten, sind laut Nasheed zusätzliche 500 Millionen US Dollar nötig, etwa für neue Aufschüttungen und Bauten auf Stelzen. Ein weiteres Paket an Massnahmen ist erforderlich, um konsequent von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energien umzustellen. Denn bis 2020 – so das ehrgeizige Ziel von Präsident Nasheed – sollen die Malediven klimaneutral werden. Seine Pläne will er auch am Klimagipfel in Kopenhagen vorstellen. Die Malediven brauchen nämlich dringend Geld, hat doch die Misswirtschaft des Gayoom-Regimes ein riesiges Loch in der Staatskasse hinterlassen. Nasheed setzt dabei auf neue Mittel insbesondere aus dem Emissionshandel und den CO₂-Kompensationszahlungen im Flugverkehr. Doch auf internationale Hilfe allein mag er nicht vertrauen. Deshalb will er auch die TouristInnen direkt zur Kasse bitten mit einer neuen Umweltsteuer von drei US Dollar pro Tag. Diese bescheidene Abgabe dürften sich die Gäste problemlos leisten können, blättern sie doch auch schon mal 1'000 Dollar und mehr für eine Übernachtung in den High Class-Luxusresorts hin. Bei den rund 700'000 jährlichen BesucherInnen kämen so mindestens 6,3 Millionen Dollar zusammen, Nasheed erhofft sich optimistisch gar 21 Millionen Dollar. Alles in allem ist dies aber nicht mehr als ein Tropfen auf den heissen Stein. Entscheidend wird sein, dass die Tourismusunternehmen, die derzeit weder auf Umsatz noch Gewinn besteuert werden, mit Nasheed am selben Strang ziehen, die Folgen des Klimawandels mittragen helfen und auch ihre eigene Umwelt- und Sozialbilanz verbessern. Etliche Touristenresorts haben bereits innovative Massnahmen für Energieeffizienz, Müllentsorgung oder die Sensibilisierung der Gäste ergriffen.

Das alles wird aber nicht ausreichen, um das Tourismusparadies Malediven aus der Klimafalle zu hieven. Denn jeder der jährlich rund 27'000 Gäste aus der Schweiz beispielsweise stösst allein auf dem Hin- und Rückflug rund 5,4 Tonnen CO₂ aus. Noch ohne die zunehmenden Flugtransfers für TouristInnen auf den Malediven selbst zu berücksichtigen, ist dies doppelt so viel, wie alle EinwohnerInnen und alle Hotelanlagen der Malediven mitgezählt pro Kopf im Jahr verbrauchen und übersteigt bei weitem die 3 Tonnen CO₂, die heute einem klimaverträglichen Emissionsbudget eines Menschen für ein ganzes Jahr entsprechen³.

Tourismus wächst zum grössten Klimakiller

Gemäss der UN-Welttourismusorganisation (UNWTO) verursacht der Tourismus etwa 5 Prozent der globalen CO₂-Emissionen. 75 Prozent der tourismusbedingten CO₂-Emissionen sind dem Personentransport zuzurechnen, 21 Prozent der Unterkunft und 4 Prozent den Aktivitäten vor Ort, hat die UNWTO 2008 in der Studie: Climate Change and Tourism – Responding to Global Challenges⁴ ermittelt. Der Reiseverkehr ist also das grösste Problem, dabei insbesondere der rasant steigende Urlaubs-

und Freizeitverkehr mit dem Privatauto, die mit dem boomenden Kreuzfahrtentourismus zunehmende Schifffahrt, vor allem aber der Flugverkehr, der gemäss UNWTO allein 40 Prozent der tourismusbedingten CO₂-Emissionen ausmacht. Doch die UNWTO setzt ihre Berechnungen zu tief an: Werden beim Flugverkehr noch andere Treibhausgase sowie Wirkung der Emissionen in mehreren Kilometern Höhe berücksichtigt, beträgt der Anteil des Tourismus am menschengemachten Klimawandel sogar bereits zwischen 9 bis 14 Prozent, meinen Experten aufgrund neuester Erkenntnisse: "Wenn der Tourismus ein Land wäre, stünde er in der Rangliste der Hauptemittenten von Treibhausgasen an fünfter Stelle", bilanziert der Klimaexperte Michael Hall der Universität Christchurch in Neuseeland⁵.

Laut den Prognosen der UNWTO soll der internationale Tourismus bis im Jahr 2020 von heute 924 Millionen Auslandsreisen auf 1,6 Milliarden zunehmen. Das impliziert zugleich eine rasante Zunahme des Flugverkehrs, der zu über 70 Prozent touristischen Zwecken dient. Bis 2020 wird eine Verdoppelung der heutigen Personenflugkilometer und bis zum Jahr 2035 eine Verzweinhalfachung der Emissionen aus dem Tourismus vorausgesagt, das heisst eine Zunahme von 161 Prozent, und dies hauptsächlich aus dem Flugverkehr. "Wenn dem Trend Richtung steigender Flugreisen kein Einhalt geboten wird, kann der Tourismus in 50 Jahren mehr zur Klimaveränderung beitragen als alle anderen Wirtschaftssektoren", kommentiert Anna Winkler, die Geschäftsführerin der tourismuskritischen Organisation respect in Wien⁶.

Im Kampf um Privilegien auf Blindflug ins Desaster

Ferienreisen werden wie das Fliegen oder Autofahren in unserer Gesellschaft gern mit individueller Freiheit gleichgesetzt, und diese möchte ja niemand wirklich beschneiden. Wirtschaftlich gelten sowohl Tourismus wie Flugverkehr als wichtige Wachstumsmotoren und werden im Hinblick auf ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit pfleglichst mit wenig Steuern oder Auflagen belegt. Beide Sektoren kommen denn auch weltweit in den Genuss zahlreicher Steuervorteile, Liberalisierungen und namhafter Infrastrukturleistungen. So ist der Flugtreibstoff international von Steuern befreit und bis heute erheben nur wenige Länder auf Inlandflüge eine Kerosinsteuer.

Auch im Kyoto-Protokoll, das im Rahmen der UN-Klimarahmenkonvention die Emissionen von Treibhausgasen bis 2012 konkret reduzieren sollte, wurde der Flugverkehr ausgeklammert. Weil die Emissionen im internationalen Raum anfallen, wurden die beiden UN-Gremien, die für Luftverkehr zuständige International Civil Aviation Organization (ICAO) und die für Schifffahrt zuständige International Maritime Organization (IMO), mit dem Auftrag betraut, den Ausstoss von Treibhausgasen in ihren Bereichen zu vermindern. Sie legten aber in 12 Jahren keine einzige verpflichtende Massnahme fest, wie die European Federation for Transport and Environment 2009 festhält⁷. Die ICAO wehrt sich weiter gegen verbindliche Verpflichtungen wie den Einbezug des Luftverkehrs ins das EU-Emissionshandelssystem, das als erste grenzüberschreitende Emissionsregelung Obergrenzen festsetzt und ab 2012 den CO₂-Ausstoss aus dem Flugverkehr um 3 Prozent und später um 5 Prozent absenken will. Derweil setzen ICAO und IMO im Hinblick auf das Kyoto-Nachfolgeabkommen vornehmlich auf Energieeffizienz, die erfahrungsgemäss ohne weitere Massnahmen vom rasanten

Wachstum laufend überholt wird, sowie auf mehrheitlich freiwillige Kompensationslösungen. Mit vergleichbaren Massnahmen, unter anderem auch den massiven Einsatz von Agrotreibstoffen, will die International Air Transport Association (IATA) bis 2020 sogenannten "klimaneutral" werden⁸.

Die Tourismuswirtschaft verschanzt sich ihrerseits im Vorfeld von Kopenhagen weitgehend hinter ICAO und IATA. Der Verband der Spitzenmanager World Travel & Tourism Council (WTTC)⁹ umreisst zwar ein Reduktionsziel für den Tourismus mit der Halbierung der Treibhausgase bis 2035 gegenüber dem Stand von 2005. Gleichzeitig postuliert WTTC-Präsident Jean-Claude Baumgarten den Ausbau der Flughäfen als Beitrag zum Klimaschutz, würden so doch Kapazitätsengpässe behoben und weniger Warteflugschlaufen nötig¹⁰. Die Welttourismusorganisation, seit 2003 offizielle UN-Organisation, hat in Zusammenarbeit mit anderen UN-Organisationen und dem Weltwirtschaftsforum (WEF) Grundlagen erarbeitet und 2007 in der "Erklärung von Davos" dem Klimaschutz höchste Priorität eingeräumt¹¹. Mit ihrer Klimastrategie schreibt sie sich eine klare Vorreiterrolle in der Branche zu. Doch auf Reduktionsziele für die klimaschädigenden Emissionen aus dem Tourismus legt sich die UNWTO nicht fest. Stattdessen beschwört sie, gerade angesichts der Krise, mehr denn je den wirtschaftlichen Nutzen des Tourismus, insbesondere für Entwicklungsländer, und warnt eindringlich vor neuen Steuerlasten und Regulierungen, die den Aufschwung des Tourismus bremsen könnten¹². Mit Blick auf Kopenhagen reklamiert sie zudem vorsorglich, dass ein Anteil an allfälligen künftigen Abgaben aus dem Flugverkehr zweckgebunden wieder für Luftfahrt- und Tourismusprojekte verwendet werde, unter anderem für die schnelle Einführung von Agrotreibstoffen¹³.

Die freiwilligen Initiativen der Tourismuswirtschaft vermochten bisher den Ausstoss an Treibhausgasen des Sektors kaum zu reduzieren, bilanziert die Arbeitsstelle Tourism Watch des Evangelischen Entwicklungsdienstes Bonn (EED)¹⁴. Zielt die Tourismuswirtschaft nicht auf eine klare Begrenzung der Emissionen aus dem Flugverkehr, der bis ins Jahr 2035 mehr als die Hälfte all ihrer Treibhausgase verursachen wird, ist nur mehr schwer vorstellbar, wie dieser mächtige Wirtschaftszweig überhaupt Emissionen absenken kann. So das Fazit der Klimaexperten Daniel Scott, Paul Peeters und Stefan Gössling: Ihren Berechnungen zufolge führt das "business-as-usual"-Szenario dazu, dass der Ausstoss an Treibhausgasen aus dem Tourismus, selbst unter Berücksichtigung aller Energieeffizienzgewinne, zwischen 2050 und 2060 das gesamte globale Emissionsbudget übersteigen würde¹⁵.

Diese Anspruchshaltung ist umso vermessener, als schätzungsweise nur gerade zwei bis fünf Prozent der Menschheit am internationalen Tourismus teilnehmen¹⁶. Demgegenüber stehen die weltweit gravierenden Auswirkungen des Klimawandels, unter denen in erster Linie die Menschen in den Entwicklungsländern zu leiden haben, die nicht zu den Verursachern und schon gar nicht zu den internationalen TouristInnen gehören. Die globalen Kosten des Klimawandels sind bereits heute kaum mehr bezifferbar. Luftfahrt- und Tourismusindustrie, ausschliesslich auf ihr uneingeschränktes Wachstum fixiert, haben ganz offensichtlich noch nicht erkannt, dass mit dem Klimawandel ihre gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kosten in den Vordergrund rücken, die bislang stillschweigend externalisiert wurden.

Tourismuswachstum versus Klimagerechtigkeit: Die Politik ist gefordert!

Angesichts der Unfähigkeit des Sektors, sich selber zu regulieren, mehrten sich im Vorfeld des Klimagipfels von Kopenhagen die Vorstösse aus Regierungen und zivilgesellschaftlichen Organisationen, den Ausstoss an Treibhausgasen aus Flug- und Schiffsverkehr als eigenen Sektor ins Post-Kyotoabkommen zu integrieren. Dazu liegt eine verwirrlige Vielfalt an Vorschlägen und Forderungen auf dem Tisch¹⁷.

Es wäre schon ein historischer Fortschritt, wenn der ungestüm wachsende Flugverkehr mit dem Tourismus im Schlepptau verbindlich in die internationalen Klimamassnahmen einbezogen würde. Im Hinblick auf ein klimagerechtes Abkommen reicht es allerdings keineswegs, diese Sektoren nur in ein offenes Emissionshandelssystem einzubinden, wie sie es sich vorstellen. Denn beim prognostizierten Wachstum der Luftverkehrs- und Tourismusindustrie müssten sie, um das Klimaziel der Staatengemeinschaft zur Verhinderung der Katastrophe zu erreichen, über die nächsten 30 Jahre Emissionszertifikate aus anderen Sektoren und Ländern erwerben. Dabei würde der Kauf gemäss den Berechnungen der Klimafachleute Daniel Scott, Paul Peeters und Stefan Gössling¹⁸ zunehmend teurer und schwieriger. Über das Jahr 2030 hinaus könnten allenfalls noch Agrotreibstoffe die Klimabilanz aufbessern helfen. Um den gegenwärtigen Verbrauch des Flugverkehrs abzudecken, so die Experten weiter, müsste zum Beispiel Jatropha auf rund einer Million Quadratkilometern Land an-

Klimaziele – Klimagerechtigkeit

Gemäss den Erkenntnissen des Weltklimarates (IPCC) von 2007 kann die Klimakatastrophe nur verhindert werden, wenn der Temperaturanstieg gegenüber dem vorindustriellen Niveau zwei Grad Celsius nicht überschreitet. Die Szenarien des IPCC von 2007 müssen angesichts neuer Fakten zu den rasant ansteigenden Treibhausgasemissionen und dem fortschreitenden Abschmelzen des Eis an Nord- und Südpol nochmals verschärft werden. Die Staatengemeinschaft ist daher gefordert, drastische Massnahmen zur Senkung der klimaschädlichen Emissionen einzuleiten: Die globalen CO₂-Emissionen müssen bis ins Jahr 2050 um 50 bis 80 Prozent abnehmen gegenüber dem Ausgangsjahr 1990. Dabei stehen die Verursacher in der Pflicht: Das sind in erster Linie die reichen Industrieländer, die zwar bloss 15 Prozent der Weltbevölkerung ausmachen, aber für annähernd die Hälfte des weltweiten CO₂-Ausstosses verantwortlich sind und zudem für den grössten Teil der Emissionen des letzten Jahrhunderts, aus denen der heute spürbare Klimawandel resultiert. Dabei können die Industrieländer nicht für sich ausnehmen, kraft ihres Reichtums sogenannte "Emissionsrechte" geltend zu machen und mit dem Kauf von Emissionen aus armen Ländern weiterhin viel mehr Treibhausgase zu verpuffen als die Entwicklungsländer. Deshalb müssen sich die Massnahmen zum Abbau der Emissionen an einem gleichen Pro-Kopf-Ausstoss für alle Menschen orientieren. Damit die weltweiten Emissionen bis 2050 trotz der wachsenden Weltbevölkerung halbiert werden können, muss der globale Pro-Kopf-Ausstoss an Treibhausgasen um 70 Prozent abnehmen, in den Industrieländern sogar um 90 Prozent.

Quellen: Alliance Sud: Klimapolitik: Durchbruch oder Trölerei?, 2009, www.alliancesud.ch; Positionen von Brot für alle und Fastenopfer auf www.rechtaufnahme.ch

gebaut werden. Der Anbau von Agrotreibstoffen für industrielle Zwecke gefährdet jedoch ganz direkt die Ernährungssicherung von unzähligen Kleinbauern und muss unter allen Umständen verhindert werden¹⁹. Kein Wunder, setzen sich Basisorganisationen aus den Entwicklungsländern aufs Entschiedenste gegen das Vorgehen von Flug- und Tourismuswirtschaft zur Wehr²⁰. Denn diese zielen darauf ab, einer privilegierten Minderheit das Herumjetten ungebremst weiter zu ermöglichen, indem die klimaschädlichen Emissionen einfach auf die Länder abgewälzt werden, die wegen ihrer Armut weniger Treibhausgase verursachen. Gleichzeitig büren sie diesen laufend neue Kosten aus den Folgen der Klimaerwärmung und dem industriellen Anbau von Agrotreibstoffen auf, die niemals mit den in Aussicht gestellten Geldern aus dem Emissionshandel zu decken sind.

Die PolitikerInnen sind deshalb in Kopenhagen gefordert, umfassende und weitsichtige Massnahmen zum Flug- und Schiffsverkehr und damit auch dem Tourismus zu treffen: Verbindliche Reduktionsziele für den Ausstoss an Treibhausgasen müssen festgelegt werden, wobei sämtliche Treibhauseffekte des Flugverkehrs zu berücksichtigen sind. Der Emissionshandel muss preislich und mit klaren Begrenzungen so ausgestattet werden, dass er effektiv reduktionswirksam wird, und durch weitere Abgaben, etwa Steuern auf Flugtreibstoff und/oder pro Passagier, ergänzt werden. Die Massnahmen auf internationaler Ebene müssen durch griffige Reduktionsziele und -pläne auf nationaler Ebene abgestützt werden²¹. Dabei gilt es, auch die Tourismusaktivitäten der Bevölkerung umfassend einzubeziehen und dem Reise- und Freizeitverkehr vollumfänglich Rechnung zu tragen. Die nachhaltige klimaverträgliche Entwicklung im Tourismus ist mit gezielten Massnahmen – Anreizen wie Auflagen – konsequent zu fördern. Diese müssen auch die Sensibilisierung der breiten Bevölkerung und der Tourismusakteure bezüglich Reisen und Klima vorsehen.

Klimaverträglicher Tourismus heisst Flüge reduzieren

Doch bei allen ausgeklügelten Mechanismen zur Absenkung der Treibhausgase aus dem Flugverkehr führt gemäss den neuen Erkenntnissen zur seiner Klimawirkung kein Weg daran vorbei, die absolute Zahl der Flüge zu reduzieren. Dies jedoch ist die "heisse Kartoffel", die weder nationale Politiker noch die UNWTO trotz aller Warnungen des IPCC in die Hand nehmen möchten. Dabei ist die Reduktion der Flüge durchaus möglich – und sogar ohne grössere Einschränkungen der Tourismusländer: Eine 2008 von World Development Movement (WDM)²² auf britischen Flughäfen geführte Studie zeigt, dass unter dem Einfluss der Billigflieger vor allem die Kurzstreckenflüge überproportional zunehmen. Drei von vier Flügen ab Flughäfen von Grossbritannien führen in EU-Destinationen und 45 Prozent der Flüge in EU-Destinationen von unter 500 Kilometern Distanz.

Das heisst auch, dass sich die PolitikerInnen über die Verhandlungen in Kopenhagen zu globalen Emissionshandels- und Kompensationsmassnahmen im Flugverkehr hinaus mit griffigen nationalen Aktionsplänen und grenzüberschreitenden Abkommen dafür einsetzen müssen, dass Kurzstreckenflüge bis zu mindestens 1'000 Kilometern Distanz gezielt auf klimaverträgliche Verkehrsmittel, mit Vorzug den Schienenverkehr, umgeleitet werden. Und dies bedingt wiederum, dass sie sich auf die Re-

duktion der Subventionen an Flughäfen und Airlines einigen, vor allem aber den öffentlichen Verkehr bzw. das Bahnnetz ausbauen und dessen Nutzung mit einer attraktiven Preisgestaltung fördern.

Tourismuswachstum versus nachhaltige klimagerechte Entwicklung

Die UNWTO jedoch warnt in jeder Verhandlungsrunde zum Klima eindringlich vor jeglicher Beschränkung des Flugverkehrs, die sich negativ auf den Tourismus in den Entwicklungsländern auswirke und damit auch dessen wichtigen Beitrag zur Überwindung der Armut untergrabe.

Die Studie von World Development Movement (WDM) zeigt dagegen, dass Massnahmen zum Klimaschutz bzw. der Verteuerung des Fluges im Quellenmarkt Grossbritannien – immerhin einem der wichtigsten weltweit – nur zu geringen Einbussen des durchschnittlichen Bruttosozialeinkommens der Reiseländer führen würde, ausser in extrem vom Tourismus abhängigen Inselstaaten. Es mag daher richtig sein, dass die am wenigsten entwickelten Länder sowie Inselstaaten, die stark auf Flugverkehr angewiesen sind, im neuen Post-Kyoto-Abkommen von Abgaben auf den Flugverkehr ausgenommen werden. Offen bleibt dabei die Frage, wie die Vielfliegerei der Eliten dieser Länder berücksichtigt werden kann.

Die Tourismuswirtschaft scheint sich indessen auf das liberale Credo eingeschworen zu haben, das die UNWTO unaufhaltsam predigt: "Wachstum im Tourismus gleich Entwicklung bzw. nachhaltige Entwicklung und Überwindung der Armut". Diese simple Gleichung geht aber in der Realität bei weitem nicht auf: Das Beispiel der Malediven macht deutlich, wie wenig der Tourismus zur Entwicklung der breiten Bevölkerung beigetragen hat. Nicht weniger bitter fällt die Bilanz in anderen ausgewiesenen Tourismusdestinationen aus, etwa in der Dominikanischen Republik, wo der boomende Fremdenverkehr in den letzten 20 Jahren der menschlichen Entwicklung – wie der Human Development Index verlässlich meldet – überhaupt keinen Auftrieb zu geben vermochte. Sogar die Boomdestination der Balearen im hoch entwickelten EU-Land Spanien bildet nach einem halben Jahrhundert forcierter Tourismusentwicklung in Bildung, Gesundheit und Sozialversicherung nur mehr das Schlusslicht von ganz Spanien²³. Die Liste der negativen Auswirkungen, Umweltzerstörungen und Menschenrechtsverletzungen im Zuge der forcierter Tourismusentwicklung rund um den Globus lässt sich schier beliebig verlängern. Die vielfältigen Folgen des Klimawandels werden die bestehenden Konflikte im Tourismus um kostbare Ressourcen wie Land und Wasser noch zusätzlich verschärfen.

Längst haben Studien und konkrete Initiativen gezeigt, dass die Einheimischen in den Zielgebieten nur dann vom Tourismus profitieren, wenn sie ihre Rechte und Interessen wahren und ihre Lebensgrundlagen schützen können. Entscheidend dafür ist nicht das quantitative Wachstum des Tourismus, ganz im Gegenteil. Die Frage ist vielmehr, wie der Tourismus qualitativ gestaltet wird, ob die Einheimischen in Entscheidungsprozesse einbezogen werden, zu welchen Bedingungen sie im Tourismus arbeiten und ob traditionelle Erwerbszweige wie Landwirtschaft, Fischerei, Kunsthandwerk oder Baugewerbe ebenfalls direkt vom Fremdenverkehr profitieren. Nur so bleiben die Einnahmen auch vor Ort. Gemäss Weltbank fliesst heute praktisch die Hälfte der Tourismuseinnahmen der Entwicklungsländer für Im-

porte, Franchisezahlungen etc. wieder zurück in die Herkunftsländer der TouristInnen und der Reisekonzerne. Die hohen Importe für den Tourismus sind nicht nur ein Verlustgeschäft für die Gastländer, sie belasten auch das Klima ganz erheblich. Damit der Tourismus zu einer nachhaltigen und klimagerechten Entwicklung beiträgt, müssen also auch die traditionellen Erwerbszweige in den Fremdenverkehrsregionen gezielt gestärkt werden²⁴.

Ob und wie der Tourismus die weltweite Armut reduzieren hilft, bleibt eine heiss umstrittene Frage. Die UNWTO führt dazu ihr Programm "Sustainable Tourism – Eliminating Poverty" (ST-EP) ins Feld, das allerdings bislang der kritischen Betrachtung nicht standhält²⁵. Gleichzeitig macht sich die UN-Organisation als treue Interessenvertreterin der Tourismuswirtschaft für weitere Liberalisierungen, insbesondere auch im Rahmen der Welthandelsabkommen GATS, stark, welche die Rechte der Einheimischen laufend untergraben und den Schutz ihrer Lebensgrundlagen weiter erschweren.

Mit dem Klimawandel sind aber oft gerade die für den Tourismus besonders attraktiven Orte – die fragilen Küstenzonen, Inseln und Berggebiete – zunehmend gefährdet und müssen, wie das Beispiel der Malediven zeigt, mit viel Aufwand geschützt werden, damit die Einheimischen überhaupt dort weiterleben können. Um die kostspieligen Anpassungen und Vorkehrungen zu treffen, müssen sie mit neuen Mitteln von denjenigen unterstützt werden, die den Klimawandel verursachen: mit Geldern aus dem Emissionshandel und weiteren Finanzquellen, etwa aus den Einnahmen nationaler Energieabgaben und/oder einer globalen CO₂-Abgabe, wie die Schweiz vorschlägt. Diese Unterstützung darf allerdings nicht zulasten der bestehenden Entwicklungshilfe gehen, sondern muss zusätzlich erfolgen. Der Anpassungsfonds ist zudem der UNO bzw. der Klimarahmenkonvention zu unterstellen und nicht der Weltbank, die gemäss Einschätzung von Entwicklungsexperten als globale Klimabank ungeeignet ist²⁶.

Auf zu neuen klimagerechten Reiseformen: Tourismusindustrie und Reisende sind gefordert!

Die Tourismuswirtschaft scheint von einer bemerkenswerten Kurzsichtigkeit geschlagen: Nicht nur überflutete Inseln und Strände im Süden, sondern auch schmelzende Gletscher und Schneegebiete hierzulande machen in aller Deutlichkeit klar, dass der Tourismus vom Klimawandel direkt beeinträchtigt wird. Die Branche müsste im ureigenen Interesse eigentlich längst energisch für den Schutz des Klimas eintreten und an vorderster Front alle Massnahmen unterstützen, die zur Erhaltung der vom Klimawandel gefährdeten Destinationen – ihrer eigenen wirtschaftlichen Grundlage – beitragen.

Aufgeschlossene Tourismusunternehmen haben in jüngster Zeit damit begonnen, ihren CO₂-Ausstoss zu überprüfen und den Klimaschutz in umfassendere Nachhaltigkeitsstrategien einzubeziehen. Das muss zum Standard werden: Klimaschutz ist integraler Bestandteil der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung. Für alle Bereiche eines Unternehmens sind verbindliche Reduktionsziele der klimaschädigenden Emissionen festzulegen und mit geeigneten Massnahmen umzusetzen. Ziel dabei ist die Verminderung der Emissionen mit Effizienzsteigerungen und Einsparungen im Kerngeschäft; Kompensationslösungen mit Klimaschutzprojekten in Entwicklungsländern sollen nur in klar begrenz-

tem Umfang erfolgen und dem "Goldstandard" der Clean Development Mechanism (CDM) entsprechen²⁷. Angesichts des Klimawandels müssen auch weiterführende Massnahmen zum Schutz der Ressourcen wie der sparsame Umgang mit Wasser oder die umweltgerechte Wasser- und Abfallaufbereitung verstärkt werden. Doch betriebliche Massnahmen allein werden es nicht richten.

Um die Klimaziele der internationalen Gemeinschaft zur Verhinderung der Klimakatastrophe zu erfüllen, ist eine radikale Neuorientierung im Tourismus nötig: Weg von der heutigen Grundlage des intensiven Verbrauchs und Verschleisses fossiler Brennstoffe, die das Klima laufend weiter anheizen – hin zu neuen zukunftsfähigen Formen der Urlaubs- und Freizeitgestaltung. Dabei steht die Tourismuswirtschaft vor der Herausforderung, attraktive neue Angebote zu schnüren, die einerseits auf einer klimaverträglichen Mobilität aufbauen, andererseits direkt die Einheimischen in den Zielgebieten bei ihren wachsenden Aufgaben unterstützen, die vom Klimawandel zunehmend bedrohten Lebensgrundlagen zu schützen. Die Angebote sind bezüglich ihrer Klimawirkung sowie der Einhaltung sozialer und ökologischer Standards der Kundschaft gegenüber transparent auszuweisen. Auch dafür ist viel Innovation gefragt, neue Messmethoden beispielsweise und Angebotsdeklarationen, um der Kundschaft aufzuzeigen, wie gross der "Fussabdruck" ihrer Ferien ist. Eines ist sicher: Wer jetzt in der Branche innovativ wird, hat dann die Nase vorn, wenn die auf "business-as-usual" bedachte Konkurrenz zur Neuausrichtung gezwungen wird.

Das gilt auch für die Reisenden. Über die vielbeteuerten guten Absichten hinaus ist jetzt entschiedenes Handeln für eine klimagerechte zukunftsfähige Ferien- und Reisegestaltung notwendig. Das Rezept dafür ist altbekannt, nicht gerade populär, aber ganz einfach: Weniger oft verreisen – weniger weit – und wenn eine Fernreise, dann länger verweilen; zudem die Flüge drastisch reduzieren und für Distanzen unter 800 – 1'000 Kilometer systematisch auf Bahn oder Bus umsteigen.

Endnoten:

¹ Thomas Steinmetz: Maldives can't be carbon neutral without killing tourism, 25.09.09, www.eturbonews.com; Travel Impact Newswire 15.10.09/25.09.09, imtiazi@travel-impact-newswire.com

² Silvia Schnorf: [Klimaschutz und die Malediven](#), 17.10.2009, www.fairunterwegs.org

³ Angaben von atmosfair, www.atmosfair.de, für die Transportenergiebilanz unter "Länder" auf www.fairunterwegs.org

⁴ UN World Tourism Organization (UNWTO), UN World Meteorological Organization (WMO), UN Environment Programme (UNEP): Climate Change and Tourism – Responding to Global Challenges, 2008, www.unwto.org; siehe auch [Besprechung](#) auf www.fairunterwegs.org

⁵ Christina Kamp: [Mit zwei Grad in die Klimakatastrophe?](#) Tourism Watch Nr. 56, September 2009, www.tourism-watch.de; siehe auch: Stefan Gössling, C. Michael Hall, Daniel Scott: The Challenges of Tourism as a Development Strategy in an Era of Global Climate Change, in: Rethinking Development in a Carbon Constrained World, Ministry of Foreign Affairs, Finland 2009

⁶ respect/Naturfreunde Internationale: Tourismus als schnell wachsende Klimagefahr! September 2009, www.respect.at, www.nf-int.org; siehe [Meldung](#) auf www.fairunterwegs.org

⁷ European Federation for Transport and Environment: Bunker fuels and the Kyoto Protocol: How ICAO and the IMO failed the climate change test, June 2009, www.transportenvironment.org;

-
- ⁸ laufende News auf Maillists wie can-bunkers@listi.jpberlin.de, tourismclimate@googlemail.com
- ⁹ World Travel & Tourism Council (WTTC): Leading the Challenge on Climate Change, 2009, www.wttc.org/eng/Tourism_Initiatives/Environment_Initiative
- ¹⁰ respect/Naturfreunde Internationale: Tourismus als schnell wachsende Klimagefahr! September 2009, www.respect.at, www.nf-int.org; siehe [Meldung](#) auf www.fairunterwegs.org
- ¹¹ Nina Sahdeva: [Die Welttourismusorganisation räumt dem Klimawandel höchste Priorität ein](#), 06.12.07, www.fairunterwegs.org; siehe auch: World Economic Forum: Climate Policies from Kyoto to Copenhagen, 2009, www.weforum.org
- ¹² UN World Tourism Organization (UNWTO): UNWTO Roadmap For Recovery For Tourism And Travel, 2009, www.unwto.org
- ¹³ UN World Tourism Organization (UNWTO): Discussion Paper on Climate Change Mitigation Measures for International Air Transport, 2009, www.unwto.org
- ¹⁴ Tourism Watch – Evangelischer Entwicklungsdienst (EED): Climate Policy and Tourism, 2008, www.tourism-watch.de
- ¹⁵ Daniel Scott, Paul Peters, Stefan Gössling: Can Tourism 'Seal the Deal' of its Mitigation Commitments? The Challenge of Achieving 'Aspirational' Emission Reduction Targets, Paper distributed at the UNWTO summit on "Tourism in the Green Economy" in Sweden, September 2009
- ¹⁶ Joan Buades: Copenhagen and Beyond: Tourism and Global Climate Justice, 2009, www.albasud.org; siehe auch Schätzungen der UNWTO
- ¹⁷ laufend neue Meldungen auf tourismclimate@googlemail.com, can-bunkers@listi.jpberlin.de, timteamclearinghouse@yahoogroups.com
- ¹⁸ Daniel Scott, Paul Peters, Stefan Gössling, 2009, op. cit.
- ¹⁹ Miges Baumann, Mirjam Kosch: Gerechtigkeit im Klimawandel, EinBlick1/2008, Brot für alle, Fastenopfer, www.rechtaufnahme.ch; Justiça Ambiental(JA) et União Nacional de Camponeses (UNAC): Jatrophal! Ein Irrweg für Mosambik, August 2009, www.swissaid.ch
- ²⁰ laufend Stellungnahmen auf Maillist timteamclearinghouse@yahoogroups.com; siehe auch www.equitabletourism.org, www.thecornerhouse.org, www.ecotonline.org
- ²¹ Daniel Scott, Paul Peters, Stefan Gössling, 2009, op. cit.
- ²² World Development Movement-nef: Plane Truths: Do the economic arguments for aviation growth really fly?, 2008, www.wdm.org
- ²³ Joan Buades, 2009, op. cit.
- ²⁴ Christine Plüss: [Reisen gegen die Armut? – Nicht weiter frei zu Tisch](#), 29.07.08, www.fairunterwegs.org
- ²⁵ Christine Plüss: [Armutsbekämpfungsprogramm der UNWTO im Visier](#): UNO-Inspektion fordert Transparenz, 20.08.09, www.fairunterwegs.org
- ²⁶ Mark Herkenrath: Zu viel Weltbank, zu wenig Geld, Global+ Sommer 2009, www.alliancesud.ch
- ²⁷ Tourism Watch – Evangelischer Entwicklungsdienst (EED): Klimawandel, CSR und Tourismus, 2008, www.tourism-watch.de