

# TourismWatch

Informationsdienst Tourismus und Entwicklung

Drei Welten treffen aufeinander - Begegnungen mit Flüchtlingsleid	4	Ökumenischer Pilgerweg für Klimagerechtigkeit	16
<b>Globale Trends, globale Herausforderungen</b>		<b>Literatur und Materialien</b>	
„Aerotropolen“ als globaler Trend - Flughafen-Megaprojekte und ihre Folgen	5	Für einen friedenssensiblen Tourismus „International Handbook on Tourism and Peace“	17
Ressourcennutzung im Tourismus - Szenarien einer nicht nachhaltigen Zukunft	7	Schlechte Arbeitsbedingungen trotz Zertifizierung - „Travelife’s broken promises“	17
„Peak Oil“ und Tourismus - Der schwierige Weg in eine postfossile Zukunft	9	Vom Shareholder- zum Stakeholder-Value - Neues Lehrbuch “Nachhaltiger Tourismus”	18
<b>Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung</b>		Eine Religion im Wandel - Sympthiemagazin „Buddhismus verstehen“	18
Für Klimagerechtigkeit im Tourismus - Gemeinsame, differenzierte Verantwortung	11	<b>Veranstaltungen und Termine</b>	
Ziele für die Reichen - Drei Fragen an Chee Yoke Ling, TWN	13	Seminar „Nachhaltiger Tourismus? - Das Beispiel Jamaika“	18
<b>Kurzinformationen und Hinweise</b>		Podiumsgespräch „Schöner Reisen“	19
NRO-Konzept für den Luftverkehr	14	Werkstattgespräch Voluntourismus und Freiwilligenarbeit	19
Kreuzfahrt-Ranking 2015	15	Expertengespräch über Tourismus und SDGs	19
Menschenrechtsstandards beim Fahrpersonal von Reiseveranstaltern	15		
„Fairwärts“ - Ideenwettbewerb für Nachhaltigkeit im Tourismus	16		
Online-Kurs Klimagerechtigkeit	16		



# Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Freundinnen und Freunde,

„Eine Milliarde Touristen – eine Milliarde Möglichkeiten“ ist das Motto des diesjährigen Welttourismustages am 27. September. Während die Welttourismusorganisation (UNWTO) Rekordzahlen feiert und weiterhin ein vermeintliches Recht auf Tourismus proklamiert, verweigern viele europäische Staaten Flüchtlingen das wesentlich grundlegendere Recht auf Asyl. Willkommen ist, wer Geld hat und es im Urlaub ausgeben möchte. Wer hingegen vor unvorstellbarem Leid flieht und im Schlauchboot oder im Eurotunnel sein Leben riskiert, kann nicht auf legalem Weg reisen. Wäre dies möglich, könnten Flüchtlinge viel Geld für kriminelle Schlepper sparen – Geld, das sie gut und sinnvoll in den Ländern gebrauchen könnten, in denen sie nun teils freiwillig, teils unfreiwillig unterkommen.

„Eine Milliarde Touristen – eine Milliarde Möglichkeiten“ ist auch deswegen ein verfehltes Motto, weil es im Widerspruch zu den internationalen Zielen für nachhaltige Entwicklung steht, auf die sich die Staatengemeinschaft in diesen Tagen verständigt. Die „Sustainable Development Goals“ (SDGs) stellen eine Zäsur dar und denken Armutsbekämpfung und Nachhaltigkeit, Entwicklung und Gerechtigkeit zusammen. Die Welttourismusorganisation setzt vollkommen unreflektiert auf Wachstum und verliert damit den Anschluss an die UN-Familie. Zumindest in den letzten Jahren hatte sie an ihrem Festtag wenigstens noch den Anspruch erhoben, herausfordernde Themen für eine nachhaltige Tourismusentwicklung zu benennen, wie beispielsweise den Klimawandel oder Berufschancen im Tourismus. Ausgerechnet in diesem Jahr feiert sie nun die steigenden Touristenzahlen. Darüber mögen sich Tourismusminister und Unternehmen freuen, während lokale Gemeinschaften und Nichtregierungsorganisationen weltweit die Folgen massentouristischer Entwicklung kritisieren.

In dieser Ausgabe lenken wir den Blick auf aktuelle Trends im Tourismus und die Folgen dieser Dynamik. Im Zentrum stehen die Auswirkungen des Tourismus auf Emissionen, Artenvielfalt, Energie-, Wasser- und Lebensmittelverbrauch sowie Landrechte und Partizipation. Die SDGs werden ein neuer Referenzrahmen sein, weil sie alle Staaten weltweit in die Pflicht nehmen, politische Handlungskonzepte zu entwickeln, die die planetaren Grenzen respektieren und Fragen internationaler Gerechtigkeit reflektieren. Es ist ein gutes Zeichen, dass auch der Tourismus als Handlungsfeld in den SDGs benannt wird. Nun gilt es, die Ziele mit Leben zu füllen und dabei den Tourismus nicht weiter unreguliert wachsen zu lassen. Vielmehr müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um diesen hoch bedeutsamen Wirtschaftsbereich auf einen nachhaltigen Entwicklungspfad zu bringen.

Die Klimaverhandlungen zeigen leider sehr deutlich die Schwierigkeiten, internationale Emissionen einzelnen Staaten zuzurechnen. Umso wichtiger ist es, den internationalen Tourismus mit innovativen Politikansätzen, neuen Konzepten und entschlossenem Handeln nachhaltig zu gestalten. Nur so kann er einen wirksamen Beitrag für eine menschenwürdige Zukunft leisten.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Mit freundlichen Grüßen

Antje Monshausen & Christina Kamp

# Drei Welten treffen aufeinander

## Begegnungen mit Flüchtlingsleid in Griechenland

Von Sophia Wirsching

Urlaub in Griechenland – das heißt in diesem Jahr oft unmittelbare Konfrontation mit der Not der Flüchtlinge. Seit Jahresbeginn sind allein auf den Ägäis-Inseln mehr als 150.000 Flüchtlinge angekommen. Griechenland selbst ist seit Jahren von einer schweren Wirtschaftskrise gezeichnet. Der Tourismus ist die wichtigste Säule der griechischen Volkswirtschaft. Die Flüchtlingskrise führt zu Besorgnis in der Branche, denn würden dadurch Urlauber ausbleiben, gäbe es weniger Einkommen für die Dienstleister und auch weniger Geld in den Kommunen.

Das Elend der vielen Tausend Flüchtlinge aus Syrien, Afghanistan und anderen Krisenregionen, die auf griechischen Inseln strandeten und weiterhin stranden, hat viele Urlauber erschreckt. Viel nachdrücklicher als sonst am heimischen Fernseher wurden Not und Verfolgung als unmittelbare Realität wahrnehmbar.

### Die „Festung Europa“ als sicherer Raum

Weltweit sind derzeit mehr als 60 Millionen Menschen auf der Flucht. Die meisten bleiben in ihrer Herkunftsregion. Nur ein relativ geringer Teil der Flüchtlinge sucht Sicherheit in Europa, etwa weil sie hier Verwandte haben oder in Nachbarländern keine Perspektiven für sich und ihre Familien sehen.

Um in der Europäischen Union Asyl beantragen zu können, müssen die Schutzsuchenden zunächst europäischen Boden unter den Füßen haben. Der Weg über das Mittelmeer ist zwar mit hohen Risiken verbunden, doch gibt es fast keine Alternativen. Für eine legale Einreise sind Visa erforderlich, die nur selten erteilt werden. Während überall an den EU-Außengrenzen die Wege für Flüchtlinge systematisch versperrt werden, werden im Tourismus Reisebarrieren abgebaut und die „Flucht aus dem Alltag“ erleichtert.

### Menschenrecht und Menschenwürde

Alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind verpflichtet, das Menschenrecht auf Asyl zu gewähren und Asylbewerbern einen menschenwürdigen Lebensstandard zu ermöglichen. Doch in Griechenland sind die Flüchtlinge nach der Ankunft

vor allem auf sich selbst gestellt. Es mangelt an medizinischer und hygienischer Notversorgung. Der wirtschaftlich marode griechische Staat ist nicht in der Lage, die notwendige Unterstützung bereitzustellen.

So schlafen die Flüchtlinge weiterhin nachts an den Stränden, an denen tagsüber die Touristen Erholung suchen. Cafés und Restaurants geben den Blick auf hungrige und durstige Flüchtlinge frei. An den Fähren reihen sich in der Hauptferiensaison Flüchtlinge neben Touristen ein, um das griechische Festland zu erreichen.

### Begegnungen zwischen Urlaubern und Flüchtlingen

Im Internet hatten sich Online-Portale zuvor vor allem mit der Frage auseinandergesetzt, wie sicher eine Reise nach Griechenland in Zeiten der Wirtschaftskrise sein würde. Reiseveranstalter beschwichtigten, dass abgesehen von der geringeren Verfügbarkeit von Bargeld an den Automaten keinerlei Einschränkungen zu befürchten seien.

Zum Ferienstart in vielen Bundesländern berichteten aber die deutschen Medien vom unmittelbaren Aufeinandertreffen von Touristen und Flüchtlingen. Ein Großteil der Urlauber habe versucht, die Flüchtlinge so gut wie möglich „auszublenden“, um sich die Urlaubsstimmung nicht „vermiesen“ zu lassen. Auch die Behörden seien bemüht gewesen, die Elenden von den Erholungssuchenden zu trennen. Doch mit der steigenden Zahl an Flüchtlingen konnte dies immer weniger gelingen.

Begegnungen verliefen nicht immer verständnisvoll. „Die machen zwar nix, und die Mütter mit Babys tun einem auch irgendwie leid, aber sie lungern überall herum“, zitiert Maria Sterkel in „Die Zeit“ eine Urlauberin. Einige Touristen fühlten sich gestört. Sie hatten sich sorgenfreie Tage gewünscht, doch die Anwesenheit der Flüchtlinge machte ihnen die Entspannung unmöglich.

Das führte auch bei Tourismusanbietern zu Besorgnis, deren Existenzgrundlage an die solventen Besucher gekoppelt ist. Viele Hotelbesitzer und Restaurantbetreiber auf Kos lehnten die Flüchtlinge als Kunden ab, berichtete der „Spiegel“. Sie fürchteten, dass diese die europäischen Touristen abschrecken könnten. Andere jedoch hätten sich auf die neue Kundschaft eingestellt. Ein junger Restaurantbetreiber preise seine Speisen nun auch auf Arabisch an.

### Solidarität vor Ort

Gerade in Griechenland haben sowohl die Einheimischen als auch die Feriengäste den Flüchtlingen die Hand gereicht und beeindruckende Solidarität gezeigt. Ehrenamtliche Initiativen unterstützten die Flüchtlinge mit Nahrungsmitteln und Wasser. Zahlreiche Hotels kochten für Flüchtlinge und stellten Räume für sie zur Verfügung.

Immer mehr Urlauber informierten sich, bevor sie in die Ferien aufbrachen, wie sie den Flüchtlingen

helfen könnten. Der Touristikkonzern TUI etwa unterstützte Urlauber, die sich für die Flüchtlinge engagieren wollen. Die Fluglinie TUIfly Nordic ermöglichte ihren Fluggästen, zehn Kilogramm Extragepäck mit Kleidung für Flüchtlinge mitzuführen. Vorab konnten sich die Reisenden beim Reiseveranstalter vor Ort informieren, welche Sachspenden am dringendsten benötigt werden.

Internationale Hilfswerke haben Spendenmöglichkeiten eingerichtet, mit denen sie die notleidenden Flüchtlinge, aber auch die durch die soziale und wirtschaftliche Krise in Armut geratene griechische Bevölkerung unterstützen. Einer Studie zufolge leben inzwischen vier von zehn Griechen in Armut.

So wichtig die Zeichen der Menschlichkeit und Solidarität sind, sie können die Pflicht der Europäischen Union nicht ersetzen, die Flüchtlinge fair und menschenwürdig in der gesamten Europäischen Union aufzunehmen. Griechenland braucht Unterstützung, um die Flüchtlinge angemessen zu versorgen und Asylanträge zügig und gerecht zu bearbeiten - zu allererst zum Wohl der Flüchtlinge, aber auch, damit im nächsten Sommer die Situation auf den Inseln in der östlichen Ägäis entspannter wird.

*Sophia Wirsching ist Referentin für Migration und Entwicklung bei Brot für die Welt.*

(5.743 Zeichen, September 2015, TW 80)

## „Aerotropolen“ als globaler Trend

### Flughafen-Megaprojekte und ihre Folgen

Von Rose Bridger

Aerotropolen gehören zu den größten Megaprojekten, die Regierungen und Konzerne derzeit umsetzen. Diese flughafenzentrierten Entwicklungsvorhaben zerstören Agrarflächen und Wälder. Es sind wirtschaftliche Enklaven, die das Wachstum der Konzerne fördern und lokale Gemeinschaften ausschließen.

Überall auf der Welt sind flughafenzentrierte Megaprojekte, sogenannte ‘Aerotropolen’ oder Airport-Citys im Bau, geplant oder angekündigt. Flughäfen werden nicht gebaut, um einer Stadt zu dienen, sondern es wird eine Stadt um einen Flughafen herum gebaut. Entwicklungen im Aerotropolen-Stil begannen in den 1990er Jahren in Europa und in

den Vereinigten Staaten, insbesondere an den Flughäfen Schiphol bei Amsterdam und Dallas/Fort Worth. Nun gibt es ambitionierte Pläne für Aerotropolen in Afrika und Asien.

Eine Aerotropole ist keine Siedlung für Menschen. Es ist eine urbane Form, die ein vom Flugverkehr

abhängiges explosives Wachstum von Tourismus und Handel ermöglicht. Kommerzielle Cluster rund um einen Flughafen herum sind mit Dienstleistungen im Flugverkehr integriert. Die Passagiere werden durch Einkaufspassagen, Hotels und kulturelle Veranstaltungsstätten geschleust. Bürokomplexe, Produktions-, Montage- und Logistik-Einrichtungen sind mit dem Frachtverkehr des Flughafens verknüpft. Es werden symbiotische Beziehungen geschaffen, durch die sich das Wachstum des Flughafens und das des urbanen Erschließungsgebietes gegenseitig verstärken.

### **Verlust von landwirtschaftlichem Boden und Wäldern**

Entwicklungsprojekte im Stil einer Aerotropole erfordern große, möglichst noch nicht bebaute Flächen, bevorzugt auf der ‚grünen Wiese‘. Werden landwirtschaftliche Flächen dafür genutzt, heißt das, dass ländlichen Gemeinschaften Vertreibung droht. Werden die Lebensräume von Tieren und Pflanzen bebaut, bedeutet das Abholzung und unwiederbringlich einen Verlust an biologischer Vielfalt.

Die Ankündigung, dass in Bhogapuram im südindischen Bundesstaat Andhra Pradesh 60 Quadratkilometer landwirtschaftliche Fläche für einen Flughafen aufgekauft werden sollten, stieß dort sofort auf große Proteste. Rund 7.000 Menschen aus 16 Dörfern demonstrierten vor Regierungsgebäuden und blockierten eine Fernstraße. Sie fürchteten, dass sie gezwungen werden könnten, ohne ausreichende Entschädigung ihr Land aufzugeben. Sie setzten sich über die Androhung der Polizei hinweg, dass alle an dieser Aktion Beteiligten festgenommen werden würden.

Der Bau von Istanbuls drittem Flughafen – der Beginn einer geplanten Aerotropole auf einer Fläche von fast 77 Quadratkilometern – zerreiht Wälder und Feuchtgebiete nördlich der Stadt. Der Flughafen ist Teil eines Gesamtkomplexes zerstörerischer Megaprojekte, zu denen auch eine dritte Brücke über den Bosphorus zählt.

Der Kilimandscharo International Airport in Tansania beansprucht 110 Quadratkilometer Land als seinen ‚Grundbesitz‘. Hier sollen riesige Shopping-Zentren, Luxushotels für Touristen, zollfreie Häfen, Freihandelszonen, Bildungseinrichtungen, Zolllager, Souvenirläden, Golfplätze und eine große Wildtier-Ranch errichtet werden. Über 10.000 Maa-sai, die als Viehhalter dort leben, wehren sich vehement dagegen, vertrieben zu werden.

In Nepal wurden in Nijgadh 80 Quadratkilometer für einen zweiten Flughafen bei Kathmandu ausgewiesen. Die Regierung hat fünf Millionen US-Dollar zur Verfügung gestellt und damit das Gelände eingezäunt und den Wald abholzen lassen, als Vorarbeiten für einen potenziellen malaysischen Investor. Ministerien berichteten von Auseinandersetzungen mit Anwohnern in Umsiedlungsfragen.

### **Ausschluss der lokalen Gemeinschaften**

Die Gemeinschaften vor Ort sind vom Management und der Kontrolle von Aerotropen-Projekten weitgehend ausgeschlossen. Ein Gelände wird durch zentralisierte Planung ausgewiesen und der Flughafenbetreiber oder ein Konsortium erhält ein hohes Maß an Autonomie.

Die Aerotropole von Andal im indischen Bundesstaat West-Bengalen ist seit 2009 von Widerstand gegen die Aneignung von Land begleitet. Der Betreiber kam in den Genuss umfassender Steuererleichterungen, ist aber den Bürgerinnen und Bürgern gegenüber nicht rechenschaftspflichtig. Die Aerotropole erhielt den Status eines „industrial township“, mit dem sie nun über umfassende Befugnisse verfügt, auch in den Bereichen Planung und Steuererhebung.

Die äthiopische Regierung wählte eine Fläche von 144 Quadratkilometern für einen neuen Flughafen in Addis Abeba. Die Identifikation von fünf möglichen Standorten erfolgte mit Hilfe von Satellitenbildern. Jeder dieser Standorte umfasst große landwirtschaftlich genutzte Flächen und ist Heimat von über 10.000 Menschen.

### **Aerotropen als Wirtschaftsenklaven**

Aerotropen-Projekte sollen angeblich die Wirtschaft ankurbeln. Genauer gesagt sind es aber wirtschaftliche Enklaven. Der durch den Staat zur Verfügung gestellte Grund und Boden stellt eine Art Subvention dar. Die vom Flugverkehr abhängigen Firmen der Aerotropole profitieren darüber hinaus von der fast ausnahmslosen Steuerbefreiung auf Treibstoff für internationale Flüge. Ihre wirtschaftlichen Aktivitäten konzentrieren sich auf die Bereiche innerhalb der Grenzen des Projekts.

Die Wirtschaftszonen, die sich innerhalb der Aerotropole befinden, daran angrenzen oder über Autobahnen damit verbunden sind, erhalten Steuererleichterungen und andere Anreize. In Indien sind beispielsweise mehrere Sonderwirtschaftszonen

(SEZs) mit Flughäfen verbunden, darunter der Multimodal International Cargo Hub und Flughafen in Nagpur (MIHAN).

### Das Global Anti-Aerotropolis Movement (GAAM)

Eine Aerotropole stellt die physische Infrastruktur und ein unterstützendes Regelwerk, um die Globalisierung der Wirtschaft anzutreiben und damit auch die Abhängigkeit vom Flugverkehr aufrecht zu erhalten - bei zunehmendem Verbrauch fossiler Brennstoffe und der sich verschärfenden Klimakrise. Nichtregierungsorganisationen haben begonnen sich zusammenzuschließen, um sich diesem desaströsen Entwicklungsmodell entgegenzustellen. Im März 2015 gründeten sie das Global Anti-Aerotropo-

lis Movement (GAAM), um öffentliches Bewusstsein zu schaffen und gegen sozial und ökologisch schädliche Mega-Flughafenprojekte aktiv zu werden.

**Weitere Informationen:** Global Anti-Aerotropolis Movement: <http://antiaero.org>

*Rose Bridger ist Gründungsmitglied des Global Anti-Aerotropolis Movement (GAAM) und Autorin des Buches "Plane Truth: Aviation's Real Impact on People and the Environment, Pluto Press, London, Oktober 2013 ([www.planetruth.net](http://www.planetruth.net)).*

*Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp*

(6.133 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Eine Bewertung der Ressourcennutzung des Tourismus

### Szenarien einer nicht nachhaltigen Zukunft

Von Stefan Gössling und Paul Peeters

Der Tourismus befindet sich in einer Phase, in der die globalen Umweltauswirkungen der Menschheit rasant zunehmen - und er hat daran selbst einen wesentlichen Anteil. In Hinblick auf den Verbrauch von Energie und die CO<sub>2</sub>-Emissionen, den Wasserverbrauch, die Landnutzung und den Nahrungsmittelbedarf werden sich die Auswirkungen des Tourismus innerhalb von 25-45 Jahren verdoppeln. Selbst wenn Ressourcen in Zukunft deutlich effizienter genutzt würden, würde eine solche positive Entwicklung von der noch rascher steigenden Zahl an Reisen und der zunehmenden Reiseentfernung konterkariert. Hinzu kommt, dass die Ressourcennutzungsintensität im Tourismus keineswegs abnimmt. Im kleinen aber wachsenden Segment des gehobenen Tourismus nimmt sie sogar weiter zu.

Diese Erkenntnisse stellen die Rhetorik des „grünen Wachstums“ in Frage, die sich momentan in vielen Strategiepapieren wiederfindet. Die Ökosysteme der Erde werden von menschlichen Aktivitäten stark beeinträchtigt. Wichtige Ressourcen werden knapp, Ökosysteme immer stärker geschädigt. Der Tourismus ist an all diesen Prozessen direkt und indirekt beteiligt.

Im Tourismus werden pro Reise und Übernachtung immer mehr Energie, Wasser, Land und Nahrungs-

mittel verbraucht und immer mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht. Gleichzeitig steigt die Zahl der Touristen infolge einer wachsenden, wohlhabenderen Weltbevölkerung.

Nach unserer Szenarien-Studie könnte die Anzahl im In- und Ausland unternommener touristischer Reisen im Jahr 2050 zwischen 7,77 Milliarden (bei einer Abschwächung der Wirtschaft) und 15,45 Milliarden (bei globalem Wachstum) betragen. Im „Weiter wie bisher“-Szenario käme man auf 13,6

Milliarden Reisen, im Vergleich zu knapp fünf Milliarden Reisen im Jahr 2005. Der Ressourcenverbrauch im Tourismus könnte von 2010 bis 2050 zwischen 92 Prozent (im günstigsten Fall, bei Wasser) und 189 Prozent (beim Flächenverbrauch) steigen.

### **Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Trotz zunehmender Effizienz wird damit gerechnet, dass sich im mittleren Szenario der Energieverbrauch des Tourismus im Laufe der kommenden 25 Jahre verdoppeln wird. Ob es „nur“ weitergeht wie bisher oder mit starkem globalem Wachstum zu rechnen ist: bis 2050 wird der Energieverbrauch weiter zunehmen. Selbst im Szenario einer Abschwächung der Konjunktur würde selbst bei deutlich geringerem Bevölkerungswachstum und wirtschaftlicher Stabilisierung der Ressourcenverbrauch weiter zunehmen – wenngleich in geringerem Umfang.

Im Tourismus hängen Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu 75 Prozent mit der Nutzung von Verkehrsmitteln zusammen. Bei unterschiedlichen Reisearten bestehen jedoch große Unterschiede. Eine Fahrradtour in der näheren Umgebung mag direkt gar keine Energie aus fossilen Brennstoffen erfordern. Für Fernreisen mit Flug- und Kreuzfahrt-Elementen dagegen werden unter Umständen mehr als 3000 kg Treibstoff pro Tourist verbraucht.

### **Wasserverbrauch**

Zwar benötigen die Menschen auch zuhause Wasser, doch ist ihr Wasserverbrauch auf Reisen nachweislich höher. Der direkte Wasserverbrauch in den Unterkünften liegt zwischen 84 und 2425 Litern pro Tourist pro Tag. Er beinhaltet den persönlichen Wasserbedarf, Swimmingpools, die Bewässerung von Grünanlagen, etc. Im Rahmen von Freizeitaktivitäten kommen noch einmal 10 bis 875 Liter pro Übernachtung hinzu. Des Weiteren entfallen auf Nahrungsmittel nochmals im Schnitt 6000 Liter Wasser pro Tourist pro Tag.

Die Nutzung von Bio-Kraftstoffen im Flugverkehr verursacht einen noch höheren Wasserverbrauch. Um einen Liter flüssigen Bio-Kraftstoff zu erzeugen, werden derzeit im Schnitt 2500 Liter Wasser eingesetzt. Das ist wichtig zu berücksichtigen, da die Luftverkehrsbranche Bio-Kraftstoffe als eine der Säulen für „nachhaltige“ Entwicklung forciert.

Der Wasserverbrauch im Tourismus, insbesondere der indirekte, wird weiter zunehmen, auch wenn Wasser in Zukunft effizienter eingesetzt wird. Sich

verändernde Ernährungsgewohnheiten hin zu proteinreicheren Nahrungsmitteln wie Fleisch und Milchprodukten, die in der Produktion ressourcenintensiver sind, beeinflussen den Wasserverbrauch erheblich. Im Laufe der kommenden 45 Jahre ist damit zu rechnen, dass sich der Wasserverbrauch verdoppeln wird, von geschätzten 138 km<sup>3</sup> im Jahr 2010 auf 265 km<sup>3</sup> im Jahr 2050.

### **Landnutzung**

Der direkte Flächenverbrauch für den Tourismus und für Erholungszwecke umfasst vor allem Infrastruktur. Dazu zählen Flughäfen, Straßen, Bahntrassen, Einkaufszonen, Parkplätze, Campingplätze, Ferienanlagen, Golfplätze, Yachthäfen und Skigebiete. Die indirekte Flächennutzung hängt nicht nur mit der Produktion von Nahrungsmitteln und anderen Gütern und Dienstleistungen, die im Tourismus benötigt werden, zusammen, sondern auch mit den erforderlichen Mülldeponien und Kläranlagen. Die Fläche, die vom Tourismus benötigt wird, ist also deutlich größer als der direkt bebaute Grund und Boden.

Je nach Art der Unterkunft unterscheidet sich der Flächenbedarf pro Gästebett erheblich, angefangen mit etwa 25 m<sup>2</sup> für Pensionen bis hin zu 200 m<sup>2</sup> für Ferienhäuser. Luxushotels und Resorts haben den größten Flächenverbrauch, Stadthotels dagegen einen vergleichbar geringen.

Es wird damit gerechnet, dass sich im Laufe der nächsten 25 Jahre die Flächennutzung für Tourismuszwecke verdoppeln und bis 2050 fast verdreifachen wird, insbesondere aufgrund zusätzlicher Straßen sowie der Expansion des Flugverkehrs und touristischer Aktivitäten. Der Anteil der Flächen für Unterkünfte ist vergleichsweise klein, könnte relativ gesehen aber noch stark zunehmen, auch in besonders empfindlichen Landschaften, z. B. in Küstenregionen. Nach dem „Weiter wie bisher“-Szenario wird sich der Flächenverbrauch durch Tourismus von derzeit rund 62.000 km<sup>2</sup> bis 2050 auf rund 178.700 km<sup>2</sup> fast verdreifachen.

### **Nahrungsmittelkonsum**

Urlauber verbrauchen täglich im Schnitt mindestens 0,5 kg Lebensmittel mehr als zu Hause. Der globale Tourismus hat dazu geführt, dass im Jahr 2010 ca. 10,9 Megatonnen mehr Nahrungsmittel verbraucht wurden, als wenn die Menschen zuhause geblieben wären. Bis 2050 wird sich der Nahrungsmittelverbrauch im Tourismus von 39,4



Megatonnen 2010 auf 82 Megatonnen verdoppeln. Die Produktion von Nahrungsmitteln hat unter Nachhaltigkeitsaspekten vielfältige Folgen, darunter die Umnutzung von Land und den Verlust an Arten und Ökosystemen. Der Tourismus spielt auch beim Konsum „problematischer“ Nahrungsmittel eine Rolle. Beispielweise werden für die Produktion von Riesengarnelen Mangroven abgeholzt.

### Der Weg zu nachhaltigem Tourismus

Die Ressourcennutzung des Tourismus übersteigt gegenwärtig die natürlichen, planetaren Grenzen der Erde. Auf einen nachhaltigen Entwicklungspfad wird der Tourismus zu dem Zeitpunkt kommen, an dem in absoluten Zahlen die Ressourcennutzung abnimmt und weit unter das gegenwärtige Niveau fällt, obwohl die Anzahl der Reisenden steigt. Es wird bedeutende Anstrengungen erfordern, den Ressourcenverbrauch zu verringern und die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Flächenverbrauch zu minimieren.

Letztendlich ist dies aber im Interesse der Touristen, der Wirtschaft und der Regierungen. Denn der Tourismus ist von einer stabilen Versorgung mit Ressourcen und einem gesunden globalen Ökosystem abhängig. Kritische Grenzen dieses Planeten sind bereits überschritten und Störungen im plane-

aren System, wie zum Beispiel der Klimawandel, betreffen nicht etwa eine ferne Zukunft. Der globale Tourismus ist nicht nur immer weniger nachhaltig, sondern gleichzeitig auch immer anfälliger für solche Störungen.

*Stefan Gössling ist Professor an der School of Business and Economics, Universität Linnaeus, Kalmar, und am Institut für Service Management, Universität Lund, Schweden. Er arbeitet seit 1994 zum nachhaltigen Tourismus, mit Schwerpunkten auf den Bereichen Verkehr, Mobilität, Energie und Wasser.*

*Paul Peeters ist Professor am Centre for Sustainable Tourism & Transport, Fachhochschule NHTV Breda, Niederlande. Er ist auf touristischen Verkehr und dessen Auswirkungen auf den Klimawandel und andere Umweltprobleme spezialisiert.*

*Dieser Artikel basiert auf dem wissenschaftlichen Beitrag „Assessing tourism’s global environmental impact 1900–2050“ von Stefan Gössling and Paul Peeters (2015) in: Journal of Sustainable Tourism. Download: <http://dx.doi.org/10.1080/09669582.2015.1008500>.*

*Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp*

(7.464 Zeichen, September 2015, TW 80)

## „Peak Oil“ und seine Bedeutung für den Tourismus

### Der schwierige Weg in eine postfossile Zukunft

Von Harald A. Friedl

Öl dominiert heute mit circa 40 Prozent die globale Energieversorgung. Insgesamt ist die Weltwirtschaft noch immer zu 80 Prozent von fossilen Energieträgern abhängig. Wohlstandssicherung setzt eine unbeschränkt steigerbare Verfügbarkeit von billigem Öl voraus. Doch „Peak Oil“ – das Ende des billigen Öls – steht dem quasi als Naturgesetz entgegen. Die Prognosen für die Tourismuswirtschaft werden dadurch grundlegend in Frage gestellt.

Erstmals wurde Öl vor 150 Jahren in Pennsylvania und Deutschland gefördert und löste den fossilen Energieträger Kohle sukzessive ab. Es hat eine höhere Energiedichte, ist besser transportfähig und die Förderkosten sind zunächst gering. So wurde es

zur Basis für ein historisch einmaliges Wirtschaftswachstum.

Die dynamische Integration von immer mehr Ländern in den Weltmarkt und das Wachstum des

internationalen Tourismus ließen den Bedarf an Öl bis 2012 auf 88 Millionen Fass pro Tag ansteigen. Das entspricht 44 Supertankern – täglich. Rund zwei Prozent davon verbraucht allein der Flugverkehr, also etwa 700 Supertanker jährlich. Ein wahrer „Ölrausch“ habe laut Daniele Ganser, Öl-Historiker und Friedensforscher, den gesamten Globus erfasst. Besonders das an Öl arme Europa habe sich dadurch in eine gefährliche Abhängigkeit von billigem Öl gebracht.

### Was heißt „Peak Oil“?

Der erdölgeologische Begriff „Peak Oil“ bezieht sich auf das glockenförmige Produktionsprofil, das jedes entdeckte Öl- und Gasfeld aufweist. Nach etwa zehn Prozent Ausbeutungsgrad sinkt der Druck im Feld und damit auch die Förderrate. Darum können Ölfelder nur bis zu 20 Prozent „konventionell“, also zu geringen Kosten, ausgebeutet werden. Ist der globale Fördergipfel überschritten, so ist die Ölversorgung zwar noch nicht gefährdet, es bedeutet aber das Ende des billigen Öls.

Lieferengpässe werden nun durch „unkonventionelle Ölförderung“ kompensiert, die unter schwierigen technischen Bedingungen oder unter hohem Energie- und Wassereinsatz erfolgt. Wird die Förderung technisch zu aufwändig, wird sie finanziell wie energetisch (gefördertes Öl minus dafür verbrauchtes Öl) ein Verlustgeschäft.

### Der globale Peak Oil: 2006

Aufgrund des strategischen Wertes des Öls für Länder und Unternehmen sind keine verlässlichen Informationen über „gesicherte Reserven“ verfügbar. Der globale „Peak Oil“ ist daher schwierig zu errechnen. Im „World Energy Outlook 2010“ wurde er bei konventionellem Öl bei 70 Millionen Fass/Tag auf das Jahr 2006 festgelegt. Seit damals konnte die globale konventionelle Ölförderung trotz des hohen Ölpreises nicht mehr ausgeweitet werden. Heute weisen bereits 33 von 48 Ölförderländern Produktionsrückläufe auf. Seit 1981 wird global mehr Öl verbraucht als neu entdeckt.

### Konsequenzen für den Tourismus

Für Ganser beginnt 2006 „der Anfang vom Ende des Erdölrausches“. Steigende Ölkosten verteuern sämtliche Produktionsprozesse und Transporte. Im Tourismus sind die Fluggesellschaften am stärksten betroffen. Deren Kosten für Kerosin machen 20 bis 30 Prozent der Betriebskosten aus. Ölpreise über

100 US-Dollar übersteigen selbst umfassende Einsparungen und müssen – wie schon 2006/07 – auf die Kunden abgewälzt werden.

Das drückt die Nachfrage und darunter leiden besonders Zielgebiete, die von Langstreckenflügen abhängig sind, wie z. B. die Malediven oder Dubai. Nahe gelegene Ziele, die mit sparsameren Verkehrsmitteln erreichbar sind, profitieren theoretisch davon. Praktisch aber führten massive Ölpreiserhöhungen in der Vergangenheit (1. Ölschock 1974, 2. Ölschock 1979-80, Kuwait-Krieg 1990, Rekordölpreis weit über 100 US-Dollar 2007-2008) stets zu Rezession, Arbeitslosigkeit und Finanzturbulenzen.

Bei Konsumenten und in Unternehmen werden dann Reisekosten eingespart, was den Tourismus weiter ausbremst. Um die Versorgung mit billigem Öl zu sichern, „investiert“ der Westen in Ressourcenkriege wie in Kuwait und Afghanistan, im Irak und in Libyen, durch die westliche Ölförderfirmen bevorzugt Zugriff auf umkämpfte Ölvorkommen erlangen. Die unmittelbaren „Peak Oil“-Folgen werden dadurch nur hinauszögert. Der hohe Preis solcher militärischen Interventionen ist der soziale Zerfall betroffener Regionen, verbunden mit Terrorismus und Massenflucht, was wiederum Touristenströme versiegen lässt. Tourismusdestinationen wie der Nahe Osten und Nordafrika verschwinden großräumig von der touristischen Weltkarte.

### Wachstumsprognosen der UNWTO – Wünsche ans Christkind?

Entgegen solchen vorausschauenden Überlegungen wird Tourismus von der Welttourismusorganisation (UNWTO) unkritisch als zuverlässiger Wachstumsmotor beschworen. Zwar stieg das internationale Tourismusaufkommen seit 1995 im Jahresdurchschnitt um 3,8 Prozent, doch brach es während der Ölpreis-, Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 spürbar ein. Damals standen sogar in Dubai die Baukräne still. Erst als die Ölpreise infolge der globalen Rezession und sinkenden Ölnachfrage nachgaben, bekam der Tourismus wieder Aufwind.

Seither prognostiziert die UNWTO für 2030 optimistisch 1,8 Milliarden internationale Touristenankünfte. „Öl“, geschweige denn „Peak Oil“, sucht man im Vokabular der UNWTO vergeblich – was solche Prognosen zu Wunschdenken mit Propaganda-Effekt entwertet. Nachhaltigkeit im Tourismus würde dagegen bedeuten, sich zukünftigen Herausforderungen offen zu stellen, statt sie zu negieren. Um Widerstandsfähigkeit zu entwickeln,

führt kein Weg vorbei an massiven Investitionen in nachhaltige Energie, an spürbar reduziertem Konsum mit weitgehendem Verzicht auf Fernreisen und an einem regionalen, klimaschonenden und energiesparenden Tourismus.

*Harald A. Friedl ist Professor für Tourismusethik und nachhaltige Tourismusedwicklung am Institut für Gesundheit und Tourismusmanagement an der FH Joanneum in Bad Gleichenberg, Österreich.*

#### **Weitere Informationen:**

Dubai - die letzte Erfolgsstory fossiler Wachstumssträume? Von Harald A. Friedl, und Susanne Becken. In: Egger, Roman & Luger, Kurt (Hg.). *Tourismus und mobile Freizeit* (S. 367-394). Books on Demand, Norderstedt, 2014.

(5.559 Zeichen, September 2015, TW 80)

# Für Klimagerechtigkeit im Tourismus

## Das Prinzip der gemeinsamen, aber differenzierten Verantwortung

Von Christina Kamp und Sumesh Mangalasseri

Die Auswirkungen des Klimawandels, die Anpassungskapazitäten und die positiven und negativen Auswirkungen des Tourismus sind nicht gleichmäßig verteilt. Vor allem die Armen und Marginalisierten zahlen den Preis. Deshalb braucht es einen differenzierten Ansatz, sowohl bei der Tourismusedwicklung als auch in den Klimaverhandlungen - auf Grundlage der Menschenrechte und des Prinzips der gemeinsamen, aber differenzierten Verantwortung.

Die entwickelten Länder müssen ihre eigenen Emissionen als Erste und rasch reduzieren, und sie müssen für Anpassung und Klimaschutz in Entwicklungsländern zahlen. Dazu besteht ein breiter Konsens, der auf dem Prinzip der gemeinsamen, aber differenzierten Verantwortung („common but differentiated responsibilities“ - CBDR) basiert. Dieses Prinzip bezieht sich unter der Klimarahmenkonvention zwar auf Länder, lässt sich aber auch auf Sektoren übertragen. Es weist auf die historische Schuld des Tourismussektors hin, der in der Vergangenheit eine riesige Menge an Emissionen verursacht hat, dies weiterhin tut und wohl auch in Zukunft tun wird. Und es weist auf die Kapazitäten der Tourismusbranche hin, zum Klimaschutz und zu Anpassungsmaßnahmen beizutragen.

#### **Tourismusedmissionen sind Luxusedmissionen**

Angesichts der gegenwärtigen Wachstumstrends könnte der Tourismus in 20 bis 30 Jahren der Sektor mit den meisten Emissionen sein. Die Emissionen aus dem Tourismus können als 'Luxusedmissionen' angesehen werden - im Gegensatz zu 'Emissionen zum Überleben', die für den Fortbestand

des Lebens auf diesem Planeten unausweichlich sind. Heute bestehen Ungleichheiten nicht nur zwischen Nord und Süd, sondern auch zwischen und innerhalb von Ländern. Der wirtschaftliche und gesellschaftliche Aufstieg einer neuen Ober- und Mittelschicht in Entwicklungs- und Schwellenländern hat zu einer deutlichen Zunahme der Reiseströme geführt.

Der Konsum der Reisenden und der Bedarf an immer mehr touristischer Infrastruktur sind emissionsintensiv. Die Situation wird durch Strategien zur Erhöhung der Zahl internationaler Besucher noch verschärft. Das gesamte Entwicklungsparadigma unterstützt nur 'wachstumsorientierte' Strategien. Große Teile der Bevölkerung bleiben vom angeblichen Nutzen ausgeschlossen, haben aber die Kosten zu tragen.

Subventionen für den Luftverkehr und Tourismus verschärfen das Problem zusätzlich. Sie fördern einen sehr emissionsintensiven Sektor und gleichzeitig gehen den Regierungen durch diese Fehlallokation von Mitteln hohe Beträge verloren. Öffentliche Gelder werden jedoch dringend

gebraucht: für den Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaft und zur Stärkung der Widerstandskraft der Armen angesichts des Klimawandels und anderer Bedrohungen.

### **Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster gehen Hand in Hand**

Da die Klimaverhandlungen zwischen Ländern stattfinden, werden die Verpflichtungen zur Emissionsminderung bislang hauptsächlich für Nationalstaaten festgelegt. Die USA und China sind heute die größten Umweltverschmutzer. Ein großer Teil der CO<sub>2</sub>-Emissionen in China stammt aber aus "schmutzigen" Industrien, die nach China verlagert wurden. Die Produzenten sind Chinesen, ihre Produktionsweisen unterliegen chinesischer Gesetzgebung und Politik. Doch die Konsumenten der Produkte leben in anderen Teilen der Welt.

In ähnlicher Weise hängen im Tourismus die Emissionen vor Ort von der Nachhaltigkeit oder mangelnden Nachhaltigkeit der Destinationen ab. Internationale Touristen "exportieren" ihre Emissionen und hinterlassen ökologische Fußabdrücke in anderen Ländern. Die Verantwortung zur Emissionsreduktion liegt also auch in der Verantwortung der Produzenten, die entscheiden, wie produziert wird, und der Konsumenten, die entscheiden, was sie konsumieren.

### **System-Wandel statt Klimawandel**

Um drastische Emissionsreduktionen in allen Ländern und Sektoren sicherzustellen, braucht es verbindliche Reduktionsverpflichtungen. Und es braucht eine ambitionierte und entschiedene Umsetzung - insbesondere durch umweltbelastende Sektoren wie den Flugverkehr. Dies muss entsprechend dem CBDR-Prinzip geschehen: auf Grundlage ihrer historischen Verantwortung, ihrer Kapazitäten und der erwarteten Wachstumstrends.

Alle Wirtschaftssektoren müssen ihre Emissionen verringern. Bei keinem Sektor ist es wahrscheinlich, dass er seine eigenen Emissionen reduzieren wird und zusätzlich noch die des Tourismus und des Flugverkehrs. Deshalb lassen sich die Emissionen aus dem Flugverkehr und Tourismus nicht anderswo „kompensieren“ bzw. „einsparen“.

Wachstum und Emissionsverringern gehen nicht zusammen. Die Nachhaltigkeitsrhetorik muss von Wachstumsstrategien entkoppelt werden. Emissionen im Flugverkehr lassen sich nur wesentlich reduzieren, wenn Angebot und Nachfrage abnehmen.

Verbindliche Reduktionsverpflichtungen, die von der internationalen Gemeinschaft und den einzelnen Staaten unterstützt und umgesetzt werden, sind notwendig, doch sie reichen nicht aus. Viele Lösungen werden nicht von oben kommen, sondern von Gemeinschaften, die zusammenarbeiten, um wirklich nachhaltige Lösungen zu finden. Solche Lösungen sind dezentral, partizipativ und basieren auf der Kreativität und dem Wissen der Menschen.

Wir haben ein Stadium erreicht, in dem sehr dringend entscheidende Maßnahmen erforderlich sind. Jede weitere Verzögerung ist Verrat an zukünftigen Generationen und an den Menschen, die von der Ressourcenverschwendung der Wohlhabenden - gerade auch im Tourismus - betroffen sind oder sein werden.

*Dieser Artikel ist eine gekürzte Übersetzung des Beitrags „Justice Delayed is Justice Denied“ von Christina Kamp und Sumesh Mangalasseri in: Increasing the Sense of Urgency. Reflections on Tourism and Climate Change. Hg. Brot für die Welt, Berlin, 2014.*

**Download:** [www.tourism-watch.de/files/profile16\\_increasing\\_the\\_sense\\_of\\_urgency.pdf](http://www.tourism-watch.de/files/profile16_increasing_the_sense_of_urgency.pdf)

(5.448 Zeichen, September 2015, TW 80)

# Ziele für die Reichen

## Drei Fragen an Chee Yoke Ling, Third World Network

Ende September werden die Vereinten Nationen neue Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals - SDGs) verabschieden, die von allen Ländern umzusetzen sind. Chee Yoke Ling vom Third World Network hat in einer ‚zivilgesellschaftlichen Reflektionsgruppe zu globalen Entwicklungsperspektiven‘ mitgewirkt. In deren Diskussionspapier „Goals for the Rich“ wird der Fokus auf die Nachhaltigkeitsziele für die Länder des Nordens gelegt. Wir wollten von ihr wissen, worum es dabei genau geht und was der Tourismus beitragen kann.

**TW:** Die Karten müssen neu gemischt werden, heißt es in Ihrem Diskussionspapier „Goals for the Rich“. Was bedeutet das?

**Chee Yoke Ling:** Es geht um die Frage, wie bei der Formulierung und Umsetzung einer Entwicklungsagenda für die Zeit nach 2015 die Kosten, Verantwortlichkeiten und Chancen unter den Ländern und innerhalb der Länder fair und gerecht geteilt werden können. In den Millenniumsentwicklungszielen ging es im Wesentlichen darum, was der Süden tun sollte. Der Norden würde dafür Mittel aus der öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit (ODA) bereitstellen. Es gab keine spezifischen Ziele und Zielvorgaben für den Norden, um z. B. grundlegende Veränderungen beim Konsum und in der Produktion vorzunehmen oder unfaire globale Strukturen und Regeln zu ändern.

„Die Karten neu zu mischen“ heißt, dass in den Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) und in der Entwicklungsagenda für die Zeit nach 2015 festgelegt sein muss, dass den Reichen und Mächtigen eine besondere Verantwortung zukommt. Für die reichen Länder können wir allgemein drei Arten von Zielen und Zielvorgaben unterscheiden: Erstens Ziele von besonderer Relevanz für die nationalen Angelegenheiten aller, auch der reichen Länder, die Veränderungen bei innenpolitischen Handlungskonzepten erfordern (nationale Nachhaltigkeitsziele), zweitens Ziele zur Änderung nationaler politischer Handlungskonzepte, um negative externe Wirkungen, die über die Landesgrenzen hinausreichen, zu verringern („do-no-harm“), und drittens Ziele zu den internationalen Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten.

**TW:** Was könnten und sollten die Regierungen der entwickelten Länder tun, um ihre Ziele zu realisieren?

**Chee Yoke Ling:** Wir identifizieren drei spezifische „Ziele für die Reichen“, die für eine nachhaltige Entwicklung weltweit von besonderer Bedeutung sind. Das Ziel, Ungleichheit zwischen und innerhalb von Ländern zu reduzieren, das Ziel, nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherzustellen, und das Ziel, die Mittel zur Umsetzung zu stärken und die globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung zwischen den Staaten wiederzubeleben. Die Agenda nach 2015 wird nur dann ein Erfolg werden, wenn diese Ziele spezifische, zeitgebundene Zielvorgaben und Verpflichtungen für die Reichen enthalten, die zu den nötigen ordnungs- und fiskalpolitischen Strategieänderungen führen.

Die enormen Herausforderungen, die hinsichtlich der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit vor uns liegen, erfordern strukturelle Veränderungen. Das bedeutet solide politische Handlungskonzepte und strenge Regeln, nicht nur freiwillige Maßnahmen ohne Rechenschaftspflicht.

Die Mittel zur Umsetzung („Means of Implementation“ - MOI) waren ein zentraler Punkt in den Verhandlungen. Deshalb gibt es dazu ein eigenes SDG und zu jedem der anderen 16 Ziele die entsprechenden Zielvorgaben. Vom Süden wird gefordert, eigene Ressourcen zu mobilisieren. Doch kann das auf sinnvolle Weise nur dann geschehen, wenn die globalen Regeln und das wirtschaftliche Umfeld die Volkswirtschaften des Südens nicht destabilisieren, und wenn die politischen Strategien des Nordens nicht dazu führen, dass Geld aus den Ländern des Südens abfließt.

**TW:** Was ist vom Tourismussektor gefordert, um zur Zielerreichung beizutragen?

**Chee Yoke Ling:** Dass der Tourismus hohe Sickeraten aufweist, ist gut dokumentiert. Kredite und Subventionen von multilateralen Institutionen und aus dem Norden gibt es meistens für Infrastruktur und für die Dienstleistungen multinationaler Konzerne und Luxusmarken. Es gelingt noch immer nicht gut, den Nutzen aus dem Tourismus dem jeweiligen Land zugute kommen zu lassen und Verteilungswirkungen zu erzielen. Zum Wiederaufbau nach dem Tsunami 2004 in Thailand und nach dem Erdbeben 2010 in Haiti wurden konventionelle Tourismusprojekte finanziert. Sie handelten sich Kritik ein, weil es durch solche Projekte nicht gelungen ist, die lokale Wirtschaft und die Lebensgrundlagen der Bevölkerung wiederherzustellen. Bestenfalls wurden geringwertige Dienstleistungsjobs für die einheimische Bevölkerung geschaffen.

In einer Welt zunehmender Ungleichheit innerhalb von und zwischen verschiedenen Ländern zeigen die Erfahrungen an der Basis, dass Tourismus in seiner gegenwärtigen dominanten Form für die SDGs potenziell kein Plus darstellt. Wenn wir nicht die ungerechten Wirtschaftsstrukturen und Machtverhältnisse als die eigentlichen Ursachen für Armut, Ungleichheit und zunehmende Umweltschäden angehen, bleibt im Tourismus im Wesentlichen alles beim Alten: Große ausländische Unternehmen setzen Tourismusprojekte ohne genaue Prüfung und ohne Rechenschaftspflicht um und maximieren ihre Gewinne, die dann an den Hauptsitz des Unternehmens und an die Anteilseigner im Norden fließen. Der Tourismus trägt nach wie vor zu Ungleichheit bei.

## NRO-Konzept für den Luftverkehr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vernachlässigt die Klimaschutzziele und die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, so ein Vorwurf von Nichtregierungsorganisationen. Der Vorwurf bezieht sich auf das im Koalitionsvertrag vereinbarte Luftverkehrskonzept der Bundesregierung, das vom BMVI federführend erarbeitet wird, aber noch nicht vorliegt. Anfang August 2015 stellte eine Allianz aus Umwelt- und Entwicklungsverbänden einen Alternativvorschlag vor und forderte eine verpflichtende Klima-Abgabe auf Emissionen, gemessen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten.

Es ist interessant, dass sich in den vergangenen drei Verhandlungsjahren der Tourismus nicht mehr so sehr hervorgetan hat wie in der Vergangenheit, als noch viel Hoffnung in die Entwicklungswirkungen dieses Sektors gesetzt wurde. Damit die SDGs und die Entwicklungsagenda nach 2015 erfolgreich sind, ist es von größter Bedeutung, die Rechte der breiten Bevölkerung gegenüber den Privilegien von Großunternehmen und von reichen Konsumenten und Touristen wiederherzustellen. Wir brauchen Vorschriften, die die Gemeinschaften vor Ort wirksam vor schädlicher Tourismusentwicklung schützen.

Außerdem brauchen wir Mechanismen, die dafür sorgen, dass die Tourismusbranche bei Verlusten und Schäden Wiedergutmachung leistet. Schließlich braucht es klare, transparente, zugängliche Regularien für Rechenschaftspflicht, um die Menschen in die Lage zu versetzen, zu überwachen, was Regierungen, Finanzinstitutionen, Entwicklungsorganisationen und der Privatsektor im Tourismus tun und um diese für ihr Handeln verantwortlich machen zu können.

### Weitere Informationen:

Goals for the Rich. Indispensable for a Universal Post-2015 Agenda. Discussion Paper. Civil Society Reflection Group on Global Development Perspectives, Hg. Friedrich-Ebert-Stiftung, Berlin/Genf, März 2015. ISBN 978-3-95861-114-6.

**Download:** <http://library.fes.de/pdf-files/iez/11253.pdf>

(6.360 Zeichen, September 2015, TW 80)

Das NRO-Konzept macht deutlich, dass es in Deutschland entgegen Verlautbarungen der Luftverkehrswirtschaft keine Infrastrukturengpässe, sondern Überkapazitäten bei den Flughäfen gibt. Statt weiter auszubauen, sollten die sechs großen Flughäfen mit regionalen Nachbarflughäfen und der Bahn kooperieren. 200.000 Flüge könnten gut auf die Schiene verlagert werden. Die NRO fordern, im Luftverkehrskonzept global wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu verankern. Die Einnahmen daraus müssten zu einem festgelegtem Anteil für die Klimafonds der Vereinten Nationen „Green Climate Fund“ oder „Adaptation Fund“ verwendet werden.

Das Konzept „Carbon Neutral Growth“ der Luftverkehrswirtschaft, das zurzeit in der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO) verhandelt wird, bewerten die NRO als klimapolitisch untauglich. Es bewirke keine Reduzierung der klimawirksamen Emissionen des Luftverkehrs und beziehe andere Emissionen abgesehen von CO<sub>2</sub> nicht ein. Auch eine umfangreiche Nutzung von Biomasse lehnen die Verbände aus ökologischen, sozialen und menschenrechtlichen Gründen ab.

#### **Weitere Informationen:**

NGO-Luftverkehrskonzept. Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland. Hg. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. et al.

**Download:** [www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobili taet/150804\\_bund\\_mobilitaet\\_ngo\\_luftverkehrskonzept.pdf](http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobili_taet/150804_bund_mobilitaet_ngo_luftverkehrskonzept.pdf)

-ck-

(1.659 Zeichen, September 2015, TW 80)

## **Zu viel Schweröl, zu wenig Abgastechnik: Kreuzfahrt-Ranking 2015**

Die Kreuzfahrtschiffe der führenden Anbieter würden zwar sauberer, aber es gebe immer noch zu wenig Schiffe mit umweltfreundlicher Abgastechnik – so das Ergebnis des aktuellen Kreuzfahrt-Rankings 2015 des Naturschutzbunds Deutschland (NABU).

Untersucht wurden die neu geplanten Schiffe bis 2020. NABU-Vertreter begrüßten die Bereitschaft einiger Anbieter wie Aida und Costa Cruises, das gravierende Abgasproblem ihrer Schiffe endlich in den Griff bekommen zu wollen. Aida wolle bei zwei neu zu bauenden Schiffen erstmals komplett auf Schweröl verzichten und sie stattdessen mit umweltfreundlicherem Flüssiggas (LNG) betreiben.

Alle anderen Anbieter hielten nach wie vor am Betrieb mit giftigem Schweröl fest und investieren

allenfalls dann in Abgastechnik, wenn gesetzliche Bestimmungen sie dazu zwingen. Entsprechend scharf kritisierten die Umweltschützer die „fortdauernde Verweigerungshaltung“ wesentlicher Marktgrößen wie Royal Caribbean und MSC. „Wer heute noch die Investitionen in Abgastechnik und höherwertigen Kraftstoff scheut, handelt absolut fahrlässig“, so NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. Gerade erst vor wenigen Wochen habe eine Studie des Helmholtz-Instituts nochmals die massiven Gesundheitsschäden durch Schiffsabgase belegt.

**Das Ranking zum Download:** [www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/nabu\\_kreuzfahrtranking\\_2015.pdf](http://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/nabu_kreuzfahrtranking_2015.pdf)

-ck-

(1.248 Zeichen, September 2015, TW 80)

## **Menschenrechtsstandards beim Fahrpersonal von Reiseveranstaltern**

Kaum eine Reise kommt ohne sie aus: Busfahrer, Privatchauffeuere oder Fahrer von Shuttle- und Reisebussen. Von ihren Arbeitsbedingungen und ihrer Zufriedenheit mit dem Job hängt auch die Zufriedenheit der Gäste ab – und nicht zuletzt deren Sicherheit. Deshalb sind Reiseveranstalter gefordert, Arbeits- und Sozialstandards für Fahrpersonal im Tourismus in der Praxis umzusetzen. In einem vierseitigen praktischen Leitfaden stellt der Roundtable Menschenrechte im Tourismus klare Handlungsempfehlungen für Reiseveranstalter vor, die in der Praxis bereits erfolgreich erprobt und umgesetzt wurden. Er spart auch kontroverse Themen wie existenzsichernde Löhne oder die weit verbreitete Beschäftigung von minderjährigen Busjungen nicht aus.

Das Empfehlungspapier liegt in Deutsch und Englisch vor. Ein Entwurf für einen Vertragstext für Reiseveranstalter ist auch in Französisch erhältlich.

**„Menschenrechte konkret! Empfehlungen zur Entwicklung und Umsetzung von Arbeits- & Sozialstandards für Fahrpersonal im Tourismus“. Herausgeber Roundtable Menschenrechte im Tourismus (2015).**

**Download:** <http://www.menschenrechte-im-tourismus.net/de/umsetzungs-dokumente/handlungsempfehlungen.html>

-am-

(884 Zeichen, September 2015, TW 80)

## „Fairwärts“-Ideenwettbewerb für Nachhaltigkeit im Tourismus

Unter dem Motto „Es geht fairwärts“ soll ein bundesweiter Ideenwettbewerb unter der Trägerschaft von Kate - Umwelt & Entwicklung in Kooperation mit TourCert Tourismusunternehmen motivieren, sich mit dem Thema Nachhaltigkeit und Fairness im Tourismus auseinanderzusetzen. Die Teilnehmenden des Wettbewerbs sind eingeladen, innovative Ideen oder Best-Practice-Beispiele für einen verantwortlichen Tourismus einzureichen. Dabei geht es z. B. um die Motivation der Kunden und Mitarbeitenden für ein nachhaltiges Handeln, den Schutz natürlicher Ressourcen, die Verringerung

von Emissionen, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und faires Wirtschaften. Die Gewinner werden von einer unabhängigen Jury ausgewählt. Mitmachen können Mitarbeitende und Führungskräfte lokal und global agierender touristischer Unternehmen mit Sitz in Deutschland. Die Bewerbungsphase läuft vom 01.10. bis 31.12.2015.

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

-ck-

(890 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Online-Kurs Klimagerechtigkeit

Unter dem Titel „Climate Change: A Question of Justice?“ bietet vor dem UN-Klimagipfel in Paris die Fernuniversität Hagen in Kooperation mit der schwedischen Universität Lund einen englischsprachigen Online-Lehrgang zum Thema Klimagerechtigkeit an. Im Fokus stehen politikwissenschaftliche und gesellschaftliche Fragen rund um den Klimawandel. Die Rolle von Nichtregierungsorganisationen ist ebenso Thema wie der Emissionshandel oder Landnahmen, der Verzicht auf fossile Energieträger und auf Wachstum. Der

Kurs ist offen zugänglich, kostenfrei und für eine hohe Zahl an Teilnehmenden ausgelegt. Die Kursbeiträge sollen vom 28. September bis 23. November 2015 immer montags freigeschaltet werden und danach jederzeit zur Verfügung stehen.

**Anmeldung und weitere Informationen:** <https://mooc.umweltwissenschaften.de>

-ck-

(738 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Ökumenischer Pilgerweg für Klimagerechtigkeit

Unter dem Motto „Geht doch!“ lädt ein ökumenisches Bündnis aus Landeskirchen, Diözesen, christlichen Entwicklungsdiensten, Missionswerken und (Jugend-) Verbänden zum Mitpilgern auf dem internationalen Pilgerweg für Klimagerechtigkeit ein. Der Pilgerweg verläuft von Flensburg über Trier nach Paris und wird ergänzt durch einen südlichen Zulauf von Ludwigshafen nach Metz. Durch Workshops und politische Aktionen entlang des

Wegs soll das Bewusstsein für Klimagerechtigkeit geschärft werden. Bei einer ökumenischen Abschlussveranstaltung während der Klimakonferenz im Dezember in Paris kommen dann Pilger und Aktivisten aus aller Welt zusammen.

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

-ck-

(643 Zeichen, September 2015, TW 80)



## Für einen friedenssensiblen Tourismus

### “International Handbook on Tourism and Peace”

Wie und wie gut Tourismus zum Frieden innerhalb von und zwischen Gesellschaften beitragen kann, untersuchen die Autorinnen und Autoren des „International Handbook on Tourism and Peace“. Die Beiträge gehen über die einfache „Kontakthypothese“ hinaus, nach der interkulturelle Kontakte zur Verringerung von Vorurteilen führen. Denn Völkerverständigung durch Tourismus geschieht nicht automatisch, sie ist vielmehr voraussetzungsreich. Wenn Menschen mit unterschiedlichem kulturellem Hintergrund zusammentreffen, sind die Ergebnisse aus der Begegnung zum Beispiel abhängig von der Situation, der Persönlichkeit der Beteiligten und den Themen, um die es dabei geht. So können Vorurteile auch noch verstärkt werden.

Doch der mögliche Beitrag des Tourismus zur Völkerverständigung ist nur einer der Ansatzpunkte, um den Themenkomplex Tourismus und Frieden zu analysieren. Ein weiterer ist der gezielte grenzüberschreitende Austausch zur Friedensförderung sowie Reiseprogramme, die explizit Frieden zum Thema haben.

Noch ein wichtiger Schwerpunkt ist die Rolle des Tourismus nach Konflikten. Nur selten, so wurde in Fallstudien festgestellt, spielt die Tourismusbranche eine aktive Rolle in der Friedenskonsolidierung. Oft ist die Förderung des Friedens nur ein „Nebenprodukt“ - zum Beispiel indem der Tourismus Arbeitsplätze schafft und eine Kooperation zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen erfordert. Für mehr Konfliktsensibilität der Privatwirtschaft und deren aktivere Rolle in der Friedenskonsolidierung enthält das Handbuch einen 10-Punkte-Aktionsplan.

**International Handbook on Tourism and Peace. Von Cordula Wohlmuther und Werner Wintersteiner (Red.), Hg. Zentrum für Friedensforschung und Friedenspädagogik an der Universität Klagenfurt/Österreich in Zusammenarbeit mit der Welttourismusorganisation (UNWTO). Drava Verlag, Klagenfurt, 2013. 300 Seiten. ISBN-13: 978-3854357131**

-ck-

(1.563 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Schlechte Arbeitsbedingungen trotz Zertifizierung

### “Travelife’s broken promises”

Auch die Nachhaltigkeitszertifizierung eines Hotels garantiert keine fairen Arbeitsbedingungen - jedenfalls nicht die britische Zertifizierung „Travelife“ in der Türkei. Zu diesem Ergebnis kommt das schwedische Netzwerk für faires Reisen „Schyst resande“ in einer neuen Studie. In zehn untersuchten Hotels im türkischen Alanya bleiben niedrige Löhne, die rechtswidrige Lohnverweigerung bei Überstunden und verbreitete Angst des Personals, sich gewerkschaftlich zu organisieren, in „Travelife“-zertifizierten Hotels genauso gang und gäbe wie in nicht zertifizierten Hotels. „Travelife“ ist ein Zertifizierungssystem des britischen Tourismusverbands ABTA, das auch von großen schwedischen und deutschen Reiseveranstaltern genutzt wird. Ein zentraler Bereich sind faire Arbeitsbedingungen. Die Ergebnisse der Studie „Travelife’s broken promises“ stellen die Qualität und die Glaubwürdigkeit dieses Standards grundlegend in Frage.

Sieben der untersuchten Hotels wurden von Schyst resande bereits 2012 unter die Lupe genommen. Jetzt sei klar, dass sich die Situation seit 2012 kaum verbessert habe - auch wenn das Hotelpersonal nun Arbeitsverträge habe, so das Fazit. „Reiseveranstalter müssen sicherstellen, dass der Standard faire Arbeitsbedingungen garantiert, sonst verlieren sie das Vertrauen der Kunden“, warnt Maria Sjödin, Direktorin des schwedischen Fair Trade Centers, das den Bericht zusammengestellt hat.

**Travelife’s broken promises. A study of labour rights at hotels in Turkey contracted by Apollo (Kuoni), Fritidsresor (TUI) and Ving (Thomas Cook). Von Malin Kjellqvist, Fair Trade Center, Hg. von Schyst resande, 2015.**

**Download:** [http://fairtradecenter.se/sites/default/files/Travelifes%20broken%20promises%20to%20hotel%20workers\\_2015.pdf](http://fairtradecenter.se/sites/default/files/Travelifes%20broken%20promises%20to%20hotel%20workers_2015.pdf)

-ck-

(1.411 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Vom Shareholder- zum Stakeholder-Value „Nachhaltiger Tourismus“

„Nachhaltiger Tourismus“ ist ein Lehrbuch für angehende Tourismusmanager und alle, die sich einen umfassenden, aber doch kompakten Überblick über Nachhaltigkeitsthemen im Tourismus verschaffen wollen. Es beginnt mit der Entstehungsgeschichte von Nachhaltigkeitsansätzen im Tourismus, einschließlich Nischenkonzepten wie „pro-poor tourism“ und Ökotourismus, die jedoch das Transportproblem und die Klimawirkungen häufig einfach ausblenden.

Ein „value-action-gap“ erklärt die Kluft zwischen einem durchaus hohen Umweltbewusstsein und dem (oft ausbleibenden) konkreten Handeln. Das gibt es sowohl auf Seite der Konsumenten als auch in den Unternehmen. Das Buch stellt betriebswirt-

schaftliche Instrumente vor, die sich stärker an Nachhaltigkeitsaspekten ausrichten lassen – im Sinne eines „nachhaltigen Unternehmensmanagements“. Schließlich liefert das Werk einen „klärenden Überblick“, was unter institutioneller Nachhaltigkeit im Tourismus zu verstehen ist. Denn Institutionen sind nicht nur Organisationen, sondern auch Regelsysteme, politische Strategien und Strukturen, soziale Normen und Traditionen.

**Nachhaltiger Tourismus. Hg. von Hartmut Rein und Wolfgang Strasdas. UVK, Konstanz/München, 2015. 343 Seiten. ISBN-13: 978-3825241964**

-ck-

(1.102 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Eine Religion im Wandel Sympthiemagazin „Buddhismus verstehen“

Über weite Teile Asiens ist der Buddhismus eine der am weitesten verbreiteten Religionen und im Westen erlebt die alte asiatische Morallehre einen beispiellosen Boom. Das neue Sympthiemagazin „Buddhismus verstehen“, redaktionell betreut von Rainer Horig, führt in die neue, alte Religion ein. Angefangen mit den historischen Stätten in Indien und Nepal, an denen der Buddha, der „Erwachte“, vor rund 2500 Jahren seine Lehre verbreitete, zeichnen die Autorinnen und Autoren ein lebendiges Bild von der Vielfalt buddhistischer Glaubenspraxis. Dabei rütteln sie auch an gängigen Klischees. Sie zeigen, dass der Buddhismus keineswegs eine ausschließlich friedliche Religion ist. So kommt es in Myanmar immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen buddhistischen Mönchen und der muslimischen Minderheit. Auch der Eindruck, der Buddhismus sei weltabgewandt und

unpolitisch, trifft so nicht zu. Das zeigt die aktive Teilnahme von Mönchen in politischen Freiheitsbewegungen, wie zum Beispiel in Tibet. Der thailändische Sozialreformer Sulak Sivaraksa kritisiert im Interview, dass die buddhistische Glaubenspraxis in Asien in Ritualen erstarrt sei. Er fordert, die „Welt im buddhistischen Sinn zu ändern“ – den Armen zu helfen und die Natur zu bewahren. Hoffnung auf einen solchen Wandel gebe es bereits in einigen Ländern Asiens, wo neue Reformbewegungen entstehen. Das Sympthiemagazin zeigt nicht zuletzt die Flexibilität des Buddhismus, sich neuen Herausforderung zu stellen.

**Weitere Informationen:**

[www.sympthiemagazine.de](http://www.sympthiemagazine.de)

-ck-

(1.473 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Seminar „Nachhaltiger Tourismus? – Das Beispiel Jamaika“

„Meet the people“ und „We are more than a beach – we are a country!“ lauteten einst zwei Slogans der jamaikanischen Tourismuswerbung. Sie stehen für den Versuch Jamaikas, sich einen besonderen Stellenwert im internationalen Reisegeschäft zu ver-

schaffen. Neben aktuellen Problemen der Insel rund um einen nachhaltigen Tourismus soll auf einem Seminar der Stiftung Christlich-Soziale Politik e.V. (CSP) vom 9. bis 11. Oktober 2015 im Arbeitnehmer-Zentrum Königswinter (AZK) auch die historische

Entwicklung des Reisens in die vermeintlichen „tropischen Paradiese“ als Teil unserer Freizeitgesellschaft thematisiert werden. Das Seminar richtet sich an entwicklungspolitisch Interessierte in Hilfsorganisationen, Kirchen und Gewerkschaften.

**Weitere Informationen:** [www.azk-csp.de/uploads/tx\\_seminars/15\\_6\\_650.pdf](http://www.azk-csp.de/uploads/tx_seminars/15_6_650.pdf)

-ck-

(736 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Podiumsgespräch „Schöner reisen“

Warum Nachhaltigkeit für Qualität beim Reisen steht, diskutieren Expertinnen und Experten beim Podiumsgespräch „Schöner reisen“ am Mittwoch, den 18. November 2015 um 19 Uhr im Bildungszentrum Nürnberg. Sie zeigen wie es geht, ökologisch und sozial verträglich zu reisen und wo die tatsächlichen Herausforderungen liegen. Unter der Moderation von Edith Kresta (Taz) diskutieren: Roland Streicher (Reisebüro Renatour und Ehrenvorsitzender des Forum anders reisen), Andreas Müseler (Vorsitzender des Nachhaltigkeitsausschusses des Deutschen Rei-

severbands), Antje Monshausen (Tourism Watch – Brot für die Welt) und Andreas Altmann (Reiseautor). Die Veranstaltung findet im Seminargebäude des Bildungszentrums statt (Raum E.14 – Fabersaal, Gewerbemuseumsplatz 1, 90403 Nürnberg).

**Weitere Informationen:** [www.bz.nuernberg.de/im-blick/kurs/00014-2.html](http://www.bz.nuernberg.de/im-blick/kurs/00014-2.html)

-ck-

(774 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Werkstattgespräch Voluntourismus und Freiwilligenarbeit

Voluntourismus und flexible Freiwilligenarbeit bewegen sich im Spannungsfeld von ehrenamtlichem Engagement und Reisen und erfreuen sich großer Beliebtheit. Vor diesem Hintergrund veranstaltet Tourism Watch – Brot für die Welt gemeinsam mit Ecpat Deutschland, dem Arbeitskreis Tourismus und Entwicklung (Schweiz) sowie drei Veranstaltern und Vermittlern von kurzzeitigen Freiwilligeneinsätzen am 19. Oktober 2015 in Berlin ein Werkstattgespräch unter dem Titel „Freiwilligenarbeit und Voluntourismus – Herausforderungen für Kinderschutz und nachhaltige Entwicklung gemeinsam

angehen“. Ziel der Tagung ist es, gemeinsam mit Veranstaltern und entscheidenden Organisationen Maßnahmen und Strategien für Kinderschutz, ethisches Handeln und eine zielführende Zusammenarbeit mit lokalen Partnern zu entwickeln. Die Tagung richtet sich vor allem an Anbieter von kurzzeitigen Freiwilligeneinsätzen und ist nicht öffentlich.

**Weitere Informationen:** [tourism-watch@brot-fuer-die-welt.de](mailto:tourism-watch@brot-fuer-die-welt.de)

-rh-

(912 Zeichen, September 2015, TW 80)

## Expertengespräch über Tourismus im Rahmen der Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)

Im September wird die internationale Staatengemeinschaft die ‚Sustainable Development Goals‘ (SDGs) beschließen. Im Rahmen der Diskussionsveranstaltung „Tourismus in globaler Verantwortung – die Sustainable Development Goals (SDGs) als Orientierung für den internationalen Tourismus aus Deutschland“ werden Expertinnen und Experten aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Politik am 11. November 2015 in Berlin analysieren, wie die Ziele im Tourismus umgesetzt werden könnten. Im Mittelpunkt der Diskussion steht die Rolle der Poli-

tik bei der Förderung von Rahmenbedingungen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster im Tourismus. Veranstalter: GATE – Netzwerk, Tourismus, Kultur e.V. in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) und Tourism Watch – Brot für die Welt.

**Weitere Informationen:** [www.gate-tourismus.de](http://www.gate-tourismus.de); [tourism-watch@brot-fuer-die-welt.de](mailto:tourism-watch@brot-fuer-die-welt.de)

-rh-

(813 Zeichen, September 2015, TW 80)

Der Informationsdienst TourismWatch  
erscheint viermal jährlich und kann  
kostenlos abonniert werden.

**Herausgeber**

Brot für die Welt – Evangelischer Entwick-  
lungsdienst,  
Evangelisches Werk für Diakonie und  
Entwicklung e.V.  
Caroline-Michaelis-Straße 1  
10115 Berlin  
Tel +49 30 65211 0  
Fax +49 30 65211 3333  
Mail info@brot-fuer-die-welt.de  
tourism-watch@brot-fuer-die-welt.de  
www.brot-fuer-die-welt.de  
www.tourism-watch.de

---

**Redaktion** Christina Kamp,  
Antje Monshausen  
**V.i.S.d.P.** Thomas Sandner  
**Layout** János Theil  
**Druck** Zentraler Vertrieb des EWDE,  
Leinfelden-Echterdingen

---

Berlin, September 2015

---

**Ein Nachdruck der Beiträge mit  
Quellenangabe ist erwünscht. Wir  
bitten um die Zusendung von zwei  
Belegexemplaren.**

---

**Spenden**

Brot für die Welt  
Konto 500 500 500  
Bank für Kirche und Diakonie  
BLZ 1006 1006  
IBAN DE10100610060500500500  
BIC GENODED1KDB