

TourismWatch

Informationsdienst Tourismus und Entwicklung

ITB 2014

Internationale Tourismus-Börse (ITB) Berlin	4
Roundtable Menschenrechte im Tourismus - Plattform und Impulsgeber für die Umsetzung unternehmerischer Verantwortung	5

Klimawandel

Biotreibstoffe für den Flugverkehr - Lösung oder ständige Herausforderung?	8
Schlechte Klimabilanz und zahlreiche Nebenwirkungen - Agrotreibstoffe im Flugverkehr bleiben problematisch	10
Das Scheitern von Jatropa - Drei Fragen an Souparna Lahiri	12
Weniger „Spaß“, noch mehr Herausforderungen: Tourismus auf den Philippinen nach dem verheerenden Taifun Haiyan	14
Wenig Klimatransparenz in der deutschen Tourismuswirtschaft - Ungenutzte Potenziale bei Reiseveranstaltern, Fluggesellschaften und Buchungsportalen	16

Kurzinformationen und Hinweise

„Schrei nach Land“: Film über Vertreibung und Repressionen in Honduras	18
Globaler Klima-Risiko-Index 2014	18
TODO! 2013: Preisverleihung an Projekte aus Kambodscha, Mexiko und dem Iran	19
Tourism Concern Petition gegen Waisenhaustourismus	19

Literatur und Materialien

„Klimagerecht in ein neues Abkommen“	20
„Tourism’s climate mitigation dilemma: Flying between rich and poor countries“	20
Palmöl und Landraub in Westafrika - Large-Scale Land Acquisitions in Liberia“	21
Nachhaltigkeit? Fehlanzeige! - „Die Ferien-Macher: Eine Branche macht Urlaub“	21
Sympathie-Magazin „Palästina verstehen“	22
In Gedenken an Anita Orlovius-Wessely	22

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Freundinnen und Freunde,

was treibt den Tourismus an? Ist es die Neugier, die Lust auf fremde Kultur und unberührte Natur, die Flucht aus dem Alltag oder nur das schlechte Wetter hierzulande? Jeder hat wohl seine ganz eigene Antwort. Doch Hand aufs Herz - ist es nicht auch die moderne und bezahlbare Verkehrstechnik, die das Reisen so attraktiv macht? Ein Grund für uns mal genauer hinzuschauen, was eigentlich heute die Flugzeuge antreibt und vor allem, was sie morgen antreiben soll.

3,1 Milliarden Flugpassagiere wurden 2012 gezählt - mehr als 20 Prozent mehr als noch drei Jahre zuvor. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass dieser Trend sich verlangsamt oder gar zum Stehen kommt. Nicht nur deshalb fragt sich auch die Luftverkehrswirtschaft, wo sie ihre Kraftstoffe weiterhin verlässlich herbekommen soll. Die fossilen Treibstoffe sind endlich, werden also zunehmend teurer, und ihre Ökobilanz ist nicht vereinbar mit den globalen Klimazielen. Alternativen müssen deshalb her. Damit wächst die Hoffnung in Kraftstoffe aus nachwachsenden Quellen, die sogenannten Bio-Kraftstoffe. Dass dabei nicht alles „bio“ ist und welche menschenrechtlichen und sozialen Risiken sich dahinter verbergen, zeigen die Schwerpunkt-Beiträge in dieser Ausgabe.

Noch dominiert die Tank-Teller-Problematik den entwicklungspolitischen Diskurs um Agrotreibstoffe - zu Recht! Wo Menschen weiterhin Hunger leiden, ist es zynisch, landwirtschaftliche Fläche für den Anbau von Treibstoffen zu verwenden. Zunehmend wird sich aber auch die Frage stellen, wofür genau die Energie aus nachwachsenden Rohstoffen verwendet wird. Das Energiedefizit vieler Entwicklungs- und Schwellenländer ist immens und viele setzen in ihren Entwicklungsplänen selbst auf nachwachsende Energie. Die Träume der internationalen Flugwirtschaft könnten also alles andere als billig werden, wenn sie sich darauf versteifen, große Flächen in Entwicklungsländern für den eigenen Treibstoffbedarf nutzen zu wollen.

In diesem Szenario tut die Tourismuswirtschaft gut daran, sich vom reichen Onkel Flugwirtschaft zu emanzipieren und sich - wo es möglich ist - unabhängiger zu machen vom klimaschädlichsten aller Verkehrsträger. Auf der Kurz- und Mittelstrecke gibt es Alternativen, die sogar durch eine attraktive Anreise mit Zwischenstopps touristisch in Wert gesetzt werden können. Weniger (fliegen) ist oft mehr!

Auf der bevorstehenden Tourismusbörse (ITB) in Berlin werden wir genau hinschauen, welche Zukunftsvisionen der Tourismus von sich selbst zeichnet. Wir freuen uns auf viele interessante Gespräche zwischen dem 5. und 9. März 2014 an unserem Stand Nummer 217 in Halle 4.1 und laden Sie herzlich zu unseren Veranstaltungen ein.

Zunächst einmal aber wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre!

Mit herzlichen Grüßen

Antje Monshausen & Christina Kamp

Internationale Tourismus-Börse (ITB) Berlin 2014

Die ITB Berlin 2014 findet vom 5. bis 9. März statt. Von Mittwoch bis Freitag ist die Messe nur für Fachbesucher geöffnet, am Samstag und Sonntag auch für das allgemeine Publikum. Öffnungszeiten: täglich 10-18 Uhr.

Info: www.itb-berlin.de

Veranstaltungen von und mit Brot für die Welt - Tourism Watch

Sie finden uns am Stand 217 in Halle 4.1 (eingehrahmt von TourCert und ECPAT).

Unter dem Titel „**Agrotreibstoffe im Flugverkehr - Bruchlandung oder Höhenflug? Herausforderungen für den Flugverkehr von morgen**“ werden wir am Mittwoch, den 5. März 2014 um 16:00 Uhr in Halle 4.1 auf der großen Bühne die Möglichkeiten, Grenzen und Nebenwirkungen von Agrotreibstoffen als Alternative zu herkömmlichem Kerosin beleuchten. Podiumsgäste: Carolin Callenius (Beraterin für Recht auf Nahrung, Brot für die Welt), Prof. Gernot Klepper (Mitglied des Beirats aireg - Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.), Dr. Felix Creutzig (Leiter Arbeitsgruppe Landnutzung, Infrastruktur und Transport am Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change), Paul Peeters (Fachhochschule NHTV Breda), Moderation: Michaela Hustedt (---).

Danach folgt die Veranstaltung „**TourCert - 5 Jahre CSR im Tourismus**“ mit Verleihung des Siegels „CSR Tourism Certified“ durch TourCert. Anschließend laden wir gemeinsam zum **Networking-Cocktail und Snacks** ab 18 Uhr, Halle 4.1, rund um die große Bühne ein.

Freitag, 7. März 2014, 12:45 - 13:45 Uhr in Halle 7.1c, Saal Paris, „**Menschenrechtliche Sorgfalt: Chancen und Herausforderungen für Unternehmen**“. Unternehmen tragen Verantwortung für die Achtung der Menschenrechte. Erstmals liegt ein Managementkonzept zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht für Reiseveranstalter vor. Ein neuer Leitfaden unterstützt die Umsetzung in der unternehmerischen Praxis. Podiumsgäste: Vasantha Leelananda (Walkers Tours), Matthias Leisinger (Kuoni), Antje Monshausen (Brot für

die Welt - Tourism Watch), Wolfgang Weinz (ILO), Nicole White (ABTA). Moderation: Matthias Beyer (mascontour).

Samstag, 8. März 2014, 11:30 - 12 Uhr in Halle 4.1, Pow-Wow-Bühne, „**Tipps für faires Reisen**“. Worauf sollte ich bei der Planung meines Urlaubs achten, damit meine Reise fair und sozialverträglich wird? Gibt es Siegel, die bei der Auswahl helfen, und wenn ja, welche? Wie sollte ich mich im Gastland verhalten? Präsentation der überarbeiteten und frisch erschienenen Publikationen „Wegweiser durch den Labeldschungel“ und „Fair Reisen mit Herz und Verstand“.

Samstag, 8. März 2014, 15 - 15:30 Uhr in Halle 4.1, Pow-Wow-Bühne, „**Voluntourism - Reisen und Helfen?**“. Kritische Betrachtung von Kurzzeiteinsätzen in sozialen Projekten mit Kindern. Podiumsgespräch mit der Kinderrechtsorganisation ECPAT Deutschland und Tourism Watch.

ECPAT Deutschland e.V./TheCode.org (Halle 4.1, Stand 218)

Mittwoch, 5. März 2014, 16:30 - 17:30 Uhr, Halle 4.1, Raum Regensburg, „**Kinderschutz im Tourismus: Wunschtraum oder machbar?**“ Die Rolle des Kinderschutzes im Tourismus, Veranstalter ist The Code.

Donnerstag, 6. März 2014, 10 - 11 Uhr, Halle 4.1b, Pow Wow Bühne, „**Child Protection in Tourism: Stakeholder Talk and Signing Ceremony of the Child Protection Code**“. Anschließendes Get Together an den Ständen 218/219.

Studienkreis für Tourismus und Entwicklung (Halle 4.1, Stand 231)

Mittwoch, 5. März 2014, 14:30 Uhr, Halle 4.1, große Bühne. **Verleihung der TO DO! Preise für so-**

zialverantwortlichen Tourismus, diesmal an Projekte aus dem Iran, Kambodscha und Mexiko.

Freitag, 7. März 2014, 11:55 Uhr, Halle 7.1a, Saal New York 1, „**Zwischenrufe: Tourismus und Armutsminderung – Anspruch und Wirklichkeit**“.

Weitere Veranstaltungen

Mittwoch, 5. März 2014, 11 - 12 Uhr, Halle 4.1, Große Bühne, „**Arabischer Frühling und Tourismus – Reisen ins neue Tunesien**“. Moderation: Wolfgang Strasdas (HNE Eberswalde).

Donnerstag, 6. März 2014, 12:15 - 13 Uhr, Halle 7.1a, Saal New York 1, „**Nachhaltiger Tourismus in der arabischen Welt – Das Beispiel Tunesien**“. Moderation: Wolfgang Strasdas (HNE Eberswalde).

Donnerstag, 6. März 2014, 17 - 18 Uhr, Halle 10.2, Culture Conference Lounge (Raum Sidney, Großer Stern) Kirchenforum: „**Vom Ort des Schreckens zur touristischen Destination. Der Umgang mit Schauplätzen des Gedenkens**“. Anschließend findet ein Empfang statt. Veranstalter: Netzwerk Kirche in Freizeit und Tourismus der EKD.

Freitag, 7. März 2014, 12 - 12:45 Uhr, Halle 7.1c, Saal Paris, „**Menschenrechte in touristischen Zielgebieten: Probleme, Ursachen, Handlungsempfehlungen**“. Podiumsgäste: Christian Baum-

gartner (NFI), Hiran Cooray (PATA), Tom Koenigs (MdB). Moderation: Klaus Lengefeld (GIZ).

Freitag, 7. März, 14 - 15 Uhr, Halle 7.1c, Saal Paris, Studiosus-Gespräch „**Projektförderungen im Tourismus: Alles nur Greenwashing?**“, Podiumsgäste: Ines Carstensen (Futouris e.V.), Barbara Glanz (Intrepid Group), Peter-Mario Kubsch (Studiosus Reisen), Nicole Maldonado-Pyschny (BMZ), Christine Plüss (akte), Moderation: Daniela Wiesner-Schnalke (Deutsche Welle).

ITB Berlin Kongress 2014

Vom 5. bis 7. März findet parallel zur Messe in Halle 7 der ITB Berlin Kongress statt. Eröffnet wird der Kongress mit dem „**Future Day**“ am 5. März 2014 von 11 bis 17:30 Uhr (Halle 7.1b, Saal London), der Megatrends in Wirtschaft und Gesellschaft aufzeigt.

Bereits seit sechs Jahren findet auf der ITB der **CSR-Tag** statt. Dieses Jahr am Freitag, den 7. März 2014 von 10:40 Uhr bis 17:30 Uhr in Halle 7.1c, Saal Paris. **Menschenrechte sind ein Themenschwerpunkt** des diesjährigen ITB CSR Day.

Das ausführliche Kongressprogramm ist unter www.itb-kongress.de abrufbar.

(5.489 Zeichen, März 2014)

-cr-

Roundtable Menschenrechte im Tourismus

Plattform und Impulsgeber für die Umsetzung unternehmerischer Verantwortung

Von Antje Monshausen

Nichtregierungsorganisationen und Reiseveranstalter im deutschsprachigen Raum haben sich zum „Roundtable Menschenrechte im Tourismus“ zusammengetan, um Konzepte zu entwickeln, wie Unternehmen im Tourismus ihre Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte erfüllen können. Die Mitglieder wollen praktische Erfahrungen sammeln, diese austauschen und menschenrechtliche Sorgfalt zum Standard der Tourismuswirtschaft machen.

Aufbauend auf den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den konkreten Erfahrungen aus der Veranstalter-Praxis ist

ein Managementkonzept zur unternehmerischen Sorgfaltspflicht für die Menschenrechte entwickelt worden.

Ergänzt wird es durch das „Commitment für Menschenrechte im Tourismus“, eine Selbstverpflichtung, mit der sich Reiseveranstalter öffentlich zu ihrer Verantwortung bekennen, sowie durch einen Umsetzungsleitfaden und ein praxisnahes Fortbildungstool. Auf der Internationalen Tourismusbörse (ITB) im März 2014 in Berlin werden diese Materialien erstmals der internationalen Öffentlichkeit vorgestellt.

Zusammenarbeit hilft

Menschenrechte im Tourismus sind kein neues Thema. Seit langem kritisieren Nichtregierungsorganisationen (NGOs), dass es im Namen des Tourismus immer wieder zu Verstößen kommt. In der Studie „Alles was Recht ist - Menschenrechte im Tourismus“ wurden 2011 die Beobachtungen von zivilgesellschaftlichen Organisationen zusammengetragen und anhand des internationalen Menschenrechtsrahmens systematisiert. Tourism Watch hat gemeinsam mit dem Arbeitskreis Tourismus und Entwicklung und anderen Organisationen daraus konkrete Forderungen und Empfehlungen an Politik, Wirtschaft und Gesellschaft abgeleitet.

Die beiden Reiseveranstalter Kuoni und Studiosus gingen als erste die Herausforderungen an und entwickelten eine Menschenrechtspolicy, die sie schrittweise in den Unternehmen umsetzen. Vor eineinhalb Jahren haben sich dann Vertreterinnen und Vertreter von NGOs und den beiden Reiseveranstaltern zusammengesetzt und den „Roundtable Menschenrechte im Tourismus“ ins Leben gerufen.

„Die universell geltenden Menschenrechte bilden den Rahmen für eine sozial verantwortliche und nachhaltige Tourismusedwicklung“, so Peter-Mario Kubsch von Studiosus. „Für uns war es daher von Beginn an wichtig, dass der Roundtable eine offene und multinationale Plattform für die unterschiedlichen Akteure im Tourismus ist. Nur gemeinsame Initiativen auf internationaler Ebene versprechen Erfolg und die gerade bei diesem Thema wichtige Wettbewerbsneutralität.“

Die Initiative stieß bei Verantwortlichen aus Tourismus und Politik auf großes Interesse. Fünf weitere Reiseveranstalter sowie der Dachverband „Forum anders reisen e.V.“ sind mittlerweile Mitglieder des Roundtables geworden und setzen sich aktiv für die Achtung der Menschenrechte ein. Die großen Reise(büro)-verbände aus Deutschland, der

Schweiz und Großbritannien nehmen an den Diskussionen des Runden Tisches als Gäste teil. Auch die relevanten Ministerien haben Interesse an einer Zusammenarbeit bekundet.

Die beteiligten Reiseveranstalter, die selbst das „Commitment für Menschenrechte im Tourismus“ unterzeichnet haben, sind sich einig: Menschenrechtliche Verantwortung setzt aktives Handeln im eigenen Unternehmen voraus. Aber Vieles kann nur gemeinschaftlich gestemmt werden.

Petra Thomas, Produktleiterin von „a&e erlebnis:reisen“ und Vorstandsvorsitzende des Forums anders reisen sagt: „Es ist ganz klar, dass wir als Veranstalter für die Umsetzung menschenrechtlicher Strategien im eigenen Unternehmen und die Zusammenarbeit mit unseren Vertragspartnern verantwortlich sind.“ Aber auch Kooperationen zwischen Unternehmen können gestärkt werden. „Beispielsweise bei der Erhebung der Menschenrechtssituation in den Urlaubsländern oder der Entwicklung von Beschwerdemechanismen müssen wir schauen, dass wir unternehmensübergreifend zusammenarbeiten, Informationen austauschen und gemeinsame Standards setzen“, so Thomas weiter.

Menschenrechtliche Verantwortung lohnt sich

Sei es durch aufmerksame Kundschaft, Investoren oder kritische Medien - Unternehmen sehen sich immer öfter mit der Frage konfrontiert, wie sie in ihrer Geschäftstätigkeit den Schutz der Menschenrechte sicherstellen. Doch es sind nicht nur äußere Faktoren, die Unternehmen bewegen, menschenrechtliche Strategien konsequent im Unternehmen umzusetzen. Matthias Leisinger von Kuoni betont, dass sich für Unternehmen durchaus auch konkrete Vorteile bieten: „Wenn Mitarbeitende in unserem Unternehmen oder in einem Hotel fair behandelt werden, ist die Qualität des Services und damit auch die Kundenzufriedenheit höher.“

Damit der wirtschaftliche Nutzen wirklich zum Tragen kommt, sind ein branchenweites Vorgehen und die Unterstützung auch durch staatliche und nicht-staatliche Institutionen in den Herkunfts- und Zielländern der Touristen nötig. „Es muss verhindert werden, dass Unternehmen im Wettbewerb im Vorteil sind, die bewusst Menschenrechtsverletzungen in Kauf nehmen“, so Miriam Schaper von der Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik, einem Gründungsmitglied des Roundtables.

Die ersten Schritte

In der Reisewirtschaft stellt sich für viele Unternehmen nicht mehr die Frage, ob, sondern wie sie mit ihrer menschenrechtlichen Verantwortung umgehen. Der erste Schritt ist oft nicht so groß, wie vorher gedacht. „Es ist keinesfalls so, dass wir von Null anfangen müssen“, sagt Thomas Bohlender von Gebeco. „Der Menschenrechtsrahmen systematisiert das, was wir bereits im Rahmen unseres CSR-Engagements angestoßen haben und entwickelt es weiter.“ Diese Einschätzung wird von den Veranstaltern „One world - Reisen mit Sinnen“ und Viventura geteilt, die sich ebenfalls vor einem halben Jahr öffentlich zu ihrer Verantwortung bekannt haben und nun menschenrechtliche Sorgfalt in ihren Unternehmen einführen. Elke Schnaus von Hauser Exkursionen gibt ein konkretes Beispiel. „Als Wanderreisen-Spezialist haben wir uns schon vor 40 Jahren um die Ausrüstung der Träger z.B. in Nepal und Peru gekümmert. Im Rahmen der Systematisierung unserer Menschenrechtspolitik haben wir diese Verantwortung in einer für alle unsere Agenturen weltweit geltenden „porters policy“ verankert. Dieses Wissen stellen wir gerne auch anderen Tourismusunternehmen zur Verfügung und erarbeiten gemeinsam weitere Standards.“ Der Austausch ist immens wichtig und die Vertiefung praktischer Erfahrungen eine deutliche Priorität des Roundtables für die nächsten Jahre.

Drei Instrumente zur Umsetzung der UN-Leitprinzipien

Der Roundtable hat ein „Commitment“ entworfen, welches das Engagement und die damit verbundenen Handlungsfelder der Reiseveranstalter absteckt - mit dem Ziel, ein branchenweites Vorgehen voranzubringen. Mit dem vereinten Know-how aller Mitglieder des Runden Tisches wurde zusätzlich ein griffiger Management-Leitfaden erarbeitet, der mit anschaulichen Beispielen und einfachen Checklisten die Umsetzung der Selbstverpflichtung im Betrieb praktikabel macht. Ergänzend wurde ein Online-Training entwickelt, das für Schulungen in den Unternehmen herangezogen werden kann. Der Umsetzungsleitfaden und das Online-Training stehen kostenfrei zur Verfügung. Dass die Materialien - noch mit Ausnahme des Online-Trainings - nun in englischer Sprache vorliegen, ist ein weiterer wichtiger Schritt, um die Initiative im transnationalen Tourismusgeschäft zu verbreiten. Gemäß dem Menschenrechtsexperten Michael Windfuhr, stellvertretender Direktor des Deutschen Instituts für Menschenrechte, stellt

die Initiative ein wegweisendes Vorgehen für die Umsetzung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte dar. Durch praxisorientierte Hilfestellungen kann die Umsetzung ganz konkret angegangen werden.

Auch die Politik ist gefragt

Die Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte regeln nicht nur die unternehmerische Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte, sondern auch die Pflichten der Staaten zur Verwirklichung der Menschenrechte im Kontext wirtschaftlicher Entwicklung. „Insbesondere vor Ort müssen lokale Strukturen gestärkt werden, um Opfer von Menschenrechtsverletzungen zu unterstützen. Gesetze zum Schutz der Menschenwürde müssen geschaffen und effektiv umgesetzt werden“, fordert Andreas Zotz von der Naturfreunde Internationale in Wien. Und auch in den touristischen Herkunftsländern, wo viele Reiseveranstalter ihren Geschäftssitz haben, müssen Regeln geschaffen und umgesetzt werden. „Rechte für Menschen, Regeln für Unternehmen!“ fordern zivilgesellschaftliche Gruppen in ganz Europa.

Die Deutsche Bundesregierung und die meisten anderen europäischen Regierungen haben es bisher versäumt, nationale Aktionspläne zur Umsetzung der UN-Leitprinzipien zu entwickeln. „Die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfalt aber darf nicht dauerhaft Teil der freiwilligen Unternehmensverantwortung bleiben, sondern muss Bedingung für unternehmerisches Tun werden“, so die Forderung von Tourism Watch - Brot für die Welt. Christine Plüss vom Arbeitskreis Tourismus und Entwicklung in Basel ergänzt: „Die Erfahrung des Roundtables zeigt, wie engagierte Reiseveranstalter ihre menschenrechtliche Sorgfalt effektiv wahrnehmen können. Sie macht aber auch deutlich, wo staatliche Leitplanken nötig sind. Klare Vorgaben zu Schutzpflicht, Compliance und Berichterstattung sowie für Beschwerdeverfahren schaffen die Voraussetzung dafür, dass alle Unternehmen sozusagen mit gleich langen Spießen zu Werke gehen, die Zusammenarbeit suchen und dass die Achtung der Menschenrechte wirklich zum Standard wird.“

„Wir wollen uns auf den Weg begeben“ war einst das Fazit des ersten Fachgesprächs zu Menschenrechten im Tourismus, das im Februar 2013 mit breiter Beteiligung der Tourismuswirtschaft stattgefunden hat (siehe „Menschenrechte konkret“ in TW 70, März 2013). Nun ist es an der Zeit, gemeinsam voranzugehen.

Der Roundtable Menschenrechte im Tourismus ist eine Multistakeholder-Initiative und versteht sich als offene Plattform. Die Teilnahme steht allen institutionalisierten Akteuren, die sich mit den Grundsätzen des Roundtables identifizieren, offen. Voraussetzung für eine Mitgliedschaft ist die Unterzeichnung des „Commitment zu Menschenrechten im Tourismus“ (siehe Anhang). Mitglieder sind derzeit: a&e erlebnis:reisen, Arbeitskreis Tourismus und Entwicklung, Deutsches Global Compact Netzwerk, Forum anders reisen e.V., Gebeco, Hamburger Stiftung für

Wirtschaftsethik, Hauser Exkursionen, Kate - Kontaktstelle für Umwelt und Entwicklung, Kuoni, One World - Reisen mit Sinnen, Naturfreunde Internationale, Studiosus, TourCert, Brot für die Welt - Tourism Watch und Viventura.

Download der genannten Materialien:
www.menschenrechte-im-tourismus.net

(9.776 Zeichen, März 2014)

Biotreibstoffe für den Flugverkehr

Lösung oder ständige Herausforderung?

Von Paul Peeters und Eke Eijelaar

Die Kohlendioxidemissionen im Flugverkehr nehmen jährlich um zwei bis drei Prozent zu - entgegen dem internationalen Nachhaltigkeitsziel, die globalen Emissionen im 21. Jahrhundert um 80 Prozent zu reduzieren. Die Air Transport Action Group (ATAG) schlägt ein „klimaneutrales Wachstum“ vor, das durch Verbesserungen der Energieeffizienz, Emissionshandel und weitreichende Umstellung auf Biotreibstoffe erreicht werden soll.*

Nach Vorstellung der ATAG sollen im Jahr 2050 etwa 60 bis 70 Prozent der Emissionsminderungen durch Biotreibstoffe erfolgen. Dabei wird davon ausgegangen, dass der CO₂-Fußabdruck bei Biotreibstoffen um 80 Prozent geringer ist als bei fossilen Brennstoffen auf Erdölbasis wie Kerosin.

Zu den Biotreibstoffen gehören alle Kraftstoffe, die geologisch gesehen aus einer „jüngeren“ Kohlenstoffdioxid-Fixierung in allen Arten von Biomasse stammen (im Gegensatz zu 'fossilen' Brennstoffen). Solche Biomasse bzw. solche Rohstoffe für Biokraftstoffe können sowohl landwirtschaftliche Produkte wie z.B. Getreide oder Palmölsaart sein, als auch biologische Abfälle (wie Fett-Abfälle, Abfälle aus der Nahrungsmittelindustrie oder Nebenprodukte aus der Forstwirtschaft). Auch der Begriff „Agrotreibstoffe“ wird häufig verwendet. Darunter versteht man Biotreibstoffe aus Ernteprodukten oder aus Rohstoffen von Bäumen (als Haupt- oder Nebenprodukt). Die meisten Biotreibstoffe sind also auch Agrotreibstoffe.

Doch können sie in so großem Umfang überhaupt nachhaltig produziert werden? Rohstoffe der ersten Generation, wie Zucker oder Ölsaart, haben in Bezug auf die nötige Anbaufläche eine geringe Effizienz, würden also große landwirtschaftliche Flächen brauchen und dadurch mit dem Anbau von Nahrungsmitteln konkurrieren. Sie verursachen all die Umweltprobleme, die auch durch die Landwirtschaft entstehen, darunter Pestizidabflüsse, Wasserverschmutzung, Luftverschmutzung, Abholzung und eine Schädigung der Böden. Biotreibstoffe sind anfällig für Hypes. Jatropha zum Beispiel, eine „Wunderbohne“, die im vergangenen Jahrzehnt gefördert wurde, hat die Erwartungen überhaupt nicht erfüllt. Nach Berechnungen von Robert Bailis im Jahr 2010 betrug die Kohlendioxidminderung bei einer Lebenszyklusbetrachtung nur 50 bis 55 Prozent. N. Wadhams stellte 2009 fest, dass Jatropha in gesellschaftlicher Hinsicht sehr viele negative Wirkungen hatte, zum Beispiel in Indien und Kenia, wo Menschen vor Ort um ihr Land gebracht wurden, dass sie für ihren

eigenen Nahrungsmittelanbau brauchten, ohne dass sie irgendwelchen wirtschaftlichen Nutzen hatten. In einer Studie von P. Ariza-Montobbio aus dem Jahr 2010 wurde gezeigt, dass *Jatropha* sogar Armut verursachte. Das Scheitern von *Jatropha* war bereits 2009 von K. Sanderson vorausgesagt worden, während die Industrie auch 2011 noch die damit verbundenen Chancen herumposaunte – und dies auf ihren Webseiten auch heute noch tut (z.B. www.atag.org/facts-and-figures.html).

Algen als neuer Hype

Der aktuelle Hype sind Algen. Es wird behauptet, dass sie hohe Erträge bringen und in Wassertanks auf Ödland wachsen können, so dass sie nicht mit der Nahrungsmittelproduktion oder mit natürlichen Ökosystemen konkurrieren. Eine europäische Studie von J. Skarka, die 2012 veröffentlicht wurde, hat gezeigt, dass das Potenzial für den Anbau von Algen in der EU begrenzt ist, denn das meiste Ödland befindet sich auf zu steilem Terrain. Das Potenzial liegt vielleicht bei einer Energiemenge von 1000 Petajoule, die etwa 50 Prozent des aktuellen Energieverbrauchs des Flugverkehrs der EU abdecken. Der Bedarf in anderen Sektoren ist dabei nicht berücksichtigt. Untersuchungen von L.G. Coplin, die 2012 veröffentlicht wurden, machen wesentliche Bedenken in Bezug auf die Algenproduktion deutlich, wie den hohen Wasserverbrauch, eine geringe Emissionseffizienz während des gesamten Lebenszyklus, einen hohen Nährstoffbedarf, Flächenverbrauch und eine Reihe von Umweltproblemen, darunter Störungen von Ökosystemen, Luftverschmutzung und die Freisetzung toxischer Substanzen.

Was die Kosten angeht, hat sich bislang im Flugverkehr kein Biotreibstoff als konkurrenzfähig mit Kerosin auf Erdölbasis erwiesen. Selbst die Wirtschaft, zum Beispiel die Internationale Luftverkehrs-Vereinigung (IATA), erwartet, dass Biotreibstoffe im Flugverkehr ökonomisch frühestens mittelfristig konkurrenzfähig werden könnten. Bis dahin kann das Wachstum der Emissionen im Flugverkehr nur sehr marginal verlangsamt werden – durch zusätzliche Effizienzgewinne (die über

die normalen, durch kommerzielle Überlegungen angetriebenen Effizienzverbesserungen hinausgehen) und durch Verbesserungsmaßnahmen in den Betriebsabläufen. Die Zunahme der gesamten Emissionen im Flugverkehr bis 2050 wird immens sein.

Abfälle als Option?

Ein aktueller Bericht der australischen Fluggesellschaft Qantas Airlines kommt zu dem Schluss, dass auch Abfälle aus natürlichen Fetten und Ölen als Rohstoffe mit Nachhaltigkeitsproblemen behaftet sind. Gleichzeitig gibt es bei allgemeinen (landwirtschaftlichen) Abfällen immer noch große technische Probleme.

Insgesamt sind die Aussichten auf einen breiteren Einsatz von Biotreibstoffen im Flugverkehr für eine nachhaltige Verringerung der Kohlendioxidemissionen der Luftfahrt um bis zu 80 Prozent um das Jahr 2050 sehr gering. Sie werden sicher nicht ermöglichen, sowohl die Emissionen zu verringern als auch den Flugverkehr weiter uneingeschränkt wachsen zu lassen. Letzteres ist die Krux an der zukünftigen Nachhaltigkeit des Flugverkehrs: ein unbeschränktes Wachstum des Flugverkehrs ist mit nachhaltiger Entwicklung nicht vereinbar.

*The right flightpath to reduce aviation emissions. A position paper presented by the global aviation industry, ATAG, November 2010. http://www.enviro.aero/Content/Upload/File/AviationPositionPaper_COP16_normalprinter.pdf

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. Eke Eijgelaar forscht am selben Institut zu den Auswirkungen des Tourismus auf den Klimawandel, Möglichkeiten zum Klimaschutz und zum Management der Klimafolgen.

Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp

(5.567 Zeichen, März 2014)

Schlechte Klimabilanz und zahlreiche Nebenwirkungen

Agrotreibstoffe im Flugverkehr bleiben problematisch

Von Annegret Zimmermann

Bis 2020 soll die Luftfahrt kohlendioxidneutrales Wachstum erreichen und bis 2050 die Halbierung des Netto-CO₂-Ausstoßes (bezogen auf den Stand von 2005) – so die von der Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Internationalen Luftverkehrs-Vereinigung (IATA) definierten Klimaschutzziele. Um das zu schaffen, hofft die Luftfahrtwirtschaft auch auf alternative Flugtreibstoffe. Der Beitrag von Agrotreibstoffen zum Klimaschutz und der damit erwartete Nutzen sind jedoch weiterhin hoch umstritten. Hinzu kommen bislang ungelöste technische Fragen sowie ökologisch und entwicklungspolitisch problematische Folgen und die oft noch geringe Ausbeute.

Der Großteil aller derzeit genutzten alternativen Treibstoffe stammt von Feldfrüchten. Dabei sind für den Flugverkehr vorrangig Ölpflanzen, insbesondere Ölpalme, Jatropha und Camelina (eine Rapsart) von Bedeutung. Eine weitere Alternative sind Kraftstoffe aus Reststoffen wie Stroh, Holz oder Klärschlamm. Auch aus Anbaubiomasse, zum Beispiel Gräsern oder schnellwachsenden Holzarten, lassen sich Treibstoffe herstellen. Hoffnungsvoll blickt die Luftfahrt jüngst auch auf die Kerosinproduktion aus Mikroalgen.

Klimawirkung und Ökobilanz

Bei der Verbrennung von Agrokerosin wird die gleiche Menge an CO₂ freigesetzt wie bei fossilem Kerosin. Der ausschlaggebende positive Unterschied besteht darin, dass die Energiepflanzen während ihrer Wachstumsphase der Atmosphäre CO₂ entziehen. Jedoch ist die CO₂-Bilanz keineswegs neutral. Denn über den gesamten Lebensweg betrachtet wird CO₂ emittiert, beispielsweise beim Anbau, der Verarbeitung und dem Transport.

Ganz erheblich negative Auswirkungen werden auch durch die indirekte Landnutzungsänderung verursacht, zum Beispiel bei der Umwandlung von Urwäldern und anderen schützenswerten Ökosystemen in landwirtschaftliche Nutzfläche, weil bisherige Ackerflächen für den Energiepflanzenanbau genutzt werden.

Menschenrechtliche und soziale Auswirkung

Zahlreiche Fallstudien aus Asien, Afrika und Lateinamerika belegen, dass es beim Anbau von Pflanzen für die Herstellung von Agrotreibstoffen immer wieder zu Landnutzungskonflikten, zu Wassermangel und -verschmutzung, zum Verlust von biologischer Vielfalt und zu Konkurrenz mit dem Anbau von Nahrungsmitteln kommt.

Die Vertreibung lokaler, zum Teil indigener Bevölkerungsgruppen von ihrem Land und daraus resultierende menschenrechtlich und sozial nicht vertretbare Folgeerscheinungen, wie Hunger und Armut, sind weitere negative Auswirkungen. Ungeklärte Landbesitzverhältnisse, schlechte Regierungsführung in vielen Anbauländern, aber auch die EU-Förderpolitik von Agrosprit heizen diese Konflikte an.

Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die Arbeitsbedingungen der Menschen vor Ort, die teilweise weder internationalen Standards entsprechen noch einer lokalen Gesetzgebung unterliegen. Berichte von Betroffenen weisen beispielsweise auf gesundheitsschädigende Wirkungen beim Umgang mit Pestiziden und Düngemitteln hin. Durch die zunehmende Agrokraftstoffproduktion steigen in vielen Regionen die Nahrungsmittelpreise, was angesichts von 842 Millionen hungernden Menschen weltweit inakzeptabel ist. Bereits kleinere Versorgungsgengpässe aufgrund steigender Preise können

enorme Auswirkungen auf Menschen in Regionen mit angespannter Ernährungssituation haben. Bedarfsprognosen deuten auf einen drastischen Anstieg des künftigen Flächenbedarfs hin, durch den Konflikte um fruchtbare Böden geschürt werden.

Agrotreibstoffe und die europäische Gesetzgebung

Die Europäische Union will ihr Klimaschutzziel maßgeblich durch eine Steigerung der Bioenergieproduktion erreichen. Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) verpflichtet die Mitgliedsstaaten bei allen Verkehrsträgern bis 2020 auf einen Anteil von mindestens zehn Prozent. Die EU schreibt weiterhin vor, dass die von Agrosprit verursachten CO₂-Emissionen 35 Prozent unter denen von fossilen Kraftstoffen liegen müssen. Ab 2017 müssen es 50 Prozent sein.

Die Richtlinie enthält auch Nachhaltigkeitsanforderungen für Agrokraftstoffe, die zur Einhaltung der EU-Ziele angerechnet werden. Es werden hierbei verbindliche Anforderungen (zum Beispiel Treibhausgasbilanz) und solche, bei denen lediglich Berichtspflichten bestehen, unterschieden. Anspruchsvollere Kriterien und Standards müssten menschenrechtliche, sozioökonomische und noch weitere ökologische Aspekte berücksichtigen und in Gesetze und Prozesse eingebettet sein. Laut Richtlinie ist dies aber bisher keine verbindliche Voraussetzung und nur über Berichtspflichten abgedeckt. Doch nur durch gesetzliche Festschreibung könnte sichergestellt werden, dass die Rohstoffe für alternative Treibstoffe konfliktfrei bereitgestellt werden können. Der Flugverkehr ist von der konkreten Umsetzung der oben genannten Quotenziele bislang ausgenommen. Er kann aber, vorausgesetzt die verbindlichen Nachhaltigkeitskriterien sind erfüllt und über Zertifizierung nachgewiesen, auf die Ziele der Erneuerbare-Energien-Richtlinie angerechnet werden.

Verbesserungsansätze für die Erneuerbare-Energien-Richtlinie

Die beschriebenen Konfliktfelder belegen, dass Nachhaltigkeitszertifizierungen viele negative Auswirkungen nicht erfassen können. Aufgrund starker Einwände von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen legte die Europäische Kommission einen Novellierungsentwurf für die Richtlinie vor, mit dem der Kraftstoffanteil auf Basis von

Nahrungsmittelpflanzen auf fünf Prozent vom Gesamtziel begrenzt werden soll. Auch einigte sich die EU, die indirekte Landnutzungsänderung ab 2020 verbindlich in die Treibhausgasbilanz einzubeziehen. Eine zehnprozentige Beimischungsquote alternativer Flugtreibstoffe bis 2025, wie sie beispielsweise von der „Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany“ (aireg) gefordert wird, ist ökologisch und sozial äußerst bedenklich.

Forderungen an Politik, Forschung & Luftfahrtindustrie

Die Bedeutung von Agrotreibstoffen wird durch klimapolitische Zielsetzungen unterstrichen. Zur Entschärfung der aufgezeigten Konfliktfelder und mit besonderem Fokus auf Klimagerechtigkeit fordert Brot für die Welt daher:

- Die Anerkennung von Mobilität als eine der Hauptquellen für die Treibhausgasemissionen und die Vereinbarung und Umsetzung verbindlicher Reduktionsziele faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger durch den Abbau umweltschädlicher direkter und indirekter Subventionen im Flugverkehr und Förderung umweltfreundlicher Mobilität
- Eine zügige Umsetzung der Novellierung der RED und damit Reduzierung des Beimischungsziels bei Treibstoffen der ersten Generation auf fünf Prozent bis 2020 bei allen Verkehrsträgern
- Investitionsförderung von Forschung, Innovation und Entwicklung hin zu umwelt- und sozialverträglichen Treibstoffen unter Berücksichtigung höchster ökologischer und sozialer Kriterien
- Stärkere Unterstützung und Beratung von Regierungen der Anbauländer in Bezug auf Good Governance, Unternehmensverantwortung und Umsetzung und Etablieren anspruchsvoller Nachhaltigkeitsanforderungen.

Annegret Zimmermann arbeitet bei Brot für die Welt zum Themenfeld Klimawandel, Katastrophenvorsorge und Tourismus.

Link zur Kurzfassung der Studie:

http://tourism-watch.de/files/bfdw_aktuell_agrotreibstoffe_im_flugverkehr.pdf

(6.966 Zeichen, März 2014)

Das Scheitern von Jatropha

Drei Fragen an Souparna Lahiri

Von Christina Kamp

Die Luftverkehrsbranche setzt auf Jatropha als einen der Agrotreibstoffe der Zukunft und macht weiterhin Werbung dafür. Erfahrungen aus Indien haben jedoch gezeigt, dass Jatropha ernste „Nebenwirkungen“ hatte und die hochgesteckten Erwartungen nicht erfüllt hat.

Um herauszufinden, was schiefgelaufen ist, befragten wir Souparna Lahiri, der in Delhi lebt und unabhängig zu Klimawandel, Wäldern, internationalen Finanzorganisationen und Arbeitsstandards recherchiert. Bereits 2009 erstellte er eine Studie zu den Auswirkungen von Jatropha, die von Friends of the Earth Europe veröffentlicht wurde.

TW: In welchem Umfang sind Agrotreibstoffe – und insbesondere Jatropha – in Indien Realität geworden?

Souparna Lahiri: Biotreibstoffe erhielten in Indien ihren ersten Schub im Jahr 2003, als die Planungskommission ihre Vorteile propagierte. Dazu gehörte, dass man sie in jedem Verhältnis mit Diesel-Treibstoff mischen könnte, dass sie zur Energiesicherheit in abgelegenen und ländlichen Regionen beitragen würden und dass sie degradierte oder trockene Böden regenerieren könnten. Außerdem würden sie eine Diversifizierung der Anbauprodukte ermöglichen und umfangreiche Beschäftigungsmöglichkeiten bieten. Der „Nationalen Biodiesel-Mission“ folgend hatte die Forstbehörde des zentralindischen Bundesstaates Chhattisgarh bis zum Februar 2009 etwa 100 Millionen Jatropha-Schösslinge auf rund 40.000 Hektar gepflanzt und für die Pflanzungen 740 Millionen indische Rupien ausgegeben. Der Forstminister räumte jedoch ein, dass es bis dahin keine Erträge gegeben hätte und dass es auch in naher Zukunft keine Garantie für irgendwelche Erträge in relevanter Größenordnung gäbe.

Andere indische Bundesstaaten sind auf den Zug aufgesprungen, doch es stehen uns keine aktuellen Regierungsberichte mit Einzelheiten zu den Jatropha-Pflanzungen zur Verfügung. In einer aktuellen Fallstudie in Südindien zur Jatropha Biodiesel-Produktion und ihren ökologischen und sozio-ökonomischen Auswirkungen stellten Forscher

aus Schweden und Indien fest, dass 85 Prozent der befragten Bauern aufgehört haben, Jatropha anzubauen. Acht Prozent haben weitergemacht und die Pflanzen gepflegt, sieben Prozent haben weitergemacht, ohne sich um die Pflanzen zu kümmern.

Mittlerweile scheint die „Nationale Biodiesel-Mission“ stillschweigend begraben worden zu sein. Eine Ministergruppe legte das Programm auf Eis, bevor es überhaupt richtig gegriffen hatte.

TW: Welche Auswirkungen hatte Jatropha auf ländliche Gemeinschaften?

Souparna Lahiri: 2006 pflanzte der frühere Präsident, Abdul Kalam, Jatropha-Schösslinge in Chhattisgarh an und attestierte dem Bundesstaat bei der Biodiesel-Produktion aus Jatropha eine Führungsrolle. Die Regierung des Bundesstaates hieß ihn im „Land von Jatropha“ willkommen. Zivilgesellschaftliche Organisationen reagierten jedoch scharf. In einem offenen Brief an den Präsidenten verwiesen sie auf die jährliche Reproduktion von rund sechs Millionen Tonnen und schrieben, jeder Bezug auf Chhattisgarh als „Land von Jatropha“ würde die Bedeutung von Reis als Grundlage der Wirtschaft, der kulturellen Identität und Würde untergraben.

In Chhattisgarh pflanzten die Forest Development Corporation (FDC) und die Forstbehörde (FD) willkürlich Jatropha-Schösslinge auf jedem Grund und Boden, der ihnen unter die Finger kam – ob es sich dabei um Wald handelte oder nicht. Oft geschah dies unter Gewaltanwendung, was zu schwerwiegenden Verletzungen der Rechte leicht verwundbarer Waldbewohner, Dalits und indigener Gemeinschaften führte und ihr Recht auf Lebensunterhalt ernsthaft beschnitt. Hunderte indigener Familien, die seit Generationen in den Wäldern von Chhattisgarh gelebt hatten, wurden von ihrem kultivier-

baren Land vertrieben.

Jatropha wurde auch in Bundesstaaten mit trockenen, halb-trockenen, bewässerten und dürranfälligen Gebieten angepflanzt, die zugleich bevölkerungsreich sind. Dort leben viele Menschen, die vom Wald abhängig sind, die von der Subsistenzlandwirtschaft, von Ressourcen aus öffentlichen Gemeingütern und von der Viehzucht leben. Ihnen ihr kultivierbares Land, ihre öffentlichen Ressourcen und ihre Weideflächen zu nehmen, heißt, sie des Zugangs zu Nahrungsmitteln und anderen für den Lebensunterhalt wichtigen Ressourcen zu berauben und sie in extreme Armut zu treiben. Oft wurde die Politik der Jatropha-Anpflanzung von Nichtindigenen und höheren Kasten genutzt, um sich das Land von Indigenen und Dalits anzueignen.

TW: Warum ist Jatropha in Indien gescheitert?

Souparna Lahiri: Die Nationale Biotreibstoff-Mission wurde auf halbem Weg eingestellt, denn es gab Befürchtungen bezüglich eines großangelegten Aufkaufs von Grund und Boden durch große Energieversorgungsunternehmen. In der Nationalen Biotreibstoff-Politik wurde debattiert, dass Jatropha in so großem Umfang angebaut werden sollte, dass sich durch den „grünen Treibstoff“ bis 2017 in Indien bis zu 20 Prozent des Öl- und Dieselverbrauchs ersetzen ließen. Dies würde Bioenergie-Plantagen mit einer Fläche von 30 bis 40 Millionen Hektar Land erfordern – einer Fläche, die größer ist als das derzeit mit Weizen bestellte Land.

Dass solche Ziele nicht erreichbar sind, ist offensichtlich, genauso wie die Tatsache, dass es unwahrscheinlich ist, dass so viel Ödland zur Verfügung steht. Anbaufähige Ackerflächen sollen nicht von der Nahrungsmittelproduktion abgezweigt werden und es wird auch nicht erwartet, dass das geschieht – es sei denn, es steht fest, dass die Biotreibstoffproduktion wirtschaftlich praktikabel ist.

Behauptungen, dass Jatropha überall angebaut werden könne, wenig oder kein Wasser brauche, die Bodenerosion eindämme, etc. werden zwar wieder und wieder vorgebracht, sind jedoch nicht durch irgendwelche sinnvollen Forschungsergebnisse untermauert. Die ersten Informationen aus verschiedenen Pilotprojekten weisen darauf hin, dass Jatropha zur Produktion von Biotreibstoff

kontrolliert angebaut und kultiviert werden muss. In Chhattisgarh wurden die Jatropha-Schösslinge und das Saatgut oft ohne jegliche weitere Pflege angepflanzt und man ließ sie eingehen, nur um dann im nächsten Jahr einen neuen, frischen Schub an Schösslingen nachzusetzen. Die Pflanzen wurden von Rindern zertrampelt und sie wurden weder bewässert noch vor Schädlingen geschützt.

In einer Studie kamen H. R. Meena und F. L. Sharma von der Maharana Pratap University of Agriculture & Technology in Rajasthan zu dem Ergebnis, dass die Bauern nicht über ausreichend Fachwissen oder über Fortbildungsmöglichkeiten verfügten, um sich Kenntnisse zum Jatropha-Anbau anzueignen. Auch wurde festgestellt, dass es für die Aufzucht der Jungpflanzen keine Bewässerungsmöglichkeiten, Düngemittel und Pflanzenschutzmittel gab. Meena und Sharma wiesen auf die hohe Sterblichkeit der Pflanzen im ersten Jahr hin, auf fehlende Marketingmöglichkeiten, auf die fehlende Beschaffungspolitik der Regierung und auf den niedrigen Marktpreis von Jatropha.

Oft haben Gemeinschaften vor Ort gegen den zwangsweisen Anbau von Jatropha protestiert und haben die Schösslinge und Pflanzungen auf ihrem Land herausgerissen. Der Widerstand zivilgesellschaftlicher Gruppen gegen den Jatropha-Anbau und ihre Kampagne für Ernährungssicherheit haben auch dazu geführt, dass die Regierungen vieler indischer Bundesstaaten die Jatropha-Politik nur schleppend umsetzten.

Weitere Informationen:

Losing the plot. The threats to community land and the rural poor through the spread of the biofuel Jatropha in India. Research by Souparna Lahiri. Friends of the Earth Europe. 2009. www.foei.org/en/resources/publications/pdfs/2010/losing-the-plot-jatropha-in-india/view

Performance of Jatropha biodiesel production and its environmental and socio-economic impacts - A case study in Southern India. Von Lisa Axelsson, Maria Franzén, Madelene Ostwald, Göran Berndes, N.H. Ravindranath. World Renewable Energy Congress, Linköping, Schweden, 2011. www.ep.liu.se/ecp/057/vol10/025/ecp57vol10_025.pdf

(7.304 Zeichen, März 2014)

Weniger „Spaß“, noch mehr Herausforderungen

Tourismus auf den Philippinen nach dem verheerenden Taifun Haiyan

Von Jack Catarata

Der Tourismus ist auf den Philippinen ein boomender Wirtschaftszweig. Dieser Trend hält nun bereits seit einigen Jahren an und macht die südostasiatische Republik zu einem der aufsteigenden Sterne am globalen Tourismushimmel. 2012 stieg die Anzahl der Besucher von 3,9 Millionen (2011) auf 4,3 Millionen. Der Tourismus trug damit rund 5,9 Prozent zur Volkswirtschaft bei.

Mit dem Werbeslogan „It's more fun in the Philippines“ hat sich die Regierung in Manila das ambitionierte Ziel gesetzt, die Touristenankünfte in den nächsten drei Jahren auf zehn Millionen zu erhöhen. Doch dann kam der verheerende Taifun Haiyan.

Am 8. November vergangenen Jahres verwüstete der tropische Sturm den zentralen Teil der philippinischen Inselwelt. Er gilt als der stärkste bislang erfasste Sturm in der Geschichte, der je ein Land getroffen hat, und zerstörte ein Gebiet der Größe Portugals. Mehr als eine Million Häuser und Hütten wurden zerstört, etwa 6.000 Menschen kamen ums Leben und Hunderte werden noch immer vermisst.

Mit all seinen schönen Stränden, bezaubernden Orten und freundlichen Menschen liegt das Land leider auf dem „pazifischen Feuerring“, wo Naturkatastrophen wie Taifune, Erdbeben und Tsunamis häufig auftreten. Nur einen Monat vor dem Taifun Haiyan wurde die Insel Bohol - ein beliebtes Reiseziel - von einem starken Erdbeben getroffen. Das Erdbeben fügte den historisch wertvollen Kirchen der Insel schweren Schaden zu und schädigte auch natürliche Sehenswürdigkeiten wie die Chocolate Hills - eine wichtige Touristenattraktion. Und nur wenige Wochen nach dem Taifun Haiyan kam es durch ein tropisches Tiefdruckgebiet zu Überschwemmungen in Davao City und nahegelegenen Provinzen - einer ebenfalls wichtigen Tourismusregion.

Anfälligkeit der Tourismuswirtschaft

Klimaexperten sagen voraus, dass das Land durch

die Erderwärmung wahrscheinlich noch schlimmere Katastrophen erleben wird. Wenn sich der pazifische Ozean erwärmt, drohen weitere Sturmfluten und Überschwemmungen - ähnlich wie Haiyan. Dies bedeutet für die Branche zusätzliche Instabilität und Verwundbarkeit.

Abgesehen von den Fernsehbildern zerstörter Häuser und Menschen, die durch Haiyan ihr Leben verloren haben, zeigten die Medien auch gestrandete Touristen, die entweder angespannt darauf warteten, nach Hause zu fliegen, oder die sich nützlich machten, indem sie den Einheimischen bei den Nothilfe- und Unterstützungsbemühungen halfen.

Verständlicherweise führten weltweit ausgestrahlte Bilder wie diese direkt nach dem Taifun zu umgehenden Stornierungen von Urlaubsreisen. Touristen wollen nicht dort Ferien machen, wo ihre Gastgeber in Not leben und wo die Infrastruktur entweder überhaupt nicht funktionstüchtig ist oder gerade in Stand gesetzt wird. Doch selbst in Gegenden wie Boracay, Bohol, Cebu und Palawan, die von Haiyan gar nicht betroffen waren, bekommen Hotelanlagen und Reiseveranstalter den Rückgang der Touristenzahlen zu spüren. Es heißt die Stornierungsquoten betragen bis zu 30 bis 40 Prozent.

Natürlich braucht das Land die Einnahmen aus dem Tourismus jetzt mehr denn je. Die Regierung schätzt, dass der Wiederaufbau bis zu 2,1 Milliarden Euro kosten wird, ein Betrag, den die hoch verschuldeten Philippinen nicht haben. Nach dem Taifun Haiyan hat das Tourismusministerium des Landes einen Appell an ausländische Touristen

gerichtet, das Land weiterhin zu besuchen, in der Hoffnung, dass ihr Besuch die Wiederaufbaubemühungen beschleunigt.

Doch drei Monate nach Haiyan haben viele der betroffenen Gebiete noch immer keine Stromversorgung, die Menschen leben immer noch in Zelten und viele Hotelanlagen auf kleinen Inseln, die stark vom Tourismus abhängig sind, müssen mit dem Wiederaufbau der Hotels und Bungalows erst noch beginnen.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, wie sich der Tourismus im Land weiter vermarkten lässt - nachdem ein Erdbeben der Stärke 7,2 und ein Taifun der Kategorie 5 hintereinander innerhalb von nur einem Monat zugeschlagen hatten. Die Mitarbeiter des philippinischen Fremdenverkehrsamtes haben verstanden, dass es anachronistisch, wenn nicht gar unsensibel wäre, das Land nach diesen beiden großen Naturkatastrophen als „Spaß-Destination“ zu vermarkten.

Den Tourismus fit für die Zukunft machen

Doch abgesehen von der Änderung des Werbeslogans müssen die Philippinen grundsätzlich beantworten, welchen Weg ihre Tourismuswirtschaft in Zukunft einschlagen sollte, was für einen Tourismus sie wirklich brauchen und welcher ihr Zielmarkt ist.

Statt wie alle anderen Länder in der Region auf Massentourismus zu setzen, sind die Philippinen besser aufgestellt, wenn sie sich auf alternativen, klein angelegten, aber qualitativ hochwertigen Tourismus konzentrieren. Abgesehen von ausländischen Alternativtouristen gibt es etwa zehn Millionen Filipinos in der Diaspora, die nicht nur regelmäßig Geld schicken, das die Wirtschaft des

Landes am Laufen hält, sondern die auch regelmäßig nach Hause fliegen, um ihre Familien zu besuchen. Wenn die philippinische Tourismusbranche den Migrantinnen und Migranten Pauschalreisen anbieten könnte, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind, ließen sie sich sicher eher dazu verleiten, einen Teil ihrer Ferien auch anderswo im Land als nur bei ihren Familien und Freunden zuhause zu verbringen.

Die Filipinos in der Diaspora sind potenziell nicht nur eine riesige touristische Zielgruppe, sie sind auch potenzielle Investoren beim Wiederaufbau, beim Aufbau der Tourismuswirtschaft des Landes und bei den Bemühungen, den Tourismus in den Philippinen widerstandsfähiger gegen Katastrophen zu machen. Anders als ausländische Touristen, die vielleicht nur „zum Spaß“ auf die Philippinen reisen, werden im Ausland lebende und arbeitende Filipinos nicht nur zum Vergnügen zu Stammkunden der Tourismusbranche, sondern auch als Geste der Solidarität mit ihrem Herkunftsland. Sie gelten schließlich nicht umsonst als die „modernen Helden“ ihres Landes.

Jack Catarata studierte Politikwissenschaften und Sozialforschung auf den Philippinen. Er ist Vorsitzender des philippinischen Diaspora-Netzwerks PhilNetz e.V. mit Sitz in Bonn. Mit Unterstützung des Centrums für Internationale Migration und Entwicklung der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ-CIM) fördert das PhilNetz Investitionen philippinischer Migrantinnen und Migranten in Deutschland in so genannte „grüne“ Entwicklungsprojekte in den Philippinen, unter anderem in der Tourismuswirtschaft.

Übersetzung aus dem Englischen: Christina Kamp

(5.896 Zeichen, März 2014)

Wenig Klimatransparenz in der deutschen Tourismuswirtschaft

Ungenutzte Potenziale bei Reiseveranstaltern, Fluggesellschaften und Buchungsportalen

Von Teresa Bauriedel

Die Deutschen unternahmen im Jahr 2012 über 69 Millionen Reisen. Dafür wurde zu 37 Prozent das Flugzeug als Transportmittel gewählt. Der Tourismus ist ein Mitverursacher des Klimawandels, da durch Transport, Beherbergung und Aktivitäten vor Ort in erheblichem Maße Kohlendioxid (CO₂) und andere klimawirksame Gase emittiert werden. Der größte Anteil der tourismusbedingten Emissionen entsteht durch den Flugverkehr.

Reiseveranstalter haben die Möglichkeit, einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, indem sie die Verkehrsmittelwahl ihrer Reisen kritisch hinterfragen und wo immer möglich klimaschädliche durch weniger klimaschädliche Reisemöglichkeiten ersetzen. Auf der Kurzstrecke könnten Flugreisen gänzlich vermieden werden und auf der Mittelstrecke könnte die Anreise so gestaltet werden, dass durch touristische Zwischenstopps die Anreise mit Bahn oder Bus attraktiver wird. Das Potenzial ist immens, da 93 Prozent aller Flugreisen der Deutschen im Kurz- und Mittelstrecken-segment stattfinden. Wenn das Flugzeug als Verkehrsmittel unvermeidbar ist, sollten Reisende oder Veranstalter die klimaschädigenden Wirkungen durch Einsparung von CO₂ im Rahmen von anerkannten, freiwilligen Kompensationsprogrammen ausgleichen.

Reiseveranstaltern, Fluggesellschaften und auch vielen Reisenden ist der Zusammenhang zwischen Reisetätigkeit und Klimawandel bewusst – doch es wird zu wenig gehandelt. Die wenigsten Reisenden werden bei Buchungen oder Reisewahl über die Klimaproblematik informiert oder damit konfrontiert, obwohl gerade im Moment der Buchung eine große Chance besteht, Kunden dafür zu sensibilisieren. Nach Angaben des Kompensationsanbieters „Atmosfair“ wird von deutschen Reisenden nicht einmal ein Prozent ausgeglichen. Diese Zahl ist erschreckend gering. Sie könnte erheblich gesteigert werden, wenn Veranstalter und Fluggesellschaften in ihren Buchungsportalen auf die Möglichkeit der Klimakompensation hinweisen würden.

Klimatransparenz der deutschen Reiseveranstalter

Für die hier vorgestellte Recherche wurden 20 deutsche Reiseveranstalter, fünf Fluggesellschaften und 20 Online-Buchungsportale betrachtet. Es wurde untersucht, ob und in welcher Form und Güte sie auf die Klimawirkung des Reisens und mögliche Kompensationsangebote aufmerksam machen. Auch die Aufenthaltsdauer der angebotenen Reisen wurde betrachtet, da angenommen werden kann, dass die Reisehäufigkeit sinkt, wenn längere Reisen unternommen werden. Verringert sich die Anzahl der Reisen, kommt das dem Klima zugute, da weniger An- und Abreisen getätigt werden. Die Recherche wurde so durchgeführt, dass das Buchungsverhalten in Realsituation nachgestellt wurde. Das heißt es wurden nur Informationen hinzugezogen, die für den Kunden vor Buchungsabschluss zugänglich waren.

Das Gesamtergebnis fällt sehr ernüchternd aus: Nur siebzehn von insgesamt 45 untersuchten Unternehmen der Reise- und Flugwirtschaft geben Kunden die Möglichkeit, ihre Reisen zu kompensieren, wobei Handhabung und Qualität sehr unterschiedlich ausfallen. Oft sind die Kompensationsangebote schwer aufzufinden und entsprechen nicht dem Standard, wie er von Atmosfair oder der Klimakollekte angelegt wird. Bei Online-Buchungsportalen für Flüge und Reisen sind keinerlei Angebote zur Kompensation für den Kunden auffindbar. Dabei besteht gerade bei Online-Buchungen ein großes Potenzial, den Ausgleich von Emissionen für Kunden leicht handhabbar zu

gestalten.

Um die Angebote der Veranstalter in ihrer Qualität und Zugänglichkeit vergleichbar zu machen, wurde ein Gütestandard als Maßgabe angenommen. Als optimal gilt ein Angebot demnach, wenn es mit dem Atmosfair-Standard qualitativ vergleichbar ist und in Bezug auf die Zugänglichkeit bereits vor Buchungsabschluss berechnet und dem Kunden angeboten wird.

Diese Höchstwertung erreichen leider nur vier der untersuchten 20 Veranstalter (cG Touristik, Nomad, Studiosus und Wikinger Reisen). Im Mittelfeld tummeln sich weitere zehn Veranstalter, u.a. der Discountanbieter Tchibo und der deutsche Marktführer TUI. Beide heben sich nach oben deutlich von ihren Mitbewerbern ab, die größtenteils erhebliche Defizite in Qualität und Zugänglichkeit der Kompensationsangebote aufweisen. Bei sechs der 20 untersuchten Veranstalter fehlen solche Angebote vollständig. Insgesamt ist das Angebot bei Mitgliedern des Forums anders reisen am besten, dicht gefolgt von den untersuchten Studienreiseveranstaltern. Die großen Pauschalreiseanbieter und Discounter schneiden wesentlich schlechter ab.

Bei den Fluggesellschaften ist TUIfly ein positiver Ausreißer; Germanwings und Condor bieten keine für den Kunden ersichtlichen Klimainformationen und Kompensationsmöglichkeiten an. Besonders gravierend ist das vollständige Fehlen von Klimainformationen und Kompensationsangeboten bei Online-Reise- und Flugbuchungsportalen.

Die Erkenntnisse aus der Studie bezogen auf die Aufenthaltsdauer und das Angebot und die Qualität der Kompensation zeigen, dass es noch viele Verbesserungsmöglichkeiten gibt.

Forderungen an Politik und Unternehmen

Reiseveranstalter können sowohl bei der Produktgestaltung und durch die Verkehrsmittelwahl ei-

nen erheblichen Einfluss auf das Verhalten der Kunden nehmen und so die Klimabilanz ihrer Reisen verbessern. Gibt es keine Alternative zum Fliegen, zählt Kompensation als letzte Option. Diese Möglichkeit muss dem Kunden allerdings gut sichtbar und aufbereitet präsentiert werden und qualitativ hochwertig sein. Die Studie zeigt, dass nur eine kleine Minderheit der Veranstalter diese Möglichkeiten ausreichend nutzt. Klimaschutz sollte im Interesse aller Akteure sein, da der Tourismus selbst in ganz besonderem Maße von intakten Ökosystemen, gesunder Natur und stabilem Klima abhängig ist.

Auch die Politik ist gefordert: Klimaschädliche Subventionen für den Flugverkehr müssen abgebaut werden, um eine ökologische Steuerungswirkung bei der Verkehrsträgerwahl, hin zu weniger klimaschädlicher Mobilität im Tourismus, zu entfalten. Gerade im Kurz- und Mittelstreckenbereich gilt es, die Wettbewerbsfähigkeit von Verkehrsmitteln zu stärken, die ökologisch weniger schädlich sind. Die Politik sollte auch darauf hinwirken, dass die Klimawirkungen der Verkehrsträger verbindlich ausgewiesen werden müssen, um die Sensibilität der Kunden zu erhöhen.

Nicht zuletzt sind es auch die Reisenden, die aktiv zum Klimaschutz beitragen können. Nicht notwendige Flüge sollten vermieden und unvermeidbare Flüge kompensiert werden. Insgesamt weniger zu fliegen und länger zu bleiben verringert nicht nur den persönlichen Klimafußabdruck, sondern erhöht auch die Vorfriede und Reiseintensität.

Teresa Bauriedel ist Geografiestudentin an der Philipps Universität Marburg und absolvierte 2013 ein Praktikum bei Brot für die Welt/Tourism Watch, bei dem die Recherche „Klimatransparenz in der deutschen Tourismusindustrie“ entstand.

Link zur Studie: http://tourism-watch.de/files/klimatransparenz_studie.pdf

(6.700 Zeichen, März 2014)

„Schrei nach Land“: Film über Vertreibung und Repressionen in Honduras

In seinem Film „Bajo Aguán: Schrei nach Land“ zeigt der Journalist Giorgio Trucchi die Gefahren auf, denen Kleinbauern in der fruchtbaren Region Bajo Aguán im Norden von Honduras ausgesetzt sind. Große Landesteile, die eigentlich im Zuge der Agrarreform an Kleinbauernfamilien hätten verteilt werden sollen, gelangten in die Hände von Großgrundbesitzern. Der Film zeigt, wie heute dort in Monokulturen Ölpalmen zur Gewinnung von Agrotreibstoffen angebaut werden.

Es wird deutlich, was für Repressionen die Kleinbauern, die Anspruch auf das Land erheben, ausgesetzt sind, darunter illegalen Festnahmen und Entführungen bis hin zu Mord, der Militarisierung der Region und der Kriminalisierung des Widerstandes, aber auch Unsicherheiten bei der Versorgung mit Nahrungsmitteln, Arbeitsbedingungen, die an sklavenähnliche Ausbeutung grenzen, dem Verbot der Organisation und Bildung von Gewerkschaften oder sexuellen Übergriffe auf Frauen. Betroffene beklagen, dass die Verantwortlichen für die Menschenrechtsverletzungen nicht verfolgt wurden.

„Der Film ist nur ein Beispiel für das, was passiert, wenn in Zentralamerika Zuckerrohr, Eukalyptus oder Ölpalmen in großem Stil angebaut werden. All diese Monokulturen brauchen viel Land, über das Großgrundbesitzer die Kontrolle haben“, so Trucchi. Die Folge sei zunehmende Armut. Das Öl der Ölpalmen und das Zuckerrohr dienen vor allem der Produktion von Agrotreibstoffen. Große Entwicklungsbanken finanzieren solche Projekte. Mit der Abschaffung von Zöllen auf Agrotreibstoffe und dem EU-Beschluss, den Anteil von Biosprit zu erhöhen, ist zu befürchten, dass der Druck auf die Kleinbauern und die Vertreibung der einheimischen Bevölkerung in Zukunft weiter zunehmen werden.

Dokumentarfilm „Bajo Aguán: Grito por la tierra“ (mit dt. Untertiteln: „Bajo Aguán: Schrei nach Land“), von Giorgio Trucchi, Rel-UITA. Regie: Ernest Cañada, Alba Sud, Managua 2012. www.albasud.org/noticia/es/396/nuevas-versiones-en-distintos-idiomasy-del-documental-bajo-agu-n-grito-por-la-tierra

-ck-

(1.714 Zeichen, März 2014)

Globaler Klima-Risiko-Index 2014

Ärmere Entwicklungsländer sind gegenüber globalen Klimarisiken besonders verwundbar, trotz der Tatsache, dass die monetären Schäden durch extreme Wetterereignisse in den reicheren Ländern wesentlich höher sind. Das zeigt der Globale Klima-Risiko-Index (KRI) von Germanwatch. Er macht deutlich, wie stark die einzelnen Länder von Wetterextremen wie Überschwemmungen, Stürmen, Hitzewellen etc. betroffen sind. Untersucht werden sowohl die Auswirkungen auf die Menschen (nach Zahl der Todesopfer) sowie die direkten ökonomischen Verluste. Nach dem aktuellen Klima-Risiko-Index 2014 waren Honduras, Myanmar und Haiti im Zeitraum 1993 bis 2012 am stärksten von extremen Wetterereignissen betroffen, gefolgt von Nicaragua, Bangladesch und Vietnam. Im Jahr 2012 wird die Liste der am stärksten betroffenen Länder von Haiti, den Philippinen und Pakistan angeführt.

Zwar würden die Auswertungen über die Schäden und Todesopfer keine Aussage darüber erlauben, welchen Einfluss der Klimawandel bereits bei diesen Ereignissen hatte, heißt es bei Germanwatch. Dennoch ließe sich so ein Bild der Verwundbarkeit der Staaten zeichnen. Es könne als Warnsignal verstanden werden, sich auf zukünftig möglicherweise vermehrte und stärkere Extremereignisse besser vorzubereiten – durch Katastrophenvorsorge und Anpassung an den Klimawandel.

Weitere Informationen: <http://germanwatch.org/de/download/8551.pdf>

-ck-

(1.318 Zeichen, März 2014)

TODO! 2013: Preisverleihung auf der ITB an Projekte aus Kambodscha, Mexiko und dem Iran

Projekte aus dem Iran, aus Kambodscha und Mexiko sind die Gewinner des TO DO! 2013 Wettbewerbs für sozialverantwortlichen Tourismus, den der Studienkreis für Tourismus und Entwicklung e. V. seit 1995 jährlich ausschreibt. Am 5. März 2014 um 14.30 Uhr werden sie auf der Internationalen Tourismusbörse in Berlin ausgezeichnet.

Trotz aller Verschiedenheiten verfolgen die diesjährigen Preisträger ähnliche Ziele: die Verbesserung der Lebenssituation der Bevölkerung durch umsichtige Entwicklung touristischer Angebote, Naturschutz und Umweltbildung. Das Boomkolbeh - Turkmen Ecolodge im Iran, das Chambok Community Based Ecotourism Project in Kambodscha (s. auch „Kerzenlicht und Handydisplays“

in TW 68, September 2012) und die Organisation Grupo Ecológico Sierra Gorda in Mexiko haben geholfen, in landschaftlich attraktiven Regionen alternative Einkommensmöglichkeiten zu schaffen und die Waldrodung oder Wilderei einzudämmen. Die Entwicklung des Tourismus wurde mit Hilfe von „außen“ initiiert, doch sie erfolgt in erster Linie mit den Menschen und durch die Menschen vor Ort, so dass die TO DO!-Jury und die mit der Überprüfung beauftragten Gutachterinnen und Gutachter das Hauptwettbewerbskriterium Partizipation in hohem Maße als erfüllt ansehen.

-ck-

(1.251 Zeichen, März 2014)

Tourism Concern Petition gegen Waisenhaustourismus

Mit einer Petition ruft die britische Nichtregierungsorganisation Tourism Concern in London Reiseveranstalter auf, keine Touristenbesuche und Freiwilligeneinsätze mehr in Waisenhäusern anzubieten. Kinder dürften nicht dazu benutzt werden, Urlaubsangebote zu verkaufen. Nach Recherchen von Tourism Concern werden nur 33 Prozent des Geldes, das an Waisenhäuser gespendet wird, für das Wohl der Kinder ausgegeben. Die Anzahl der Waisenhäuser in Kambodscha habe sich innerhalb von fünf Jahren verdoppelt, während die Anzahl der tatsächlichen Waisen sich halbiert hat. Bis zu 90 Prozent der Kinder, die in Waisenhäusern leben, hätten mindestens einen lebenden Elternteil. Einige Institutionen würden an Familien zahlen, um Kinder zu „mieten“.

Zwar sei das Bedürfnis, durch Freiwilligeneinsätze in Waisenhäusern zu helfen, nachvollziehbar, doch Tourism Concern ist überzeugt, die Kinderbetreuung solle durch einheimische, geschulte

Vollzeitkräfte erfolgen und nicht durch Freiwillige, die nur für kurze Zeit da sind - egal wie qualifiziert sie auch sein mögen. Kinder in Institutionen brauchen Stabilität und langfristige Unterstützung - nicht ständig wechselnde Freiwillige. Das Management, Training und die Anleitung von Freiwilligen erfordere Zeit und Ressourcen, die besser für die Versorgung durch qualifiziertes Personal eingesetzt würden. Es gäbe gute Gründe, warum Reiseveranstalter keine Freiwilligeneinsätze in britische Waisenhäuser organisierten, denn das sei einfach nicht angemessen - warum sollte es also im Ausland vertretbar sein, fragt Tourism Concern.

Die Petition im Internet: www.tourismconcern.org.uk/orphanage-petition.html

-ck-

(1.563 Zeichen, März 2014)

Dossier „Klimagerecht in ein neues Abkommen“

Bis zum Klimagipfel Ende 2015 in Paris wird die internationale Staatengemeinschaft zum zweiten Mal ein weltweites Klimaabkommen verhandeln, welches 2020 in Kraft treten soll. Ein ambitioniertes Abkommen wäre eine entscheidende Weichenstellung für die internationale Klimapolitik der nächsten Jahrzehnte und eine Zukunftsperspektive für die Hauptleidtragenden des Klimawandels in den ärmsten Ländern dieser Welt - so der Tenor des neuen „welt-sichten“-Dossiers „Klimagerecht in ein neues Abkommen“ vom Februar 2014. In dem von Brot für die Welt herausgegebenen Heft wird der Stand der aktuellen internationalen Klimadebatte diskutiert. Außerdem werden Folgen des Klimawandels auf die ärmsten Länder sowie Anpassungsstrategien der Betroffenen im globalen Süden

dargestellt. Die Zunahme extremer Wetterereignisse zeigt, dass ambitionierte Ziele und Vorreiter notwendig sind.

Download: <http://bfdw.de/klimagerecht>

Kostenlose Bestellung: Onlineshop von Brot für die Welt <https://www.brot-fuer-die-welt.de/shop/> (Themen & Aktionen - Klimawandel) oder unter vertrieb@brot-fuer-die-welt.de, Artikelnr.: 129 5 0163 0)

-sm/us-

(871 Zeichen, März 2014)

Klimaschutz und die ökonomischen Auswirkungen globaler Steuerungsinstrumente

„Tourism’s climate mitigation dilemma: Flying between rich and poor countries“Industry“

Die steigende Nachfrage nach Mittel- und Langstreckenflügen führt zu einer weiteren Zunahme der Treibhausgasemissionen. Weder Effizienzverbesserungen noch die Nutzung von Biotreibstoffen werden mit dem vorausgesagten Wachstum des Flugverkehrs Schritt halten können. Deshalb zählt eine Dämpfung der wachsenden Nachfrage nach Flügen zu den zentralen Vorschlägen für einen nachhaltigeren Tourismus. Allerdings gibt es dagegen Widerstände in Politik und Wirtschaft. Es wird argumentiert, Beschränkungen des Flugverkehrs könnten die Entwicklung armer Länder beeinträchtigen.

Wie sich Beschränkungen des Flugverkehrs tatsächlich auswirken könnten, haben Paul Peeters und Eke Eijgelaar für die am wenigsten entwickelten Länder (LDCs) ebenso wie für Nicht-LDCs untersucht. Sie haben sowohl den internationalen als auch den inländischen Tourismus berücksichtigt.

Ihre zentrale Erkenntnis ist, dass die Auswirkungen auf die LDCs im Durchschnitt 'neutral' sind, denn was die Touristenankünfte angeht, würde es sowohl Gewinner als auch Verlierer geben. Das Ausmaß der Verluste bei den Verlierern ist nach ihrer Einschätzung jedoch wirtschaftlich durchaus kompensierbar.

Tourism’s climate mitigation dilemma: Flying between rich and poor countries. Von Paul M. Peeters und Eke Eijgelaar. In: Tourism Management 40 (2014)

Download: www.cstt.nl/publications/Tourism%27s-climate-mitigation-dilemma:flying-between-rich-and-poor-countries/124

-ck-

(1.156 Zeichen, März 2014)

Palmöl und Landraub in Westafrika

„Analyse 39: Large-Scale Land Acquisitions in Liberia“

Immer mehr afrikanische Regierungen vergeben zunehmend und auf intransparente Weise öffentlichen Grund und Boden an internationale Investoren. Sie ziehen Vorteile aus der unklaren Rechtslage, unter der die Bevölkerung öffentliches Land für die Subsistenzwirtschaft nutzt. Dies geschieht insbesondere in Ländern mit schwachen Institutionen und einer dubiosen Staats- und Regierungsführung. In der Fallstudie „Large-Scale Land Acquisitions in Liberia“, veröffentlicht von Brot für die Welt, beschreiben Rudolf Buntzel und Wollor E. Topor das Problem des Landraubs im Zusammenhang mit dem Palmölsektor, in dem Agrotreibstoffe eine zunehmende Rolle spielen. Die Autoren gehen davon aus, dass Landkonflikte um die neuen Konzessionen mit großer Wahrscheinlichkeit den fragilen inneren Frieden gefährden werden.

Sie empfehlen, dass bei unsicherer Rechtslage die Gewohnheitsrechte der einheimischen Bevölkerung an der Landnutzung Vorrang haben müssen.

Large-Scale Land Acquisitions in Liberia. Case studies and some legal aspects on the palm oil sector. Analyse 39. Von Rudolf Buntzel und Wollor E. Topor, herausgegeben von Brot für die Welt, Berlin, Juni 2013.

Download: www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2_Downloads/Fachinformationen/Analyse/Analyse_39_large_scale_land_acquisitions.pdf

-ck-

(943 Zeichen, März 2014)

Nachhaltigkeit? Fehlanzeige!

„Die Ferien-Macher: Eine Branche macht Urlaub“

Otto Schneider und Werner Sülberg sind Branchenkenner. In ihrem Buch „Die Ferien-Macher“ charakterisieren sie den Tourismussektor: die großen Veranstalter und ihre Geschichte, die Zielgruppen- und Themenspezialisten. Keine Rolle spielen darin Unternehmen oder Initiativen, die sich für mehr Nachhaltigkeit einsetzen. Nur im Einzelfall wird mal ein kritisches Thema aufgegriffen, zum Beispiel die Gefährdung des Datenschutzes durch die Erfassung von Passagierdaten und Übermittlung an die USA. Im Ausblick werden dem „Schutz der Umwelt auch beim Reisen“ gerade einmal vier Zeilen gewidmet. Menschenrechtsfragen im Tourismus werden zwar als Thema im Deutschen Bundestag kurz erwähnt, ansonsten

aber ausgeklammert, so dass der im Vorwort angekündigte „Blick hinter die Kulissen“ äußerst lückenhaft bleibt. Auch der Klimawandel spielt in der Darstellung der „größeren Zusammenhänge der Tourismusbranche“ keine Rolle.

Die Ferien-Macher: Eine Branche macht Urlaub. Von Otto Schneider und Werner Sülberg. Frankfurter Allgemeine Buch, Frankfurt/Main, 2013, 200 Seiten, ISBN: 978-3956010309

-ck-

(911 Zeichen, März 2014)

Sympathie-Magazin „Palästina verstehen“

Als Ursprungsland zweier Weltreligionen und Kreuzungspunkt bedeutender Hochkulturen ist Palästina eines der wichtigen Reiseziele von Pilgern und Bildungsreisenden. Im neuen Sympathiemagazin „Palästina verstehen“ berichten palästinensische, jüdische und deutsche Autoren einfühlsam und mit Sachverstand über Ursachen und Hintergründe des anhaltenden Konflikts zwischen Israel und Palästina. Sie ermöglichen Einblicke in die Lebensbedingungen und den Alltag der palästinensischen Bevölkerung. Kritische Aspekte, wie der fortgesetzte Bau jüdischer Siedlungen im Westjordanland, werden nicht ausgespart. Das Heft zeigt auch, dass es trotz aller Probleme

in der Region einen aufstrebenden palästinensischen Ökotourismus gibt. Redakteurin des Heftes ist Martina Sabra. Als gute Ergänzungen zu „Palästina verstehen“ gibt es auch „Israel verstehen“ sowie Sympathiemagazine über Christentum, Judentum und Islam.

Weitere Informationen:

www.sympathiemagazin.de

-ck-

(903 Zeichen, März 2014)

In Gedenken an Anita Orlovius-Wessely

Am 10.12.2013 ist Anita Orlovius-Wessely im Alter von 68 Jahren verstorben. Wir gedenken einer Wegbegleiterin in der Tourismuskritik. Ihre Vision von einem nachhaltigen, gerechten Tourismus hat sie zu „Tourismus mit Einsicht“, zur Gründung der Gruppe Neues Reisen und in die Arbeitsgemeinschaft für Nachhaltige Tourismusentwicklung (DANTE) geführt. Ihr Engagement für den Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung im Tourismus konnte sie als erste Koordinatorin des EU-finanzierten Projektes zum

Dialog mit der Tourismuswirtschaft auf dem Weg zum „Child Protection Code“ weiterführen. Wir erinnern uns dankbar an ihre Freundlichkeit und ihre zuverlässige Beharrlichkeit für einen sozial verantwortlichen und umweltfreundlichen Tourismus.

Anke Biedenkapp, Heinz Fuchs, Christina Kamp, Mechtild Maurer, Christine Plüss, Bernd Räth und viele weitere Mitstreiter, Freunde und Freundinnen.



Roundtable Menschenrechte im Tourismus

Informations- und Dialogplattform für Reiseveranstalter

Das Thema Menschenrechte gewinnt auch im Tourismus zunehmend an Bedeutung. Für Veranstalter ist es nicht leicht, die Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf alle beteiligten Menschen im Auge zu behalten. Werden die Mitarbeitenden in den Hotels fair bezahlt? Haben Fischer trotz des Hotelneubaus Zugang zum Strand? Viele Detailfragen stellen sich.

An diesem Punkt setzt der *Roundtable Menschenrechte im Tourismus* an. Der Zusammenschluss aus Reiseunternehmen und zivilgesellschaftlichen Organisationen möchte bei der systematischen Integration der menschenrechtlichen Sorgfalt im touristischen Management unterstützen. Der *Roundtable* ist eine offene Dialogplattform und stellt Informationen, Materialien und Good-Practice-Beispiele zur Verfügung.

Das Angebot des Roundtable Menschenrechte im Tourismus auf einen Blick

Das Commitment

... ist eine Empfehlung für einen Branchenstandard zur menschenrechtlichen Sorgfalt von Tourismusunternehmen. Es gründet auf den „Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte“ der Vereinten Nationen. Erste Reiseveranstalter und ein Reiseverband haben diesen Standard bereits übernommen.

Der Leitfaden

... unterstützt bei der Umsetzung des Commitments in der betrieblichen Praxis. Er hilft bei der Entwicklung einer Menschenrechtsstrategie, die sich in bestehende Strukturen von Tourismusunternehmen integrieren und individuell an deren Bedürfnisse anpassen lässt.

Das Online-Training

... dient zur Weiterbildung von Führungs- und Fachkräften. In fünf Lerneinheiten vermittelt das internetbasierte Bildungstool sowohl Grundlagenwissen als auch praktische Herangehensweisen zur menschenrechtlichen Sorgfalt.

Alle Materialien und weitere Informationen finden Sie kostenlos unter:

www.menschenrechte-im-tourismus.net



Setzen Sie sich für die Menschenrechte ein, nutzen Sie das Informationsangebot und nehmen Sie am Roundtable teil!
Neue Mitglieder sind ausdrücklich erwünscht.

Kontaktstelle für Deutschland: Brot für die Welt – Evangelischer Entwicklungsdienst / Arbeitsstelle Tourism Watch
Tel.: +49 (0)30 652 11 1807 | E-Mail: tourism-watch@brot-fuer-die-welt.de

Kontaktstelle für Österreich: Naturfreunde Internationale, Tel.: +43 (0)1 892 38 77 19 | E-Mail: andreas.zotz@nf-int.org

Kontaktstelle für die Schweiz: arbeitskreis tourismus & entwicklung, Tel.: +41 (0)61 261 47 42 | E-Mail: christine.pluess@akte.ch

Die folgenden Unternehmen und Organisationen sind bisher Mitglied im Roundtable Menschenrechte im Tourismus und haben sich zur Umsetzung und Verbreitung des Commitments verpflichtet:

arbeitskreis tourismus & entwicklung (Basel) | a&e erlebnis:reisen (Hamburg) | Brot für die Welt – Tourism Watch (Berlin) | Deutsches Global Compact Netzwerk (Berlin) | forum anders reisen (Freiburg) | Gebeco (Kiel) | Hamburger Stiftung für Wirtschaftsethik | Hauser Exkursionen München | kate – Umwelt & Entwicklung (Stuttgart) | Kuoni (Zürich) | Naturfreunde Internationale (Wien) | ONE WORLD – Reisen mit Sinnen (Dortmund) | Studiosus (München) | TourCert (Stuttgart) | viventura (Berlin)

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 Jörg Jenrich

Druck Zentraler Vertrieb des EWDE,
Leinfelden-Echterdingen

Berlin, März 2014

**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