afrikanischen Rohstoffsektors finden sich im *VCH Expert Natural Resources Fonds (WKN A0BL7N)* wieder. Der von *Tiberius Asset Management AG* in der Schweiz beratene Fonds investiert weltweit in Aktien von Unternehmen des Rohstoffsektors, aufgeteilt in die Segmente Energie, Metals & Mining und Agrar.

Die zum Teil immensen Rohstoffvorkommen des afrikanischen Kontinents bieten Chancen für die jeweiligen Länder, die erfolgreich vor Ort arbeitenden Unternehmen, welche oft große Wagnisse eingegangen sind, und schließlich auch für den Anleger, der sich an diesen Unternehmen, ihrem zukünftigen Wachstum und den steigenden Gewinnen, beteiligen kann. Niemals zuvor hatten so viele afrikanische Länder die Aussicht auf Wachstum und Wohlstand wie in der heutigen Zeit.

DR. TORSTEN DENNIN *(Rohstoffexperte und Buchautor) ist Fondsmanager des VCH Expert Natural Resources Fonds bei Tiberius Asset Management in der Schweiz.*

Man kann sich in Abdallas Kunst verlieren – oder aber ratlos davor stehen bleiben.

© Abulhamid Abdalla

„Touristische Emissionen“

Potential eines klimagerechten Tourismus

von Sabine Minninger

© Kfw-Bildarchiv/photothek.net

Der Tourismus ist auf eine unversehrte Umwelt angewiesen und daher vom Klimawandel direkt betroffen. In vielen touristischen Destinationen bemerkt man schon jetzt die verheerenden Folgen: Badeorte in den Tropen, beispielsweise in der Karibik, werden immer wieder von extremen Wetterereignissen, wie Wirbelstürmen und Hurrikanen, zerstört. Die steigenden Temperaturen bedingen ein Schmelzen der Gletscher, was dazu führt, dass traditionelle Skitourismusorte bereits ums Überleben kämpfen. Der Meeresspiegelanstieg droht ganze Inselgruppen zu versenken, wovon auch touristische Ziele wie die Malediven, Fidschi und Seychellen betroffen sind. Dürren, zu große Hitze und Wasserknappheit bedrohen beliebte Badedestinationen im Mittelmeerraum, wie zum Beispiel Südfrankreich, Türkei, Ägypten oder Tunesien. Gleichzeitig ist der Anteil des Tourismus an den Treibhausgasemissionen, die den Klimawandel hervorrufen, nicht unerheblich. Die Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen (UNWTO) ging 2005 davon aus, dass der Tourismussektor durch Personentransport, Beherbergung und touristische Aktivitäten in den Urlaubsgebieten rund 5 Prozent der globalen CO_2-Emissionen verursacht. Seit 2005 hat die UNWTO keine neuen Erhebungen mehr bekannt gegeben. Wissenschaftler kommen aber in einer 2009 veröffentlichten Studie zu dem Schluss, dass, alle Auswirkungen des Tourismus zusammengenommen der Anteil des Tourismus am menschengemachten Klimawandel sogar bis zu 12,5 Prozent betragen könnte.

Seit Jahren verzeichnet der Tourismus überdurchschnittliche Wachstumsraten. Im Jahr 2012 registrierte die UNWTO eine Milliarde Touristenankünfte an internationalen Flughäfen. Sollte sich der Trend in dieser Größenordnung fortsetzen, dann wird bis 2050 der Flugverkehr 25 Prozent aller Treibhausgase verursachen. Das Flugzeug wird immer häufiger zur An- und Abreise genutzt, und das bedeutet erhebliche Umweltbelastungen. Laut einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) entstehen aber auch durch die Seeschifffahrt rund 2,7 Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen im Jahr.

Zudem emittieren Schiffe zehn Prozent des globalen Schwefeldioxids und bis zu einem Viertel der Stickoxide. Der Kreuzfahrttourismus, der einen Teil dieser Schifffahrtsemissionen ausmacht, hat stark zugenommen. Obwohl der Kreuzfahrttourismus im Vergleich zu Flugreisen klimafreundlicher ist, hat dieses Tourismussegment wachsende Anteile an der Verursachung des Treibhauseffekte.

Kern ihrer Forderungen ist die Entwicklung eines gerechten und fairen Tourismus, der einen Beitrag zur Armutsbekämpfung in den Ländern leisten kann.

Flugverkehr und weltweite Emissionen

Das Flugzeug ist das klimaschädlichste aller Verkehrsmittel pro Personenkilometer. Neben dem CO_2 werden in großen Flughöhen weitere klimaschädigende Stoffe wie Stickoxide, Rußpartikel und Wasserdampf ausgestoßen, die in großen Höhen zusätzlich zur Erwärmung der Atmosphäre führen. Wasserdampf und freigesetzte Rußpartikel bilden Kondensstreifen und Cirruswolken, die die Wärmeabstrahlung der Erdoberfläche wieder zurückreflektieren und so den Treibhauseffekt verstärken. Ein großer Teil der Cirruswolken wird bereits heute von Flugzeugen erzeugt.

Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), im Deutschen oft als Weltklimarat bezeichnet, hat als der Klimarahmenkonvention (UNFCCC) beigeordneter Ausschuss die Aufgabe, Risiken der globalen Erwärmung zu beurteilen sowie Vermeidungs- und Anpassungsstrategien zusammenzutragen. Laut dem IPCC-Bericht 2007 beträgt der Anteil des Flugverkehrs am anthropogenen Klimawandel 3,5 Prozent. Autoren des Berichts gehen in einer neuen Studie sogar davon aus, dass der Anteil des Luftverkehrs an der menschengemachten globalen Erwärmung zwischen 4,9 und 14 Prozent ausmacht, wenn die anderen klimaschädlichen Effekte zu dem reinen CO_2-Ausstoß hinzugerechnet werden (Lee et al, 2009). Airlines und Reiseunternehmen vernachlässigen bei der Emissionsberechnung meist die übrigen klimaschädlichen Effekte des Flugverkehrs und berechnen nur die reinen CO_2-Emissionen. Die Wirkungen des Fliegens werden so erheblich verharmlost.

Maßnahmen zur Emissionsminderung

Freiwillige Maßnahmen der Branche zur Reduktion der vom Tourismus erzeugten Emissionen sind gescheitert, da die Wachstumszahlen die Bemühungen der Branche überrollen. Trotz Klimaschutzmaßnahmen in den Beherbergungssektoren, dem Einsatz von regenerativen Energien und dem Angebot, durch freiwillige Kompensationszahlungen die emittierten Klimagase auszugleichen, konnten die Flugemissionen nicht reduziert werden. Die Touristenankünfte steigen ungebrochen, damit auch die dadurch verursachten Emissionen.

Der internationale Tourismus als emittierender Dienstleistungssektor ist in keinem legislativen Regelwerk zur Emissionsreduzierung eingebunden. Weder auf nationaler, europäischer, noch auf internationaler Ebene gibt es gesetzliche Instrumente, welche die Reisebranche zur Emissionsreduktion und -limitierung verpflichten. Nur die Emissionen von Flug- und Schiffverkehr, auch Bunkeremissionen genannt, sind Gegenstand der Verhandlungen. Die Bunkeremissionen machen einen großen Teil der touristischen Emissionen aus. Leider wurde bislang wenig gehandelt, um sie zu reduzieren. International bindende Regelwerke wurden bis heute nicht geschaffen. Auf internationaler Ebene werden die Bunkeremissionen im Rahmen der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) verhandelt. Im Artikel 2.2. des Kyoto-Protokolls steht: „Die Unterzeichnerstaaten sollen darauf abzielen, die Emissionen von sogenannten 'bunker fuels' (also Flugzeug- und Schiffskerosine) zu reduzieren, indem sie sich in den für den Flugzeug- und Schiffsverkehr zuständigen Organisationen der UN – der International Civil Aviation Organisation (ICAO) sowie der International Maritime Organisation (IMO) – für entsprechende Maßnahmen einsetzen."

Die Praxis der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass ICAO und IMO in Sachen Klimaschutz wenig unternehmen und kläglich darin versagt haben, diese Emissionen tatsächlich zu reduzieren. Laut Kyoto-Protokoll war die ICAO verpflichtet, Instrumente zur Eindämmung der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs zu entwickeln. Bisher hat sie keinen brauchbaren Vorschlag unterbreitet und behindert stattdessen eher Staaten wie die der Europäische Union, die beim Klimaschutz voranschreiten wollen.

Die Rolle des Tourismus im UNFCCC-Prozess

„Touristische Emissionen", wie es in der Fachsprache heißt, können auch von Klimaanlagen in Hotels stammen oder von Aktivitäten, die nichts mit Flug- oder Schiffsreisen zu tun haben. Die touristischen Emissionen als solche haben keinen Platz auf dem Verhandlungstisch des UNFCCC gefunden.

Dennoch spielt der internationale Tourismus eine Rolle: Er wird häufig herangezogen, um Regularien zu verhindern. In Bezug auf die Regulierung der Bunkeremissionen wird er unter „Spill-over effects" diskutiert, also unter der Fragestellung, welche negativen Seiteneffekte Klimaschutzmaßnahmen haben könnten. Denn Klimaschutzmaßnahmen dürfen nicht in Konflikt mit Entwicklungszielen geraten.

In ihren klimapolitischen Stellungnahmen bei den UNFCCC-Verhandlungen verweist die UNWTO kontinuierlich auf die bedeutende Rolle des Tourismus bei der Armutsbekämpfung – und damit auf die potenziellen Gefahren, die Klimaschutzmaßnahmen für die Tourismuseinnahmen im globalen Süden darstellten. Vor allem Urlaubsregionen in den am wenigsten entwickelten Ländern und in kleinen Inselentwicklungsländern würden durch klimapolitische Maßnahmen zur Eindämmung des Reiseverkehrs beim Marktzugang eingeschränkt werden. Denn sie befinden sich weitab von den Quellmärkten im globalen Norden und sind damit stark vom Flugverkehr abhängig.

Diese Argumentation geht in keinster Weise auf die negativen Effekte des internationalen Tourismus in den sogenannten Entwicklungsländern ein. Es wird nicht kritisch hinterfragt, wie er sich verbessern müsste, damit er tatsächlich einen Beitrag zur Armutsbekämpfung leisten könne. Tourismuskritische NGOs und Gruppen haben daher beim Weltklimagipfel 2009 und 2011 Veranstaltungen zu „Klimagerechtigkeit im Tourismus" durchgeführt, um auf diesen Missstand aufmerksam zu machen und einen Dialog darüber mit der UNWTO anzustoßen. Kern ihrer Forderungen ist die Entwicklung eines gerechten und fairen Tourismus, der einen Beitrag zur Armutsbekämpfung in armen Ländern leisten kann, indem höchste Nachhaltigkeitsstandards berücksichtigt werden. Dazu gehören auch höchste Klimaschutzstandards.

SABINE MINNINGER
Dipl. Geografin, ist seit Oktober 2012 in dem neu fusionierten Hilfswerk von Brot für die Welt – der Evangelische Entwicklungsdienst (EED) als Referentin für Klima und Energie tätig. Von 2004 bis 2012 arbeite sie freiberuflich für die Arbeitsstelle Tourism Watch (EED) zu Tourismus, Katastrophenvorsorge und Klimawandel. Ihr Leitgedanke ist: Nur ein nachhaltig gestalteter Tourismus ist langfristig die beste Form der Katastrophenvorsorge im Tourismus.

– Anzeige –