

Tourismus und Verkehr auf der ITB

Reisegewohnheiten ändern

Auf dem Wissenschaftsforum der Internationalen Tourismus Börse in Berlin vom 9. bis 13. März rankten sich in diesem Jahr zahlreiche Vorträge und Diskussionen um das Thema „Tourismus und Verkehr“. Vor allem der Anstieg kurzer Fernreisen im Massentourismus setzt der Umwelt heftig zu.

Von Markus Kehren

Der Tourismus ist wie kein anderer Wirtschaftszweig mit der Natur verbunden und von ihr abhängig. Mit dem Aufkommen des Massentourismus seit Anfang der 60er Jahre zeigen sich vermehrt die schädlichen Auswirkungen einer Übernutzung der erschöpflichen Ressource Umwelt. Seit einigen Jahren beschäftigt sich daher das Wissenschaftszentrum der Internationalen Tourismus Börse (ITB) in Berlin mit den Auswirkungen des Tourismus auf die Natur. So waren 1994 „Zukunftsweisende Ansätze des umweltorientierten Managements“ und 1995 „Nachhaltige Entwicklung und Tourismus“ Themenschwerpunkte des Wissenschaftszentrums. Das Forum bietet die Gelegenheit zum Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen Wissenschaft und Praxis, insbesondere da die Reiseveranstalter als Mittler zwischen Kunden und Geschäftspartnern eine Schlüsselposition auf dem Weg zu einer umweltverträglicheren Entwicklung des Massentourismus bekleiden.

► Nachhaltigkeit im Tourismus

Im vergangenen Jahr wurden auf der ITB Ansätze vorgestellt, das Konzept der Nachhaltigkeit auf die speziellen Anforderungen der Tourismusindustrie zu übertragen. Aufgrund der Einzigartigkeit von Landschaften und Naturschauspielen muß hier eine strikte Form der Nachhaltigkeit gelten. Hansruedi Müller definierte Nachhaltigkeit im Tourismus in seinem Vortrag zur ITB 1995 als „jene Zunahme der Lebensqualität – das heißt des wirtschaftlichen Wohlstandes und des subjektiven Wohlbefindens [...] – die mit geringerem Einsatz an nicht vermehrbaren Ressourcen sowie einer abnehmenden Belastung der Umwelt und der Menschen erzielt wird“ (1). Dabei gilt es, sechs gleichgestellte Zielsetzungen in Einklang zu bringen: das Gestaltungsrecht zukünftiger Generationen, wirtschaftlichen Wohlstand, subjektives Wohlbefinden, optimale Befriedigung der Gästewünsche, intakte Kultur und intakte Natur bzw. Ressourcenschutz.

Die An- und Abreise kristallisierte sich als größtes und – infolge der Tendenz zu immer kürzeren Reisen an immer entferntere Urlaubsziele – exponentiell wachsendes Problemfeld heraus. Die teilnehmenden Universitäten, Fachschulen und wissenschaftlichen Institutionen setzten sich deshalb in diesem Jahr mit dem Bereich Tourismus und Verkehr auseinander. Grundlage zahlreicher Veranstaltungen war die Studie von Ganser, der im Vorfeld der ITB die Verkehrsdaten seit 1945 auswertete und zusammenstellte (2). Demnach fand der Aufbau des Fremdenverkehrs im Nachkriegsdeutschland zunächst auf der Schiene statt: 45.000 Urlauber starteten 1949 mit der Bahn in die Ferien, 1954 bereits 5,2 Millionen. 1964 überholte das Auto die Bahn in der Gunst der Urlaubsreisenden.

Mit der Rückgabe der Lufthoheit durch die Alliierten im Jahre 1955 fiel der Startschuß für die Flugtouristik in Deutschland. 1979 überflügelten auch die Charterairlines mit 4,5 Millionen Fluggästen die Anzahl der Bahnreisenden. Mit dem gleichzeitigen Rückgang der Autoreisen seit 1989 nähern sich die absoluten Zahlen von Flug- und Autoreisen immer mehr an. 1994 flogen schon 15,1 Millionen Deutsche in die Ferien, 24,3 Millionen benutzten das Auto. Vor dem Hintergrund, daß die Anzahl der Flugreisen zwar bei einem Viertel der Gesamtreisen, die dabei zurückgelegten Reisekilometer aber bei der Hälfte der insgesamt zurückgelegten Kilometer liegen, ist der Anteil des Flugzeugs noch beachtlicher. Bedenkt man überdies, daß die Kohlendioxid-Emissionen und der Primärenergieverbrauch pro Person und Reise bei Flugzeugen und Autos deutlich höher als bei Bahn oder Bus anzusiedeln sind, ist zu empfehlen, Kurzreisen in möglichst nahe gelegene Urlaubsorte und mög-

lichst wenige, dafür aber zeitlich ausgedehnte Fernreisen zu unternehmen (3). Der Trend weg vom umweltverträglicheren Verkehrsmittel, der Bahn, hin zunächst zum Auto und nun vermehrt zum Flugzeug, verdeutlichen jedoch, daß es gerade eine Tendenz in die umgekehrte Richtung, zu intensiverem und damit umweltschädlicherem Verkehr gibt – im Sinne von „in kürzester Zeit möglichst viel sehen und erleben“.

► Reisegewohnheiten ändern

Bei den Diskussionsrunden im Wissenschaftszentrum wurde eines besonders deutlich: Die Reiseveranstalter werden umweltverträglichen Tourismus erst dann in nennenswerten Kapazitäten anbieten, wenn diese Angebote entsprechend nachgefragt und somit wirtschaftlich werden. Die Urlauber befinden sich jedoch in einer für das Umweltproblem typischen Dilemmasituation: Warum sollten sie auf Kurztrips an entfernte Urlaubsziele verzichten oder diese einschränken, wenn alle anderen ihre Urlaubsgewohnheiten beibehalten? Eine Verbesserung der Umweltqualität ist dadurch nicht zu erwarten.

Bedauerlicherweise sind heute die umweltschonenden Reisen für die vorherrschende Urlaubsmentalität vergleichsweise unattraktiv. Mit anderen Worten: Nur wer durch den bewußten Umweltschutz eine Steigerung seines eigenen Wohlbefindens in den Ferien erfährt, wird umweltverträglichen Tourismus buchen. Vielen Menschen ist jedoch gar nicht bewußt, welche ökologischen Schäden ihre Urlaubsaktivitäten verursachen, da sie mit diesen Kosten nicht konfrontiert werden.

Es muß also eine Sensibilisierung für umweltverträgliches Urlaubsverhalten erreicht werden, so daß jeder Urlauber die Rahmensetzung der eingangs erläuterten Nachhaltigkeitsprinzipien in eigener Verantwortung beachtet. Damit wird auch eine verstärkte Nachfrage nach umweltverträglichen Urlaubsangeboten einhergehen.

Weitere Informationen zum ITB-Wissenschaftszentrum: Messe-Berlin GmbH, Messedamm 22, 14055 Berlin, Tel. (030) 3038-0, Fax 3038-2113

Anmerkungen

1) Müller, H.: Nachhaltige Regionalentwicklung durch Tourismus: Ziele - Methoden - Perspektiven. In ETI: Tourismus und nachhaltige Entwicklung, Strategien und Lösungsansätze.

2) Ganser, A.: Eines Tages das Aus für das Auto im Ferienverkehr? Studie zur ITB – Wissenschaftsforum 1996.

(3) UBA Texte 16/96: Verkehrsleistung und Luftschadstoffemissionen des Personenflugverkehrs in Deutschland von 1980 bis 2010. Berlin.

Der Autor

Markus Kehren studiert Wirtschaftswissenschaften an der Ruhr-Universität Bochum und war Praktikant des IÖW.

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.