



**Die Anfangstage:** Aus der »Sommerfrische« des Bürgertums wird der Badeurlaub für alle

# Die unerträgliche Leichtigkeit des Reisens

**TOURISMUS**  
Nachhaltigkeit  
kompakt

Wir sind zu viele, die wir da ständig unsere Koffer packen, klar. Wie kann man heute noch ein guter Tourist sein?





**Die Gegenwart:** Überfüllte Strände, an denen so mancher Tourist die guten Manieren vergisst, sind der Normalfall geworden

**E**s ist Sonntagmittag, als die E-Mail der Airline kommt: Der Flug nach Venedig am nächsten Morgen ist gestrichen. Die Fluglotsen in Italien streiken. Die Reisenden beratschlagen kurz, dann steht der Entschluss fest: Wir fahren heute Nacht um eins mit der Bahn. 15 Stunden. Ohne Schlafwagen. In den ICE eingestiegen, nicken wir bald ein, schrecken zwischendurch aus den Sesseln hoch, nicken wieder ein. Doch mit jedem Umsteigen steigt die Stimmung. Am Vormittag, der Brenner liegt hinter uns, fliegen schon die Dolomiten rechts und links an den Fenstern des Speisewagens vorbei. In Bologna lacht beim letzten Umsteigen eine warme Oktobersonne, und eine gute Stunde später treten wir aus der beeindruckenden Halle des Bahnhofs Venezia Santa Lucia, die Treppen hinunter geht es direkt auf den Canal Grande zu. Endlich in Venedig! Ein großes Glücksgefühl überkommt uns. An nachhaltigen Tourismus denken wir da keine Sekunde. Wie auch?

Den streikenden Fluglotsen ist zu verdanken, dass jeder von uns auf der Fahrt »nur« 52 Kilogramm des

Treibhausgas CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre entlassen hat. Mit dem Flugzeug wären es 154 Kilogramm gewesen, fast dreimal so viel. Millionen von Europäern jetten täglich kreuz und quer über den Kontinent, um dem Alltag zu entfliehen. Allein die Deutschen machen jedes Jahr 150 Millionen Reisen, die länger als fünf Tage dauern und mehr als hundert Kilometer vom Heimatort wegführen – viele davon mit dem Flugzeug. Das belastet die Umwelt mit Treibhausgasen und Schadstoffen.

Viele Airlines bieten inzwischen bei der Buchung an, freiwillig geringfügige CO<sub>2</sub>-Ausgleichszahlungen, etwa für das Anpflanzen von Bäumen, anzukreuzen. Studien zeigen, dass zwei Drittel der Deutschen nachhaltiges Reisen wichtig finden und entsprechende Lösungen befürworten. Die Realität sieht anders aus: »Weniger als drei Prozent der Deutschen nutzen den CO<sub>2</sub>-Ausgleich beim Fliegen«, sagt Edgar Kreilkamp, Tourismusforscher an der Leuphana Universität Lüneburg. Denn der Boom der Billigflieger trifft auf einen »Preisvergleichswahnsinn«, den gerade die Deutschen mit Leidenschaft betreiben. Gemeinsam mit den Briten sind sie die größten Pfennigfuchser des Kontinents,

wenn es ums Reisen geht. Dass Europas Touristen von selbst zur Einsicht kommen, glaubt Kreilkamp nicht. »Sinnvoll wäre, dass Fluggesellschaften und Veranstalter diese Ausgleichszahlungen gleich mit einpreisen«, schlägt Kreilkamp vor. Das allerdings müsste idealerweise die EU vorschreiben – im harten Wettbewerb der Fluglinien wird keine einen Alleingang wagen.

Die fünf oder zehn Euro extra würden wahrscheinlich bei Flugpreisen von hundert Euro und weniger kaum Menschen vom nächsten Kurztrip in eine der angesagten Städte Europas abhalten. Was dem Klimaschutz zugutekäme, würde den Städten aber noch nicht helfen. Denn der Tourismus hat inzwischen nicht nur ein Problem mit der ökologischen, sondern vor allem auch mit der sozialen Nachhaltigkeit.

Wir Venedig-Reisenden, die nach einer ökologisch korrekten Anreise in wohlverdienten Schlaf gefallen sind, schrecken spätestens um sechs Uhr morgens hoch. Eine Armada von Rollkoffern bewegt sich gut hörbar über das Pflaster der venezianischen Gassen, um das Vaporetto – so heißen in Venedig die Wasserbusse – zum Flughafen Marco Polo zu erwischen. Leicht gerädert verlassen wir später am Morgen das Hotel, um einen Espresso zu trinken, und werden sogleich von einem Touristenstrom eingesogen. Durch enge Gassen schieben

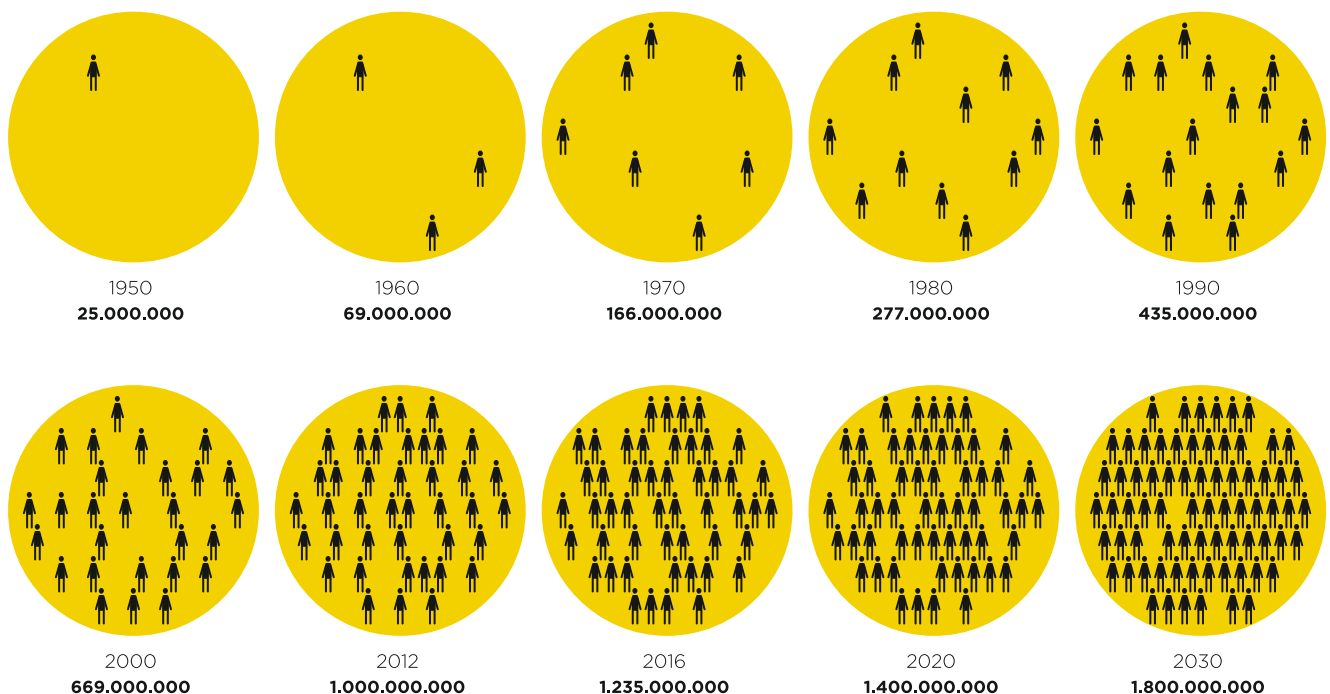
wir uns Richtung Markusplatz, wo bereits Tausende Tauben und Tausende Touristen vereint sind. Am Abend werden wir Zeuge eines Gondelstaus in einem Seitenkanal: Gondolieri, deren Boote sich blockieren, beschimpfen sich, während hinten in der zwanzigsten Gondel ein Gondolieri noch unverdrossen weitersingt.

In Venedig ist seit je die Zukunft des Tourismus zu besichtigen gewesen. Schon im 17. Jahrhundert begann Europas Adel in die Lagunenstadt zu reisen, um sich einem ausschweifenden, monatelangen Karneval hinzugeben, das Bürgertum folgte im 19. Jahrhundert nach, und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die italienische Stadt dann zum Sehnsuchtsort der Massen. Lebten in den Fünfzigerjahren noch 150.000 Venezianer zwischen Piazzale Roma und Arsenalen, sind es heute nur 55.000. Aus Tausenden von Wohnungen wurden Hotels und Herbergen, die verbliebenen Wohnungen sind heute für Menschen mit normalem Einkommen so gut wie unbezahlbar. Bereits 1950 verzeichnete Venedig stolze zwei Millionen Besucher im Jahr, heute sind es 30 Millionen, die sich zwischen Rialto-Brücke, Markusdom und Dogenpalast auf die Sandalen treten – und die Einheimischen nerven.

Das Schicksal von Venedig ereilt immer mehr europäische Städte – kleine ebenso wie große. »Overtourism«

### Die Zahl der Touristen weltweit hat seit 1950 dramatisch zugenommen

(Daten der World Tourism Organization)



nennen Forscher den neuen Ansturm auf Europas beliebteste und fotogenste Städte.

Im kleinen San Gimignano – einer italienischen Hügelstadt in der Toskana, südwestlich von Florenz, Einwohnerzahl: 7800 – locken die berühmten Geschlechtertürme aus dem Hochmittelalter, mit die ersten Hochhäuser der Weltgeschichte. »Aber innerhalb der Stadtmauern gibt es keinen einzigen Metzger, keinen Gemüsehändler, keinen echten Bäcker mehr«, stellt der renommierte italienische Journalist Marco D’Eramo in seinem aktuellen Buch *Die Welt im Selfie* fest. »Innerhalb der Stadtmauern ist alles zu einem einzigen Set für einen mittelalterlichen Kostümfilm geworden.«

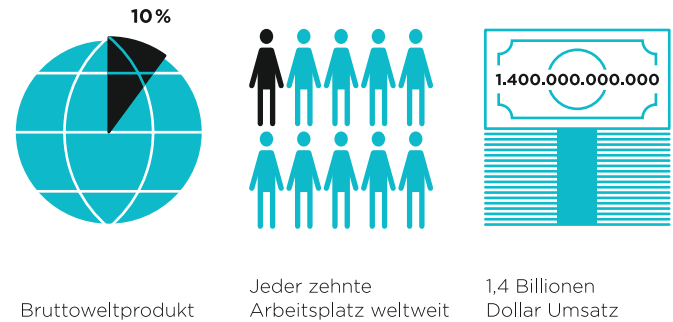
Eine solche Entkernung der Innenstädte erreicht inzwischen auch große Metropolen. Wohnungen werden in Ferienwohnungen umgewandelt – durch Online-Wohnungsbörsen wie Airbnb geht das heute rasend schnell. 2016 übernachteten 1,2 Millionen Touristen in Wohnungen, die auf Airbnb angeboten werden – und in der Regel keine Lizenz als Herberge haben. Folge: Der Wohnungsmarkt wird enger, die Mieten steigen. Pro Woche werden in Barcelona derzeit fünf bis sechs Wohnungen zwangsgeräumt, weil die Mieter nicht mehr zahlen können. Die linke Stadtregierung um die charismatische Bürgermeisterin Ada Colau hat gegen Airbnb eine Strafzahlung von 600.000 Euro verhängt. Der Druck wirkt: Airbnb hat 5000 Barcelona-Angebote entfernt. Auch andere Städte in Europa gehen gegen diese und ähnliche Plattformen vor. Barcelona gibt jedem Touristen zudem die Chance, auf einem Online-Stadtplan nachzuschauen, ob eine Unterkunft bei der Stadt registriert ist – und dann verantwortungsvoll zu buchen.

So engt sich für Barcelona-Besucher die Suche nach einer bezahlbaren und genehmigten Unterkunft schnell ein. Schließlich ist eine gefunden, nur zehn Minuten zu Fuß von der Altstadt entfernt. Im Netz mit vielversprechenden Fotos angepriesen, entpuppt sie sich aber als bessere Jugendherberge. Und zwar an einer der Haupteinfallstraßen in die Innenstadt, wie sich herausstellt. Schon um fünf Uhr morgens werfen die Fassaden der imposanten Altbauten das Dröhnen der Lkw-Motoren und das Knattern der Motorräder hin und her, dass die Scheiben wackeln. An Schlaf ist nicht mehr zu denken. So fühlt sich eine Stadt an für diejenigen, die mit einem schmalen Budget über die Runden kommen müssen. Und wir malen uns aus, wie es sein muss, wenn man in diesem allnächtlichen Lärm fit für den nächsten Tag in einem schlecht bezahlten Dienstleistungsjob in der Tourismusbranche werden muss.

Genau genommen ist das Wort »Tourismusbranche« aber eine Verharmlosung. »In Wahrheit ist gerade der Tourismus die schwerste, die wichtigste Industrie des 21. Jahrhunderts«, schreibt Marco D’Eramo. Sie erzeugt, samt indirekten Dienstleistungen, mit Einnahmen von 7,9 Billionen Dollar ein Zehntel des Bruttoweltprodukts. Weder Auto- noch Computerindustrie reichen da heran,

## Tourismus ist die wichtigste Industrie des 21. Jahrhunderts

(Daten der World Tourism Organization)



von klassischen Industrien wie Stahl, Bergbau und Schiffsbau ganz zu schweigen.

Doch was treibt eigentlich Jahr für Jahr immer mehr Menschen in dieses neue Teilzeit-Nomadentum? »Die Flut des Tourismus ist einzige Fluchtbewegung aus der Wirklichkeit«, vermutete Hans-Magnus Enzensberger bereits 1958, als er eine erste *Theorie des Tourismus* niederschrieb. Enzensberger sah in dieser Fluchtbewegung zugleich eine unbewusste Kritik an der modernen Gesellschaft. Die »Flut«, die er wahrnahm, war indes nur der bescheidene Anfang des Reisebooms (siehe Grafik auf Seite 92).

Harald Zeiss, Tourismusforscher an der Hochschule Harz, erkennt im heutigen Tourismus vor allem eine gewisse Atemlosigkeit. »In Zeiten von Instagram reisen viele Leute zunehmend Traumwelten hinterher, die sie zuerst im Netz kennenlernen. Weil sie glauben, dass man die erlebt haben muss, machen sie an die bereisten Orte nur noch einen Haken.« Diesem Sog kann man sich ergeben. Zeiss rät Touristen jedoch, in sich zu gehen und sich zu fragen: Was will ich da eigentlich? Muss ich wirklich auf den Eiffelturm? Reise ich nicht einem Hype hinterher? Er wie auch die anderen Tourismusexperten empfehlen, die Hotspots zu meiden, auszuschwärmen, andere interessante Orte zu entdecken.

Aber man weiß, was aus solchen Entdeckungen werden kann. Ich erinnere mich noch gut an meinen ersten Besuch in Angkor, jener mystischen, 1000 Jahre alten Tempelstadt, die einst das Zentrum des Khmer-Reichs war. Zwei Jahre nach dem Ende des kambodschanischen Bürgerkriegs war ich im benachbarten Siem Reap angekommen. Der Sonnenaufgang über den zugewucherten Ruinen war schon da ein Muss für alle Angkor-Besucher. Weil es fast alle im Morgengrauen zu einem Tempel mit vielen Buddha-Gesichtern in der steinernen Fassade zog, kletterte ich auf einen abseits



stehenden Ruinenhügel, Phnom Bakheng genannt. Mit fünf anderen sah ich dort die Sonne über dem gewaltigen Angkor Wat aufgehen. Fast 20 Jahre später ist der Zugang zum Phnom Bakheng stark reglementiert, nachdem jedes Jahr mehr, zuletzt Hunderte von Besuchern den Hügel erklommen hatten.

Verruchte Stadtteile, einsame Inseln, verlassene Tempelstädte – bisher ist noch kein Ort verrucht, einsam und verlassen geblieben, von dem irgendwann erste Reisende begeistert zurückkamen und erzählten. Jene, die sich selbst als Traveller bezeichneten, weil sie mit einem Rucksack reisten. Die glaubten: Touristen sind immer die anderen. Dieser Mythos ist nebenbei uralte. Schon Stendhal schimpfte 1817 nach einem Florenz-Besuch: »Florenz ist ein Museum voller Ausländer, die ihre eigenen Gepflogenheiten dorthin verpflanzen.« Wenn es voll wird, sind wir alle Touristen. Unsere Ge-

pflagenheiten, unsere Erwartungen verändern die Orte, die wir bereisen, nachhaltig. Aber in einem ganz anderen Sinne. Ich erinnere mich an einen Abend in der Altstadt von Barcelona. Ich suche ein kleines Restaurant mit katalanischer Küche und finde – Tapas-Bars. Überall nur Tapas-Bars. Was einmal Appetithappen zum Wein waren, gerne auch tagsüber gegessen, wird nun als vollwertiges und ziemlich kostspieliges Dinner angeboten. Und zwischen den Tapas-Bars? Befinden sich Imbisse, Kioske und Souvenirläden. Nicht nur die Metzger, Gemüsehändler und Bäcker weichen zusehends den Angeboten an den Overtourism, auch die traditionellen Restaurants, die ursprünglich Einheimische beköstigten, verschwinden.

Viele Städte und Ziele in der Ferne sind von dieser Entwicklung überwältigt worden. Aber sie sind nicht machtlos. »Overtourism ist ein Problem von Undermanagement«, sagt Harald Zeiss nüchtern. Einige Kommunen haben das Problem erkannt – und reagieren.

Barcelona etwa hat, neben seiner strengen Airbnb-Politik, bereits 2013 den berühmten Park Güell, vor über hundert Jahren von dem spanischen Architekten Antoni Gaudí angelegt, reguliert. Traten sich dort zuvor neun Millionen Besucher auf die Füße, kann man den Park nach neun Uhr morgens nur noch nach Anmeldung besuchen. Zeitgleich dürfen nicht mehr als 400 Menschen sich an Gaudís Park ergötzen.

Dubrovnik hat beschlossen, die Zahl der Kreuzfahrtschiffe, die zur selben Zeit ankommen, zu begrenzen. Seit die Altstadt des kroatischen Orts als Filmset für die Kultserie *Game of Thrones* diente, wird sie geradezu überrannt. Auch andere Häfen planen, den Landgang des neuen maritimen Massentourismus einzudämmen – zumal die Kreuzfahrtpassagiere nicht so viel Geld wie erhofft in den Straßen ausgeben, zu deren Verstopfung sie beitragen. Eine Erfahrung, die inzwischen viele Mittelmeerhäfen gemacht haben.

Besonders drastische Maßnahmen hat 2017 Amsterdam beschlossen. In mehreren Innenstadtkartieren will die niederländische Stadt nun aktiv in die Mischung des Einzelhandels eingreifen und die Zahl der Souvenirläden, Eisdielen, Imbisse und Fahrradverleihe verringern. Busse dürfen nicht mehr hineinfahren, sogenannte Bier-Bikes sind im Stadtzentrum ganz verboten. Touristenströme im Rotlichtbezirk De Wallen werden bei Überfüllung durch städtische Angestellte zeitweilig in Seitengassen umgeleitet. Und für Touristen, die Bußgelder für Regelverstöße bekommen haben, stellt Amsterdam sogar eigene Bezahlautomaten auf.

Kanalieren, reglementieren, sanktionieren also. »Es gibt keine Alternative zu einer Regulierung«, ist sich Kurt Luger vom Institut für interdisziplinäre Tourismusforschung in Salzburg – einer weiteren vom Tourismus gebeutelten Stadt – sicher. Für Städte und Orte, deren Wirtschaft maßgeblich vom Tourismus abhängt, ist es allerdings eine Gratwanderung. Wenn das Reisen die

### Kreuzfahrten sind maritimer Massentourismus geworden

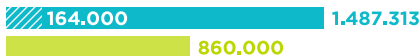
(Daten von McKinsey, MPCC, »Traffic Infrastructure Review«)



#### 1. Barcelona



#### 2. Marseille



#### 3. Venedig



#### 4. Neapel

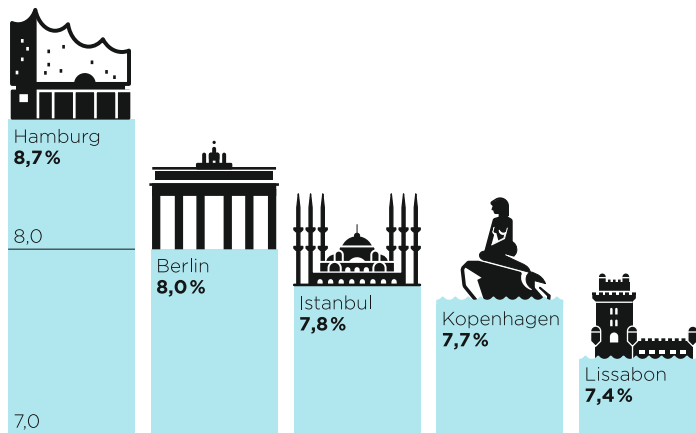


#### 5. Dubrovnik



## Europäische Städte mit dem größten Touristenwachstum

(seit 2009, Daten von Mastercard)



große Freiheit vom Alltag verspricht, wenn Enzensbergers einstige Vermutung von der »Fluchtbewegung« ein Körnchen Wahrheit enthält, könnte diese Regulierungsstrategie dazu führen, dass Touristen wegbleiben – und Arbeitsplätze verloren gehen. Sozial nachhaltiger wäre der Tourismus jedoch allemal, wenn nicht immer mehr Menschen immer weiter und häufiger reisen würden.

Dass der Peak schon erreicht ist, glaubt Frank Schaal, Tourismusforscher an der EBC Hochschule Berlin, aber nicht: »Touristen aus der wachsenden Mittelschicht Chinas und Indiens werden die Zahl in den kommenden Jahren wachsen lassen.« Aus beiden Ländern könnten bis 2025 weitere 900 Millionen zusätzliche Touristen ausschwärmen. Gerade auch nach Europa:

Der alte Kontinent zieht bislang die Hälfte aller Touristen weltweit an, fast dreimal so viel wie Nord- und Südamerika zusammen. Die Frage »Muss ich wirklich auf den Eiffelturm?« stellt sich wahrscheinlich in Mumbai, Delhi, Shanghai und Peking niemand, der es sich demnächst leisten kann.

Was aber kann der Tourist tun, der kein Besucher und kein Reisender mehr ist? Der keiner mehr sein kann, weil er eben nie allein kommt, sondern immer als Teil einer Masse? Geht das überhaupt: ein guter Tourist zu werden?

Ludwig Ellenberg hat den Tourismus fünf Jahrzehnte untersucht, zuletzt als Geografie-Professor an der Humboldt-Universität zu Berlin. Seit Langem geht ihm ein nicht ganz ernst gemeinter Gedanke durch den Kopf: einen »Numerus clausus« für Touristen einzuführen, gerade für Fernreisen. Der Reisende müsste sich prüfen lassen: ob er sich mit der Geschichte des Reiseziels beschäftigt hat, ob er sein Ego bändigen kann, ob er um die Besonderheiten des Gastlandes weiß, ob er bereit ist, andere Verhältnisse hinsichtlich Sauberkeit, Lärm, Unterkunft, Essen und Trinken zu akzeptieren.

»Und wer den Test nicht besteht, bekommt eine neue Reise-Chance im nächsten Jahr!«, fügt Ellenberg scherzhaft hinzu. Natürlich weiß er, dass das utopisch ist. Einen Rat hat er dann aber doch. »Der Reisende sollte lernen, auszuschwärmen, zu beobachten, innezuhalten, gegenüber den kleinen Dingen aufmerksam zu sein – und begreifen, dass eine Reise nicht vom übrigen Leben abgetrennt ist.« –

*Niels Boeing fuhr 2004/05 fünf Monate lang von Hamburg nach Kapstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Land. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz dieser Reise war schlechter als ein Direktflug Hamburg–Kapstadt. Das Abenteuer war jedoch unvergleichlich.*

**DRAUSSEN** bin ich  
kein anderer Mensch. Aber ich bin  
**GANZ BEI MIR.**

DAS BEWEGT MICH!

**PSYCHOLOGIE  
HEUTE**

WWW.PSYCHOLOGIE-HEUTE.DE



AUCH ALS  
APP