

Wenn es draußen zu warm wird, gehen wir eben rein

Jeden Herbst treffen sich Tourismusmanager und Medienvertreter zum "Ammerlander Gespräch". Diesmal redete man über den Umgang der Reisebranche mit dem Klimawandel.

VON GERHARD FITZTHUM

Als Gespräch unter Entscheidungsträgern der Reiseindustrie war die Veranstaltung angekündigt; doch begonnen hat sie als Märchenstunde - mit dem Referat: "Mehr Tourismus ist weniger Carbon". Weniger Treibhausemissionen also bei immer mehr Reisebewegungen? Wenn diese Gleichung aufginge, hätte man sich hier ja nicht treffen müssen.

Hier, das war im Kloster Reutberg in Sachsenkam, einem Bauerndorf bei Bad Tölz. Zum vierzehnten Mal fanden dort die "Ammerlander Gespräche" statt, zu denen sich mit wechselnder Besetzung jeden Herbst Tourismusmanager und Medienvertreter zu einem offenen Dialog über ein aktuelles und brisantes Thema der touristischen Entwicklung treffen. Dabei werden am Ende keine Abschlusserklärungen formuliert, und es sollen die Journalisten zwar berichten, jedoch keinen Wortbeitrag einer Person zuordnen. "Unser Erfolgsrezept besteht darin, uns nicht unter Erfolgsdruck zu setzen", sagt Klaus Betz vom "Studienkreis für Tourismus und Entwicklung" in Ammerland, der die Veranstaltung ausrichtet. "Obwohl ergebnisoffen diskutiert wird, setzen die Gespräche wichtige erste Impulse." Diesmal also zum Umgang mit dem Klimawandel und seinem Einfluss auf die Reisebranche; etwa: Verlieren Erfolgsziele an Bedeutung? Tauchen andere auf? Kann man den Anteil verringern, den der Tourismus an der Erderwärmung hat?

Was den klimawandelbedingten Verlust von Destinationen anbelangt, scheint sich die Sorge der Veranstalter in Grenzen zu halten. "Wenn es in Tunesien irgendwann zu heiß wird, gehen wir ,indoor' und machen Sprachkurse mit Wellness", versicherte der Vertreter eines Pauschalreisegiganten. Aufgeben werde man die Destination nicht, schließlich habe man "kräftig investiert". Viel mehr war in der Frage der Klimafolgenanpassung an diesem Tag nicht zu erfahren. Der Eindruck drängte sich auf, dass sich die Branche mit dem Thema noch gar nicht befasst hat.

Im Zentrum der Aussprache stand hingegen die Verursacherproblematik und hier vor allem die Frage nach der Rolle, die der Flugreise bei der Erderwärmung durch Treibhausgase zukommt. Einig war man sich darin, dass alles nur Mögliche getan werde müsse, um die CO₂-Emissionen der Flugzeugtriebwerke zu senken. Auch die Kritik an der staatlichen Subventionierung von Regionalflughäfen, die ein Unternehmenssprecher geäußert hatte, erzeugte keinen Widerspruch. Auf Kosten der Umwelt verschaffe diese dem Billigflieger einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn - aber eben auch gegenüber den etablierten Flugreiseanbietern, die sich hier versammelt hatten.

Ansonsten arbeitete sich die Gesprächsrunde an der These ab, die aus dem Eingangsstatement stammte: Der weltweite Tourismus sei ein probates Instrument der Armutsbekämpfung; die Interkontinentalreise leiste einen unverzichtbaren Beitrag zur Entwicklung der sogenannten Dritten Welt, die damit immer unabhängiger werde vom umwelt- und klimaschädlichen Raubbau an ihren Ressourcen. Man müsse deshalb nicht weniger, sondern mehr fliegen: "Ghana statt Garmisch!" sei das Motto der Stunde. Wie tröstlich sie in diesen schwierigen Zeiten doch ist: die Vorstellung vom Tourismus als Allheilmittel für die Menschheitsprobleme.

Umso schwerer hatte es der Sprecher eines Verbands für umwelt- und sozialverträgliches Reisen. Er wies auf die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs hin, belegte sie mit erschreckenden Zahlen und plädierte für eine neue Bescheidenheit in der Wahl der Reiseziele. Auf diese Diskussionsebene wollten sich die Branchenvertreter aber nicht einlassen. Der Klimawandel sei ein höchst komplexes Phänomen, das niemand wirklich verstehe, sagte der geschäftsführende Gesellschafter eines deutschen Touristikunternehmens. Jede isolierte Betrachtung, zum Beispiel der Klimawirksamkeit von Flugzeugabgasen, greife zu kurz. Wie sei es denn mit den Geschäftsreisen? Und welchen Beitrag leisteten die weltweiten Gütertransporte, wenn man etwa tonnenweise Kiwis aus Neuseeland nach Europa fliege? Dieser Relativierung diene auch die Skizze mit den weltweiten CO₂-Einsparungspotentialen, die inzwischen kursierte. Sie zeigte, dass die Menge des durch den Luftverkehr freigesetzten Treibhausgases verschwindend klein ist im Vergleich mit der, die aus der

Abholzung der Urwälder resultiert, und dass sie auch im Blick auf die Emissionen von handelsüblichen Industriemotoren, Kohlekraftwerken, Klimaanlage und Privatschornsteinen unzureichend isolierter Wohnhäuser kaum ins Gewicht fällt. In Umlauf gebracht hatte sie der für Grundsatzfragen zuständige Angehörige einer Fluggesellschaft, der als Referent geladen war. Die globale Herausforderung, argumentiert er optimistisch, werde den nötigen Innovationsschub früher oder später schon erzwingen. Zunächst aber müsse man dem flagranten Populismus der Klimadebatte einen "Öko-Rationalismus" entgegensetzen, der die Fakten kläre, statt schnelle Lösungen zu proklamieren und es sich mit der Dämonisierung der Flugreise einfach zu machen. Die Vernunft habe es deshalb so schwer, weil viele von der Emotionalisierung des Themas profitierten, "Leute, die unglaublich viel Geld mit der Klimadiskussion verdienen". Gemeint waren Firmen aus dem Bereich der Öko-Technologien, aber auch sensationsgierige Medien, Makler, die sich am "Riesengeschäft" des Emissionshandels bereichern wollten, und Banken, die "daran interessiert sind, ein neues Finanzinstrument in die Finger zu bekommen, mit dem man spekulieren kann".

Dass bei der Kritik des Flugverkehrs keineswegs nur altruistische Motive zum Tragen kommen, betonte auch eine Veranstalterin für sozialverträgliche Reisen nach Afrika: Das Plädoyer für das Nichtfliegen zielt auf persönliche Gewissensberuhigung, sei also aus Egoismus geboren und ein untrügliches Zeichen einer "eurozentrischen" Perspektive. Das eigentlich begrüßenswerte Engagement für den Klimaschutz drohe eine religiöse, latent fundamentalistische Dimension zu bekommen, zielt es doch auf die vereinfachende Einteilung des Umweltverhaltens in Gut und Böse und klassifiziere Fernreisen pauschal als übel. Statt über den "eigenen Tellerrand einer angenommenen klimapolitischen Korrektheit zu gucken", wolle man im Grunde genommen nur für sich selbst "richtig" leben. So überlasse man die Entwicklung in den ärmsten Ländern der Welt einfach den Marktmechanismen. Fernreise-Abstinenz sei schon deshalb keine Option, weil "der Tourismus in Entwicklungsländern ein wirkungsvoller Transmissionsfaktor für Produkte, Lebensgewohnheiten und technische Lösungen aus der entwickelten Welt" sei. Woran sonst sollten sich die Einheimischen orientieren, wenn nicht am vorbildlichen Umweltverhalten, das Reiseveranstalter und Gäste aus Europa mitbrächten?

Ob es die Zeitgenossen wirklich gibt, die dem Klima zuliebe auf das Fliegen verzichten, wurde seltsamerweise nicht gefragt. Nur Armin Vielhaber, der Vorstandsvorsitzende des Studienkreises, hatte bei seiner Begrüßung auf Umfrageergebnisse hingewiesen, wonach das Klimathema bei der Mehrheit der Reisenden angekommen sei, sich jedoch nur jeder Fünfte zu einer freiwilligen CO₂-Abgabe auf Urlaubsflüge bereit erklärte; aufs Fliegen ganz verzichten wollten sieben Prozent. Berücksichtigt man die chronische Differenz zwischen angekündigten und vollzogenen Änderungen im Umweltverhalten, wird klar, dass das Ausbleiben der Kundschaft für Fernreisen keine reale Gefahr ist.

Umso unverständlicher erscheint die Berührungsangst mit dem Klimathema, die der Geschäftsführer eines Studienreiseunternehmens bei der Tourismuswirtschaft bemerkt hatte: In Bezug auf die gewaltigen Treibhausgas-Emissionen des Reisesektors habe die gesamte Branche die "Don't touch it!"-Strategie gefahren, das Problem also totzuschweigen versucht. So brauche sie sich jetzt nicht zu wundern, wenn sie von der öffentlichen Diskussion überrollt werde. Die Verweigerung, sich der Debatte zu stellen, habe der Reiseindustrie einen gewaltigen Imageschaden gebracht. Indirekt nahm er damit die Journalisten in Schutz, die zuvor als Hauptverursacher des Medien-Hypes ausgemacht worden waren.

Ganz verfliegen scheint diese Berührungsangst freilich noch nicht zu sein: Fast alle Teilnehmer der Gesprächsrunde diskutierten so, als sollte die Flugreise komplett abgeschafft werden. Eine solche radikale Position war aber nirgendwo auszumachen. Selbst der Vertreter der Alternativbranche gestand, dass die Angebote seiner Öko-Veranstalter zu sechzig Prozent aus Flugreisen bestehen. Er warb zwar für die sechsmonatige Fahrradreise nach China, die in seinem Katalog zu finden ist, konzidierte aber, dass Interkontinentalflüge dadurch natürlich nicht überflüssig würden. Das Anreden gegen den Verzichtsaufgebot bekam auf diese Weise etwas Selbstbeschwörerisches; von der Flugreise naturgemäß abhängig, hatten die Veranstalter eine geschlossene Front gebildet - gegen einen Pappkameraden.

Interessanter wäre es gewesen, dort weiterzudiskutieren, wo Uneinigkeit herrschte: bei der Beurteilung, welche Qualitäten eine Fernreise haben müsse, um den Energieverbrauch zu rechtfertigen, der mit An- und Abreise verbunden ist. Eine Nischenveranstalterin bemängelte, dass es weder den Einheimischen noch dem Klima helfe, wenn eine Destination nur als Badewanne für europäisches Wellnesspublikum diene und die Gäste in abgegrenzten Resorts wohnten, zu denen die

Landesbevölkerung keinen Zutritt habe. Auf diese Weise verpuffe die Chance zum Technologietransfer, selbst wenn hinter den Zäunen wasserfreie Toiletten und Sonnenkollektoren benutzt würden.

Solche Statements zeigten freilich auch, dass es in der kritischen Auseinandersetzung mit den Folgen des Tourismus nichts Neues gibt. Die langsam in Gang kommende Klimaschutzdiskussion unterscheidet sich von der dreißig Jahre alten Debatte um die Umwelt- und Sozialverträglichkeit des Reisens nur in ihrer inhaltlichen Akzentuierung. Im Grunde geht es auch hier um das, was seit einigen Jahren unter dem Stichwort "Nachhaltigkeit" verhandelt wird. Neu ist allerdings eines: Selbst die Großveranstalter, die Massen von Sonnenhungrigen zu austauschbaren Sonnenzielen fliegen, haben sich die Terminologie ihrer einstigen Kritiker zu eigen gemacht, präsentieren sich unter dem Druck der globalen Aufheizung des Planeten als klimapolitische Entwicklungshelfer, die den Dritte-Welt-Ländern die nötigen Umwelttechniken bringen, und fordern genau das, was sie früher als ideologisch abgelehnt hatten - eine ganzheitliche Betrachtung der Folgen.

So hinterließen die Ammerlander Gespräche einen ambivalenten Eindruck. Man konnte sie als erfreuliches Anzeichen für jene Einigkeit in den umwelt- und sozialverträglichen Zielsetzungen interpretieren, die der Tourismusindustrie bislang gefehlt hat. Oder als Plattform wohlmeinender Grundsatzklärungen, bei der man auch Märchen erzählen darf

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom

Frankfurter Allgemeine Archiv