

Mountain Tourism and Sustainable Mobility

Montag, 04.03.2019

4th UNWTO Euro-Asian Mountain Tourism Conference

Berchtesgaden, Germany

Von Karlheinz Jungbeck

Das Reisen – das wissen alle Touristiker – wurde einst von den Engländern erfunden. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts machten sich zunächst die Gentlemen und dann die Ladies auf die „Grand Tour“ und bereisten den europäischen Kontinent. Insbesondere Italien und Spanien standen ganz oben auf der Liste. Ganz mutige wagten sich sogar über das Mittelmeer bis ins Heilige Land.

Schon damals wurde der Tourismus zum bedeutenden Wirtschaftsfaktor: Die Grand Tours bremsten den wirtschaftlichen Niedergang von Rom und Venedig und bewahrten die Serenissima vor dem Schicksal eines „real existierenden Atlantis“ – wie es die FAZ kürzlich formulierte.¹

Und schon diese Reisen mussten „nachhaltig“ sein. Nicht im heutigen, sondern im ursprünglichen Sinn des Wortes: Das ERLEBTE musste nachhalten, teilweise das ganze Leben lang. Denn oftmals war die Grand Tour die einzige Reise, die diese Touristen in ihrem Leben unternahmen.

Heute, im Zeitalter der Mehrfach-Urlaube pro Jahr, verliert das Erlebte an Bedeutung. Stattdessen soll das Reisen, die Mobilität selbst nachhaltig werden.

Ich glaube, es lohnt sich über diesen Paradigmen-Wechsel nachzudenken. Es wäre ein erster Schritt, um das Phänomen „Overtourism“ in den Griff zu bekommen.

In manchen Destinationen sprechen die Tourismusverantwortlichen schon nicht mehr vom Tages-, sondern nur noch vom Studentouristen. Der TV Sender CNN und das amerikanische Reiseportal Fodor's Travel haben im letzten Jahr erstmals eine Liste

¹ Jakob Strobel Y Serra in faz.net vom 17.06.2018

mit Destinationen veröffentlicht, vor deren Besuch Touristen gewarnt werden. Die Massen machen die Ziele unattraktiv.²

Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. Schon heute ist die Tourismusindustrie mit 1,3 Billionen USD die drittgrößte Industrie der Welt. In den nächsten Jahren soll sie nach Ansicht vieler Beobachter mit einem Umsatzvolumen von 1,6 Billionen USD zur weltweit wichtigsten Industrie des 21. Jahrhunderts aufsteigen.³

Das klingt bei vielen Marktteilnehmern wie Musik in den Ohren. Doch in den betroffenen Orten und Regionen regt sich immer öfter Protest in der Bevölkerung. Während für die Gäste nur das Erlebnis leidet, haben die Einheimischen ein viel größeres Problem: Sie können nicht einfach abreisen oder nicht mehr anreisen. Sie müssen sich mit den Massen und deren Folgewirkungen arrangieren: Die Staus werden lang und länger, die Mieten steigen, die Müllberge wachsen.

Ist dieser Ausblick zu pessimistisch? Oder lösen sich diese Probleme sogar von selbst? Ich habe mich vor kurzem mit einer Hotel- und Liftbetreiberin in Österreich unterhalten. Sie sagte mir: „Ich brauche heute nicht darüber nachdenken, ob ich meinen Sechser-Sessellift zu einem Achtsitzer ausbaue. Ich weiß ja noch gar nicht, wie meine Gäste in zehn Jahren meinen Lift überhaupt erreichen. Denn so wie heute, mit dem eigenen Auto, wird das vielleicht nicht mehr möglich und vielleicht auch nicht mehr sinnvoll sein.“

Wie kommt es zu einer solchen Einschätzung?

Wir sehen heute zwei scheinbar gegenläufige Tendenzen:

Auf der einen Seite werden die Destinationen in Zukunft mit immer mehr Gästen umgehen müssen und wollen. Denn auch heute – wie schon im 18. Jahrhundert – sorgt der Tourismus mit seinem enormen wirtschaftlichen Potential dafür, dass gerade Städte und Landschaften ohne andere Wertschöpfungspotentiale nicht sterben.

² Alexandra Nagiller in Weekend Magazin Tirol, 41/2018

³ Jakob Strobel y Serra in faz.net vom 17.06.2018

Auf der anderen Seite geraten insbesondere die Verkehrsinfrastrukturen in diesen Regionen an ihre Grenzen. Quantitativ wie qualitativ.

Wir müssen also unsere Verkehrssysteme überdenken. Oder wie Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer das ausdrückt: „Das Ziel muss es sein, alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Stärken einzubinden und zu vernetzen, wo immer es sinnvoll ist.“⁴

Was bedeutet das konkret?

1. Mehr Reisende sollen auf die Bahn umsteigen.

Von allen Verkehrsträgern ist mittelfristig wohl allein die Bahn in der Lage, sowohl überregional als auch lokal, sowohl in der Fläche als auch in Ballungsräumen große Menschenmengen sicher und zuverlässig zu transportieren. Und das bei geringem spezifischen Energieverbrauch.⁵

Ziel der Bundesregierung ist es, die Zahl der Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln. Das klingt ambitioniert.

Das weiß auch Sabina Jeschke, Vorstand der Deutschen Bahn für Digitalisierung und Technik. Sie sagt: „Mit traditionellen Mitteln lassen sich die notwendigen Kapazitätswachse nicht bewältigen. Neue Technologien, allen voran KI sind der Hub für mehr Kapazität und damit mehr Verkehr auf der Schiene.“ ETCS (European Train Control System) heißt die Technologie mit der alleine Sabine Jeschke 20 Prozent mehr Kapazität und tausende Züge mehr pro Tag ins Schienennetz bringen will.⁶

Solche neuen Technologien werden auch notwendig sein. Ein Ausbau des Schienennetzes für höhere Kapazitäten scheint nur schwer möglich. Das zeigt die derzeitige Diskussion um die Zuführung zum neuen Brenner Basistunnel im Raum Rosenheim und im Inntal. Die Bewohner der Orte, durch die bereits zwei Gleise führen, wollen kein drittes und viertes. Und jene Orte, die heute noch abseits der Schienen

⁴ Andreas Scheuer in Rotary, Februar 2019

⁵ Prof. Dr. Markus Hecht in Rotary, Februar 2019

⁶ Prof. Dr. Sabina Jeschke in Rotary, februar 2019

liegen, sagen: Damit waren wir noch nie belastet und wollen das auch in Zukunft nicht werden.

Hier führen wir also eine Diskussion, wie wir sie in Deutschland kennen aus den Projekten Stuttgart 21 oder dritte Startbahn für den Flughafen München. Das Ergebnis ist vorhersehbar: Infrastrukturelle Großprojekte lassen sich in Deutschland und wahrscheinlich in ganz Mitteleuropa fast nicht mehr durchsetzen.

2. Der Individualverkehr mit dem Auto muss Klima und Umwelt freundlicher werden

Auch wenn manche Experten wie Andreas Knie, er ist Leiter der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik am Wissenschaftszentrum Berlin, schon den Abgang des Autos feiern. Er fordert gemeinsam mit der Berliner Verkehrssenatorin: „Die neue Welt soll nicht ohne Autos auskommen, aber ohne den Privatbesitz an Fahrzeugen“.⁷

Das scheint eher ideologisch motiviert und aus der Sicht eines Städters formuliert.

Rund 70 Prozent der Deutschen aber leben im ländlichen Raum. Die Tourismusregionen – auch die Alpen – liegen ebenfalls abseits der Städte in ländlichen Regionen. Und hier spielt das Auto, wie eine Studie des ADAC Südbayerns aus dem letzten Jahr eindrucksvoll und eindeutig dokumentierte, die wichtigste Rolle in der Alltagsmobilität. Dem ÖPNV hingegen werden Unflexibilität und zu lange Reisezeiten als die häufigsten Nutzungshemmnisse attestiert.⁸

Dennoch müssen auch wir Touristiker uns mit der Umwelt- und Klima-Thematik in Verbindung mit dem Auto beschäftigen.

Die Politik in Deutschland wie in Europa hat sich auf Abgasnormen verständigt, die mit den klassischen Verbrennungsmotoren nicht mehr erreicht werden können. Gleichzeitig wird unter den alternativen Antriebskonzepten präferiert.

⁷ Prof. Dr. Andreas Knie in Rotary, Februar 2019

⁸ Studie „Mobilität im ländlichen Raum Südbayern“ im Auftrag des ADAC Südbayern e.V., Januar 2017

Die Folgen:

- In Schweden darf ab 2030 kein Verbrennungsmotor mehr verkauft werden. Das ist in elf Jahren.⁹
- In Deutschland hat VW – immerhin der größte Automobilkonzern der Welt – entschieden, keinen neuen Verbrennungsmotor mehr zu entwickeln. Es wird nur noch an der Abgasreduzierung der bestehenden Produkte gearbeitet. Laut VW-Chefstrategie Michael Jost beginnt 2026 der letzte Produktstart auf einer Verbrennungsplattform. Stattdessen setzt der Konzern vollständig auf den Elektromotor als neues Antriebsaggregat.¹⁰

Diese unternehmerische Entscheidung hat am Ende eine ähnliche Konsequenz wie die politische in Schweden: Ab dem Jahr 2030 – oder lassen Sie es 2035 sein – werden auch in Deutschland keine Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden.

Sollte sich die Fokussierung auf die Elektromobilität auch bei den anderen Automobilherstellern durchsetzen, hat dies erhebliche Auswirkungen auf den Tourismus.

- Die Reichweite dieser Fahrzeuge wird auch mit fortschreitender Batterietechnik zwischen 300 und 500 Kilometern liegen. Sie wird also nicht mehr ausreichen, um von Berlin aus ohne Zwischenstopp in die Alpen zu fahren. Oder von München nach Sylt. Und schon gar nicht im Winter, denn Elektro-Fahrzeuge produzieren keine Wärme. Die Heizung wird von der Batterie gespeist.
- Wer eine längere Anreise hat, wird auf Alternativen wie Bahn oder Flug ausweichen müssen. Es bleibt aber – wie bei den schnellen Datennetzen – das Problem der letzten Meile: Wie komme ich vom Bahnhof oder Flughafen zum Hotel. Einige Hoteliers haben ihre Chance bereits erkannt und bieten schon heute solche Transfers als USP und Teil ihrer Serviceleistung an.

⁹ Die Zeit, 21.01.2019

¹⁰ „Wenn das E-Auto den Formel 1 Boliden abhängt“, in Wirtschaftswoche, 25.01.2019

- Allein aus Kapazitätsgründen wird die Bahn auch auf der langen Distanz den Individualverkehr nicht vollständig ersetzen können. Es müssen also Möglichkeiten geschaffen werden, solche Distanzen auch mit einem eMobil zu überbrücken. Ein Netz an Ladestationen muss entlang der Strecke entstehen und in den Destinationen. Weil das Laden der Batterien auch in Zukunft immer länger dauern wird als die Befüllung des Tanks eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor, müssen Ladestationen dort entstehen, wo sich die Gäste sowieso schon aufhalten, beispielsweise an Gaststätten. Die Ladestation kann so zum neuen USP und zur neuen Einnahmequelle von Bewirtungsbetrieben werden und zur Wiederbelebung der Gastronomiekultur beitragen. Das gleiche gilt für Hotels, Parkgaragen oder an Liftanlagen am Zielort. Mit zunehmender Stückzahl wird der Strom aus der Ladestation auch nicht mehr kostenlos sein können. Der ADAC bemüht sich hier mit Partnern aus der Energie- und Finanzwirtschaft, europaweit einheitliche Tarife und Kreditkarten basierte Abrechnungssysteme zu etablieren. Das Netz der Ladestationen ist technisch also nicht mehr an Tankstellen gebunden. Es wird im Zusammenspiel mit den touristischen Partnern zum WLAN der Elektromobilität.

3. Die Destinationen werden durch Car-Sharing, Ride-Sharing, Ride-Pooling und On-demand-Diensten zu Mini-Hubs für die Kurzstrecken-Mobilität

- Ende Februar haben Daimler-Benz und BMW die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens bekanntgegeben, das den beiden Großkonzernen den Zutritt zum lukrativen Markt des Car-Sharings und der Mitfahrdienste ermöglichen soll.¹¹
- Schon heute bieten Hoteliers in Kooperation mit Automobilherstellern ihren Gästen, die mit der Bahn angereist sind Leih-Fahrzeuge für Ausflüge in die Region an. Weil es sich meist um kurze Strecken handelt, ist dies in Zukunft auch ein ideales Feld für die Elektromobilität.
- In der Kombination der neuen Nutzungsvarianten für Autos entsteht in den Destinationen das Potential für neue Dienstleistungen, die gegenüber den Gästen auch in Rechnung gestellt werden können. Sie können somit einen erheblichen Beitrag zur Wertschöpfung vor Ort leisten.

¹¹ Börsen Zeitung vom 23.02.2019

Der Tourismus in der Alpenregion bietet also auch in Zeiten einer nachhaltig ausgelegten Mobilität große Chancen für alle Marktteilnehmer. Vielleicht erleben manche Verkehrsträger wie die Bahn eine Renaissance. Neue Technologien – insbesondere Big Data und Künstliche Intelligenz – machen es möglich. Vielleicht kommen völlig neue Verkehrsmittel wie die Drohne zur Personenbeförderung schneller als heute prognostiziert wird. Eines aber lässt sich mit großer Wahrscheinlichkeit vorhersagen: Das Auto wird auch in Zukunft seinen Platz im Verkehrsmix behalten. Mit anderen Antrieben als heute. Als autonomes, selbst-fahrendes Verkehrsmittel. Und nicht mehr nur als Eigentum des Fahrers, sondern für viele nur noch als zeitlich begrenztes Nutzobjekt.