

Berthold Fuld, 3.12.18

Hallo, liebe Mitbetroffene,

mein Name ist Berthold Fuld; ich spreche hier heute über ein Thema, das in den letzten Monaten etliche Mal in den Medien – z.B. erst gestern in der FAS am Beispiel von Berlin - aufgetaucht ist: Übertourismus. Und dies am Beispiel der Stadt Dubrovnik, die zusammen mit Venedig und Barcelona als eine von Übertourismus besonders betroffene Stadt regelmäßig genannt wird. Wir haben die Stadt in den Herbstferien besucht – ich spreche hier also aus eigener Anschauung.

Dubrovnik ist eine an der dalmatinischen Adriaküste gelegene traditionsreiche Hafenstadt, mit knapp 50000 Einwohnern ist sie keine Großstadt. Herausragend ist die von einer komplett erhaltenen 2 km langen Stadtmauer umschlossenen Altstadt mit vielen historischen Bauten, Museen und extrem engen Gassen, die zum Weltkulturerbe zählt. Diese Altstadt ist noch nicht einmal 1 Quadratkilometer groß, der von der Stadtmauer umschlossene Kernbereich um die 30 ha – eine Stadt, die man erlaufen kann. Von den umliegenden Bergen hat man einen beeindruckenden Blick auf Stadt, Hafen und Meer. Zudem war Dubrovnik Drehort für Game of Thrones und eine Starwars-Episode. Und für uns von Bedeutung: Es ist eine Partnerstadt von Bad Homburg. Insgesamt also eine für Touristen höchst attraktive Stadt – aber das heißt ja noch nicht, dass Übertourismus entsteht.

Zunächst zum Begriff – ich zitiere hier Wikipedia „Als Overtourism ("Übertourismus") wird eine Entwicklung im Tourismus bezeichnet, die das Entstehen von offen zutage tretenden Konflikten zwischen Einheimischen und Besuchern an stark besuchten Zielen zum Gegenstand hat. Aus Sicht der Einheimischen werden Touristen zu einem Störfaktor, der das tägliche Leben vor Ort zunehmend belastet; auch die Besucher selbst können die hohe Zahl der sie umgebenden Touristen als störend empfinden.“

Einer McKinsey-Studie kann man entnehmen „Eines der Kriterien ist die Zahl der Besucherdichte: Ab 930.000 Menschen pro Quadratkilometer und Jahr bestehe nach der Studie größter Handlungsbedarf, das Gedränge für Anwohner und Besucher

werde dann unzumutbar, und auch Infrastruktur, Sehenswürdigkeiten und Natur würden über die Maßen strapaziert“ - dieser Wert wird in Dubrovnik weit überschritten. Dabei sind in Dubrovnik weniger die Absolutzahlen der Besucher das Problem – viele Großstädte haben weitaus mehr Besucher – als vielmehr die starke Konzentration auf eine sehr geringe Fläche.

In Dubrovnik war die störend hohe Belastung nicht zu übersehen. In die Altstadt kommt man hauptsächlich durch ein einziges Tor, durch das die Besucher hintereinander gehen müssen; bei einer Stadtführung erfuhren wir, dass gelegentlich man 30 Minuten warten müsse, bis man das Tor passieren könne. In der Stadt dann nur Geschäfte, die Touristenbedarf decken – zu hohen Preisen. Der Preis für den Spaziergang über die Stadtmauer ist abschreckend hoch und soll wohl auch abschrecken – in diesem Jahr wurden 20,- € kassiert, nächstes Jahr soll es dem Vernehmen nach 30,- € kosten. Und für ein Bier werden bis zu 8,- € verlangt – das ist mehr als man in der Schweiz auf einem Gletscher zahlen muss. Wobei in der Schweiz sich normale Arbeitnehmer das Bier auf dem Gletscher leisten können – in Kroatien ist das Einkommensniveau niedriger, Einheimische können sich die Preise in der Gastronomie nicht mehr leisten.

Einst lebten in der Altstadt 15000 Menschen – mittlerweile sind es nur noch 500. Eine Rolle spielen dabei fehlende Parkplätze – auch Bewohner von Dubrovnik mögen das eigene Auto nicht missen. Aber viel relevanter ist, dass z.B. über AirBnB Wohnungen teuer temporär an Touristen vermietet werden. Dies hat dann letztlich dazu geführt, dass die Altstadt nur noch eine leere Hülle ohne Bewohner ist.

Entscheidend für diese Entwicklung ist auch, dass Infrastrukturen geschaffen wurden, mit denen die Touristen in die Region befördert werden. Dubrovnik hat einen Flughafen mit ca. 2,5 Mio. Passagieren jährlich – in der Saison kommen somit jeden Tag über 5000 Passagiere an. Sehr problematisch sind die Kreuzfahrtschiffe – an manchen Tagen verzeichnet man 7 Ankünfte von Schiffen mit jeweils 2000 Passagieren und mehr. Über diese Reisenden ist man besonders unglücklich – sie belasten die Stadt, geben aber kaum Geld aus. Hinzu kommen noch Bus- und in geringem Umfang Autotouristen.

Die normale erste Reaktion auf die hohen Preisen ist, dass man an Abzocke denkt. Aber ist es nicht gerade hier eine legitime Antwort auf die Übernachfrage? Kann es gelingen, durch höhere Preise die Nachfrage auf ein erträgliches Maß zu dämpfen? Allerdings genügt es nicht und ist unbefriedigend, wenn nur die Preise am Reiseort erhöht werden, wenn gleichzeitig die Anreise auf vielfältige Weise subventioniert wird. Beim Flugverkehr sind es nicht nur die nicht erhobenen Steuern, sondern auch Subventionen für den Ausbau von Flughäfen. In Kassel wurde ein Flughafen ausschließlich für den ausgehenden Urlaubsflugverkehr geschaffen; wenn man auch Abschreibung und Zins für die getätigten Investitionen einbezieht, liegt der Subventionsaufwand bei ca. 30 Mio. Euro jährlich oder rund 300 Euro pro Passagier. In Frankfurt müssen Flughafenmitarbeiter auf angemessene Löhne verzichten, und der Umsteigeverkehr aus dem Ausland ins Ausland wird über überhöhte Entgelte für Lokalpassagiere gefördert. Warum versucht man hier nicht, einen angemessenen Teil des Geldes der Touristen für sich zu vereinnahmen?

Es sind nicht nur die Billigflieger, die das Fliegen für viele erschwinglich gemacht haben. Auch klassische Linienfluggesellschaften bieten Flüge für früher ungekannt niedrige Preise an. Wir haben für den Flug nach Dubrovnik und zurück mit Croatia Airlines bzw. Lufthansa kaum mehr gezahlt als für eine reguläre Bahnfahrkarte nach Berlin.

Bei den Kreuzfahrtschiffen sieht es noch schlimmer als im Flugtourismus aus. Steuern werden keine gezahlt, die Schiffe fahren unter Billigflaggen und bezahlen die Besatzungsmitglieder nach den Regularien des Flaggenstaats. Damit haben sie gegenüber der stationären Hotellerie entscheidende Kostenvorteile. In sehr vielen Fällen ist auch noch eine Kreuzfahrt mit einer Fluganreise verbunden.

Zu beobachten ist, dass die Tourismusindustrie ihre Angebote zunehmend konzentriert – besonders deutlich zu beobachten am Wachstum der Kreuzfahrtschiffe, erste Schiffe für 6000 Passagiere wurden bereits gebaut. In den Schaufenster der Reisebüros sieht man fast nur Werbung für Flug- und Schiffsreisen. Damit wird suggeriert, dass zu einem gelungenen Urlaub auch ein Flug gehöre. Darunter leiden klassische Auto-, Bus- und Bahnziele. In der Schweiz wird z.T. von Untertourismus gerade in Bergregionen gesprochen, der den Erhalt der aufgebauten Infrastruktur gefährdet. Und der deutsche Hotel- und Gaststättenverband Dehoga warnt vor einem

schleichenden Verschwinden der Gasthäuser und Gasthöfe auf dem Land.

Hauptgrund ist wohl Personalmangel; aber der Personalmangel ist sicherlich auch auf schlechte Bezahlung zurückzuführen – ein Nebeneffekt subventionierter Flugreisen.

Kürzlich – nach unserer Reise – erschien der Begriff „Flugscham“ in den Medien. Geprägt von einem schwedischen Sportjournalisten, der zu Ereignissen in ganz Europa nicht mehr fliegt, sondern mit dem Zug fährt. Aus Verantwortungsbewusstsein vor künftigen Generationen, die den Preis für unsere übermäßigen CO₂-Emissionen werden womöglich zahlen müssen. Wir sind hier übrigens in einer weitaus komfortableren Lage als in Schweden, was die Möglichkeit von Zugreisen angeht – in einer Tagesreise können wir z.B. Bari, Madrid, Edinburgh oder Stockholm erreichen. Und mit Interrail-Tickets, die es mittlerweile auch für Erwachsene gibt, sind auch lange Zugfahrten bezahlbar. Die CO₂-Emission pro Person eines mit zwei Personen besetzten Autos ist oft geringer als die eines Flugzeugs, vor allem wenn man die größere Klimawirksamkeit von Emissionen in Flughöhe berücksichtigt. Aber noch besser ist es, nicht weit zu verreisen – Deutschland und die angrenzenden Länder bieten übrigens phantastische Urlaubsmöglichkeiten.

Insbesondere von einigen Rundfunkanstalten wünsche ich mir zumindest etwas Flugscham. Völlig schamlos lädt der Hessische Rundfunk zum Weihnachtsshopping nach New York ein. Aber unseren anhaltenden Protest gegen den Flughafenausbau blendet er aus, wie die Nichtberichterstattung über unsere 1500.Menschen-Demo am 22. Oktober zeigt. Fordert doch mal den Hessischen Rundfunk auf, über „Flugscham“ zu berichten.

Ja, wir sind geflogen. Und ich schäme mich auch. Die Herbstferien waren zu kurz, um auf dem Landweg anzureisen. Die Alternative einer Motorseglerkreuzfahrt von Split, das man gerade noch mit einer Tagesfahrt mit dem Auto erreichen kann, wurde zu diesem späten Zeitpunkt in der Saison nicht mehr angeboten. Und auch als Flughafenausbaugegner – wir sind ja keine Flughafengegner - ist es durchaus interessant, Eindrücke von Flugreisen zu sammeln. Und wir haben Eindrücke und Erfahrungen gesammelt. Die Erfahrung, dass eine Flugreise auch einmal 8 Stunden länger als geplant dauern kann, wenn das Flugzeug wegen Wind nicht am

Zielflughafen landen kann und man mit dem Bus zum Zielort transportiert wird. Den Eindruck, dass die Verspätungen in Frankfurt vor allem auf unzureichende Kapazitäten bei der Bodenabfertigung zurückzuführen sind – bei unserem Flug gab es keine Verzögerungen beim Check-In und der Sicherheitskontrolle, das Flugzeug kam pünktlich in Frankfurt an, das Boarding erfolgte aber verspätet. Offenbar hat Fraport mit ihrem Rabattprogramm eine Nachfrage stimuliert, die sie nicht mehr anständig bewältigen kann, Und auf dem Rückflug hat es die Lufthansa mit mir verdorben – auf einem Flug der nationalen Gesellschaft eines Weinbaulands erwarte ich, dass einheimischer Wein kredenzt wird. Weißwein gab es aber nur aus Südafrika.

Ich appelliere an jeden, vor einer Buchung dreimal darüber nachzudenken, ob man unbedingt fliegen muss. Dass wir tunlichst vermeiden, Nachtflüge zu buchen, dürfte selbstverständlich sein. Wir wollen nicht nur unser Ziel laut rufen, sondern auch selbst zur Zielerreichung beitragen

Der Lärm muss weg.