

Tourismus in Südtirol im Spannungsfeld zwischen Wachstum und Nachhaltigkeit

Ich habe meine Betrachtungen in drei Teile gegliedert:

1. Der Begriff der Nachhaltigkeit
2. Der Tourismus-Standort Südtirol: Stärken und Schwächen
3. Wo kann man den Hebel für mehr Nachhaltigkeit ansetzen?

1. Der Begriff Nachhaltigkeit

Dieser Begriff wird zwar inflationär verwendet, ist aber in der Mitte der Gesellschaft angekommen und wird von der UNO als Schlüssel für die Zukunftsfähigkeit der Menschheit betrachtet. Das Problem liegt nicht im häufigen Gebrauch des Begriffs sondern im Etikettenschwindel.

Wie ist der Begriff entstanden? Es gab in der Geschichte schon immer Gesellschaften, die nachhaltig lebten. Auch unsere Bergbauern haben nachhaltig gewirtschaftet oder Reisbauern in China, deren Reisterrassen über Jahrtausende fruchtbar blieben. Der Begriff, von Herrn von Carlowitz in Sachsen 1714 erstmals verwendet, zielte zunächst auf die Forstwirtschaft ab, auch um Wälder wieder aufzuforsten. Schon Carlowitz bezog sich auf die Polarität zwischen Ökologie und Ökonomie, zwischen Nachwachsen des Rohstoffs und seiner wirtschaftlichen Nutzung. Und diese Polarität begleitet uns bis heute.

Im Nachhaltigkeitsbegriff der UNO wird häufig davon gesprochen, dass heutige Generationen ihre Bedürfnisse befriedigen können, ohne die Möglichkeit zukünftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen. Da muss man Widerspruch anmelden. Denn was sind Bedürfnisse? Das Bedürfnis im Winter Sonne und Strand erleben zu können, wie es inzwischen Millionen EuropäerInnen beanspruchen, das wird man nie nachhaltig befriedigen können. Deshalb gibt es im Brundtland Bericht auch eine Passage die von Grenzen spricht. Dieser Abschnitt wird selten zitiert. Die Frage der Grenzen, oder besser gesagt das Ignorieren der Grenzen ist die eigentliche Erbsünde unserer Art zu Wirtschaften. Wir wissen noch nicht, wie wir unser Wachstum nach oben hin deckeln. Viele Ökonomen versuchen zu erläutern, wie Wirtschaften ohne Wachstum möglich ist. Die Zauberformel haben wir noch nicht. Wenn man von Nachhaltigkeit spricht, sollte man jedenfalls auch den Begriff der Grenzen implizieren.

Wir haben vom Dreiklang gesprochen, der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit. Es wurde schon betont, dass ökonomische und soziale Nachhaltigkeit nur als Folge der ökologischen Nachhaltigkeit denkbar sind. Häufig werden hingegen die drei Dimensionen von Nachhaltigkeit gleichrangig betrachtet, was natürlich falsch ist. Dem ökologischen System ist es gleichgültig, ob Wirtschaft und Gesellschaft funktionieren. Das ökologische System ist aber unser Produktionsfaktor. Deshalb muss man die drei Begriffe hierarchisch ordnen, zuerst die Ökologie, dann die Ökonomie und Gesellschaft. Marcel Hänggi, Autor des Werks „Ausgepowert – Das Ende des Ölzeitalters“, beschreibt das folgendermaßen: „Wer behauptet, ökologische Nachhaltigkeit stehe in einem Zielkonflikt mit ökonomischer Nachhaltigkeit, hat nicht die Wirtschaft als Ganzes in seinem langfristigen Blick (und nur was langfristig ist, kann als nachhaltig gelten), sondern Partikularinteressen bestimmter Wirtschaftszweige, bestimmter Regionen oder der heutigen Wirtschaft gegenüber der zukünftigen.“

2. Der Tourismus-Standort Südtirol: Stärken und Schwächen

Wie sieht es in Südtirol im Spannungsfeld zwischen touristischer Nutzung und Klimawandel aus? Ich möchte einige Stärken und Schwächen des Standorts Südtirol hinsichtlich des Prinzips der Nachhaltigkeit betrachten.

- Südtirol verfügt über eine intakte Naturlandschaft, wobei wir unterhalb der Höhenmarke von 2000 m bis 2400 m besser von Kulturlandschaft sprechen. Das meiste, was wir in Südtirol sehen, ist eine Landschaft, die vom Menschen geformt wurde. Südtirols Tourismus lebt ganz wesentlich von dieser intakten Kulturlandschaft.
- Eine der wichtigsten Stärken ist die Tatsache, dass im Umkreis von 500 km von Südtirol ca. 130 Millionen Menschen leben, im Umkreis von 1.000 km von Südtirol ca. 350 Millionen. Das ist sehr viel, wenn wir bedenken, dass die gesamten USA nur 320 Millionen EinwohnerInnen haben. Das muss berücksichtigt werden, wenn wir von Erreichbarkeit sprechen und darüber nachdenken müssen, wie wir die An- und Rückreise nachhaltiger gestalten wollen.
- Selbst einige Leitbilder der SMG (Südtirol Marketing Gesellschaft) orientieren sich mittlerweile am Prinzip der Nachhaltigkeit. Inwieweit dies von den Akteuren der Tourismuswirtschaft auch nachvollzogen wird ist eine andere Frage. Ich möchte zwei Leitbilder der SMG herausgreifen:
 - a) „Südtirol soll der begehrteste Lebensraum in Europa werden.“ Daraus lässt sich schon Einiges ableiten. Begehrtestenwert ist Südtirol nur, wenn wir eine ökologisch intakte Umwelt bieten können.
 - b) „Was für den Tourismus gut ist, muss auch für hier lebende BürgerInnen gut sein.“ Man hat in der SMG wohl verstanden, dass der Tourismus nur möglich ist, wenn er auch von der Bevölkerung akzeptiert wird.
- Ein positiver Faktor ist der einer insgesamt gut funktionierenden Mischwirtschaft. Werner Bätzing, eine der Koryphäen der Alpenforschung sagt, dass der Tourismus ein sehr wichtiger Wirtschaftszweig ist, aber in vielen Gemeinden nicht so wichtig, wie das medial dargestellt wird. In bestimmten Tälern ist er ohne Zweifel dominant, in anderen Gebieten ist der Tourismus nicht so dominant. In den urbanisierten Tälern der Alpen gibt es eine gute Mischstruktur zwischen den Sektoren.
- Südtirol hat auch eine ausgewogene Sozialstruktur, eine akzeptable Durchlässigkeit der Gesellschaft und ein gutes Bildungssystem, wo glücklicherweise noch jeder sich nach oben durcharbeiten kann. Im Vergleich zu den USA, aber auch Deutschland ist unsere Gesellschaft durchlässiger.
- Wir haben auch ein recht gutes System der Nahversorgung, Die meisten Dörfer verfügen noch über zumindest einen Dorfladen.

Wo liegen dagegen unsere Schwächen?

- Wir haben eine schlechte internationale Erreichbarkeit mit der Bahn. Der Flugplatz Bozen ist irrelevant. Den Fokus sollte man auf eine exzellente Bahnverbindung legen, nicht aufs Fliegen. Wir haben einen sehr geringen Anteil an Bahnankünften der Gäste.
- Bis jetzt gibt es im Südtiroler Tourismusgewerbe eine gute Streuung, viele Betriebe sind Familienbetriebe. Das Kapital ist also breit aufgefächert. Die Aufbaugeneration tritt jetzt langsam ab. Die Jobs sind nicht immer sehr attraktiv, es gibt auch ein Übernahmeproblem, denn manche Erben wollen den Betrieb nicht mehr weiterführen. Es könnte zu einer Konzentration des Kapitals kommen, dann wäre der Tourismus betriebswirtschaftlich in Zukunft anders aufgestellt. Dies kann negative Auswirkungen auf die Struktur und Akzeptanz haben.
- Wir haben einen mangelnden Schulterschluss zwischen Landwirtschaft und Tourismus. Die SMG hat das Thema aufgegriffen. Der Tourismus lebt von der Kulturlandschaft, aber der Tourismus vermarktet die Produkte der Kulturlandschaft zu wenig.

- Wir haben eine unsichere Perspektive was den Wintertourismus betrifft. Beängstigend ist, dass die Klimaforscher Recht haben, es geht sogar noch schneller als prognostiziert und damit gilt es, Alternativen zu suchen, wenn der Übergang noch verkraftet werden soll.
- Südtirol vermarktet sich häufig mit Begriffen, wie Authentizität, geschichtlich gewachsener Tradition oder Regionalität. Ebenso, wie das Thema Nachhaltigkeit, sollten diese Begriffe glaubwürdig umgesetzt werden, ansonsten wird Etikettenschwindel betrieben. Wenn ganze Tourismusgebiete, wie etwa das Oberpustertal mit „alta pusteria“, Gheirdena mit „val gardena“ oder die SMG in vielen der Zielmärkten die historisch gewachsenen Ortsnamen verleugnen, dann bestehen große Zweifel, ob auch andere Bereiche, wie etwa der Anspruch nach Nachhaltigkeit, die sich am Grad der Glaubwürdigkeit messen lassen müssen, die suggerierten Erwartungen erfüllen.

3. Wo kann man den Hebel für mehr Nachhaltigkeit ansetzen?

Wo könnten die Politik, die Verbände und die einzelnen Akteure der Tourismuswirtschaft ansetzen, um das ganze System nachhaltiger zu gestalten und einen kleinen Beitrag gegen den Klimawandel zu leisten? Unser kleines Land kann nicht den Klimawandel aufhalten. Doch gilt immer noch die abgedroschene Floskel „Think global, act local“. Handeln kann man im Rahmen seiner Zuständigkeiten, also wo man lebt.

Je nachdem welche Tourismusform betrieben wird, fallen 80% der Ressourcen auf die An – und Rückreise. Natürlich macht es einen Unterschied, ob ich eine Woche im Vinschgau wandern gehe oder nach Indien fliege. Bei einer Fernreise muss ich mir im Klaren sein, dass ich meinen ökologischen Fußabdruck nicht dadurch wiedergutmache, wenn ich einmal im Biorestaurant essen gehe.

3.1) Zurück zur Anreise und zum Umkreis, in den Südtirol eingebettet ist: Im Umkreis von 500 km leben ca. 130 Millionen Menschen und im Umkreis von 1000 km ca. 350 Millionen Menschen, das ist eine Entfernung, die mit der Bahn in akzeptabler Zeit zu bewältigen ist. Das Land könnte hier wesentliche Verbesserungen einführen. Eben ist ein Abendzug mit Start um 21 Uhr von Innsbruck nach Bozen eingeführt worden, das ist eine kleine, aber wichtige Verbesserung am Tagesrand. Im Prinzip ist die internationale Anbindung Südtirols per Bahn aber völlig unzureichend. Eine unserer Lebensachsen ist München-Innsbruck-Brixen-Bozen-Verona-Bologna. Hier brauchen wir einen Stundentakt von morgens bis abends. In kleinen Schritten kann man Lücken mit Regionalzügen abdecken. Regionen müssen immer öfters die Lücken des liberalisierten Fernverkehrs durch Regionalzüge abdecken. Bis 2018 ist geplant, dass zumindest zwischen Innsbruck und Bozen ein Regionalzug-Stundentakt eingeführt wird, ohne Umsteigen am Brenner.

Der ganz große Wurf ist dies noch nicht. Langfristig könnte man auch an ein Dreiländerprojekt zwischen Südtirol-Nordtirol-Trentino denken, nämlich der Gründung einer eigenen Bahngesellschaft, die den Verkehr auf der Brennerstrecke von München bis Bologna selbst durchführt, falls die bestehenden Bahngesellschaften dies nicht im Sinne der betroffenen Regionen leisten können/wollen.

In jedem Falle sollten wir Ziele definieren: z.B. bis 2020, 20% der Ankünfte auf die Bahn zu verlagern und bis 2030, 40%. Das wären ambitionierte Ziele und damit würde man wirklich etwas verändern. Dies ist deshalb möglich, da wir in einer guten geografischen Lage sind, die es uns erlaubt den Anteil an Ferntouristen nicht künstlich nach oben zu treiben. Bei Fernreisen sind Flüge fast unvermeidbar, doch die große Masse der Südtirol-BesucherInnen kann im Umkreis von 1000 km generiert werden, was keine Flugverbindung mit Bozen erforderlich macht. Andere Regionen, wie etwa die Kanarischen Inseln oder Kalifornien können das nicht. Die Bahn müsste in Kerneuropa längst das Verkehrsmittel Nr.1 sein.

Wenn wir die Brennerachse vor Augen haben, vergessen wir zu oft, dass es auch eine Ost-West-Achse gibt. In einer Glosse der *Dolomiten* wird heute das schon länger diskutierte Bahnprojekt von Mals nach Scuol angeregt, das ca. 800 Mio. Euro kosten würde. Das Geld kann mittlerweile leider nicht mehr so leicht aufgebracht werden. Doch ist man sich nicht bewusst, was man damit bewegen würde. Die gesamte westliche Landeshälfte wäre verkehrsgeografisch an die Schweiz angebunden. Von Mals in 3,5 Stunden in Zürich, und in 8 Stunden in Paris.

Auch im Pustertal müßten die Kapazitäten auf der Bahn potenziert werden, sodass man mittel- bis langfristig die alte Südbahn für den Fernverkehr neu aufleben lassen könnte. Durch den Bau des Koralm- und Semmeringbasistunnels ergeben sich hier große Perspektiven. Von Wien nach Klagenfurt sind es dann nur mehr 2 Std., und 40 Minuten.

Südtirol hat viel Potenzial, sich voll ins mitteleuropäische Bahnnetz einzuklinken. Die entsprechenden Weichenstellungen müssen aber jetzt geplant und dann schrittweise umgesetzt werden.

3.2) Angenommen es gelingt, dass wesentlich mehr Menschen per Bahn nach Südtirol reisen. Dann wäre es gut, dass sie nicht auf den Mietwagen angewiesen sind, sondern der öffentliche Verkehr so funktioniert, dass man auch ohne Auto völlig mobil ist. Im öffentlichen Verkehr wurde in den letzten Jahren sehr viel richtig gemacht. Es wurde vor allem bei bestehender Infrastruktur der Fahrplan optimiert. Stundentakt in vielen Seitentälern und Taktverkehr auf den Bahnlinien. Jetzt reicht es nicht mehr, nur den Fahrplan zu optimieren, jetzt bedarf es infrastruktureller Maßnahmen, die Geld kosten.

Wir müssen die Gretchenfrage stellen: Wollen wir weiterhin Milliardenbeträge in das Straßennetz investieren oder einen angemessenen Teil davon in eine moderne Bahninfrastruktur? Im Vergleich zum Straßenbau wurde bisher verhältnismäßig wenig in die Bahninfrastruktur investiert. Es wäre durchaus finanzierbar das Landesbahnnetz zukunftsfest zu machen. Die wichtigsten Maßnahmen wären:

- Ausbau der Meraner-Bahn zu einer S-Bahn
- Riggertalschleife zwischen Schabs und Vahrn
- Elektrifizierung der Vinschgerbahn,

All dies könnte man mit ca. 200 bis 250 Mio. Euro finanzieren.

Zusätzlich müssen dann Projekte, wie die Überetscher Bahn, eine Dolomitenbahn oder eine Verbindung Bruneck-Sand in Taufers geplant werden. Hier gilt es Visionen zu entwickeln. Wenn die SMG sagt, Südtirol muss der begehrteste Lebensraum Europas werden, dann müssen wir den Anspruch haben, eines der besten öffentlichen Nahverkehrssysteme Europas zu haben.

3.3) Warum gibt es in Südtirol noch keine autofreien Orte oder Täler? Das wäre auch für Einheimische interessant und für etliche BewohnerInnen eine attraktive Vorstellung. Es kann nur im Einverständnis mit der Wohnbevölkerung funktionieren.

3.4) Brückenschlag zwischen Tourismus und Landwirtschaft: Wir wissen, dass Südtirols Kulturlandschaft eine Hauptattraktion für den Tourismus ist, dass aber nicht alle regionalen Produkte nachhaltig produziert werden (z.B. Milch, Speck, Pestizide im Obst usw.). Wir wissen, dass viele touristische Betriebe keinen Wert darauf legen, beim Einkauf auf regional produzierte Produkte zu achten. Es gibt auch positive Ansätze in der Gastronomie. Doch brauchen wir im Grunde einen ganz anderen Brückenschlag, eine win-win-Situation von Landwirtschaft und Tourismus. Um dies umzusetzen muss Überzeugungsarbeit und positiver Druck auf beide Akteure ausgeübt werden. Man hat in Mals gesehen, dass in Südtirol nicht mehr jede Form von Landwirtschaft gesellschaftlich akzeptiert wird. Deshalb muss man den Druck auf die Landwirtschaft erhöhen, dass die Kulturlandschaft erhalten bleibt und weitgehend ökologisch

bewirtschaftet wird und die Tourismusindustrie, die von einer intakten Kulturlandschaft lebt muss diese regionalen Produkte vermarkten. Diese win-win-Situation wird bisher immer noch zu wenig ausgereizt.

- 3.5) Heute, 1.12.2014, bekommt man in Meran aufgrund der milden Temperaturen eher Herbst- denn Wintergefühle. Wetter ist nicht Klima. Dennoch sollte man in Südtirol einige Alternativen zum bestehenden Wintertourismus andenken. Uns als Wanderreise-Anbieter (Vai e Via AktivReisen), ist klar, dass ein durchschnittlicher Skitourist mehr ausgibt als ein Gast des sogenannten sanften Tourismus. Ein Wandertourist konsumiert weniger als ein Skitourist. Viele Touristiker verwechseln jedoch Qualitätstourismus mit den täglichen Pro-Kopfausgaben. Das ist kein Maß für Nachhaltigkeit. Einige Alternativen in diesem Bereich sind im Referat von Frau Lun schon erwähnt worden. Mir schwebt hier eine Vision vor. Zu deren Umsetzung wäre es wichtig, einige Schwergewichte, wie AVS, Bauernbund, HGV usw. ins Boot zu holen.
- Eine Alternative zum Skitourismus könnte das Winterwandern sein. Als passionierter Wanderer habe ich häufig festgestellt, dass Südtirol über wunderbare Wanderwege oberhalb der Waldgrenze verfügt. Jedoch unterhalb der Waldgrenze wird das attraktive Wegenetz lückenhafter und es muss häufig auf unattraktive Forstwege oder gar asphaltierte Wegstrecken ausgewichen werden. Wenn wir bei immer milderem Temperaturen das Winterwandern propagieren, müssen wir vor allem im Siedlungsbereich ansetzen, also vor allem in den Talsohlen und unterhalb der Höhenmarke von 1800 m. Alte Kulturwege und Verbindungswege können wieder aktiviert werden. Man müsste ein Wegenetz entwickeln, das jede Fraktion, jedes Dorf, jeden Weiler und jede Gemeinde untereinander verbindet. Das wäre ein europaweit einzigartiger touristischer Standortfaktor und würde auch für die SüdtirolerInnen das Alltagswandern noch schmackhafter machen.
- Christoph Engl hat mal gesagt, dass „Wenn Südtirol auch in Zukunft eine begehrte Wintersportdestination sein will, dann müssen wir dafür sorgen, dass die Südtiroler ein Volk von fanatischen Skifahrern sind.“
- Die Skiwirtschaft versucht das heute verzweifelt zu forcieren, weil unsere Jugendlichen weniger auf das Skifahren abfahren als noch vor Jahren. Mir gefällt eine abgeleitete Variante des Engl-Zitats: Wir sollten in Südtirol die Infrastruktur schaffen, um die SüdtirolerInnen zu den passioniertesten FußgängerInnen Europas zu machen. Wenn das gelingt, werden auch die Gäste sich dafür begeistern, von Dorf zu Dorf zu wandern. Ein großes Potenzial, das auch die Lebensqualität bei uns dramatisch heben würde. Voraussetzung ist ein dichtes Netz von hochattraktiven Fußwegen im Siedlungsgebiet.

- 3.6) Anpassung der Raumordnung: Werner Bätzing hat vor Jahren schon die Befürchtung ausgesprochen, dass die Alpentäler urbanisiert werden, also zusammenhängende Städte werden. Hier müssen wir raumordnerisch gegenlenken. z.B. Zweitwohnungstourismus verhindern und bei der Ausweisung von Gewerbegebieten und Verkehrserschließungen viel sparsamer mit der knappen Ressource Grund und Boden umgehen, als dies in den letzten 25 Jahren der Fall war. Wenn es für SüdtirolerInnen immer schwieriger wird aufgrund eines ausufernden Zweitwohnungsmarktes eine Erstwohnung zu kaufen, wird der Tourismus über kurz oder lang immer weniger akzeptiert werden.

Im globalen Kontext werden die hier skizzierten Lösungsansätze zwar nicht ausreichen, den Klimawandel aufzuhalten. Trotzdem können wir als kleine Region in vielen Bereichen den Hebel ansetzen, und somit das Gesamtsystem Tourismus auf glaubwürdige Art und Weise nachhaltiger gestalten.

Wolfgang Niederhofer

Meran, 1. Dezember 2014