

VERKEHRSMITTEL UND URLAUB

Erholt statt gerädert

Lagebericht von der Erholungsfront



Sommerliches Protest-Transparent auf einer Autobahnbrücke: „Du stehst nicht im Stau – du bist der Stau!“ Der Verkehrsfunk wurde zum „Lagebericht von der Erholungsfront“. Auch wenn Soziales, Ölpreis und Finanzkrise die Umweltproblematik scheinbar verdrängt haben, definieren Europäer ihre Lebensqualität nach wie vor über Umwelt und Erholung. Befunde zeigen, wie sich die selbstverständliche Gleichung „guter Urlaub = weit wegfahren“ in einer Wolke aus Treibhausgasen auflöst.

Wienerberger Ziegelteich (Wien) versus Fernziel: erholtungsmäßig das selbe Potenzial
© wikipedia-Binter

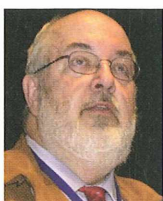
Österreichs Pkw-Bestand hat sich seit 1950 80fach erhöht, der internationale Luftverkehr seit 1960 um das 16fache. Das deutsche Öko-Institut bilanzierte 2002 die touristische Umweltbelastung: Deutschland zählte 1999 110 Mio. private Übernachtungen (Österreich: 115 Mio.!), davon zwei Drittel auf Urlaubsreisen, drei Viertel mit dem Pkw angetreten. Kurzreisen erfolgen sogar zu 80 % per Pkw. Die Klimabelastung des deutschen Inlandtourismus betrug 16 Mio. Tonnen Treibhausgase – die Jahreskilometerleistung von 3 Mio. Pkws. Beim Ferntourismus überholen Flugreisen die Autoreisen: Pro Person und Flugreise ergab sich ein Schnitt von 5,6 Tonnen CO₂, was 35 Pkws bei einer Alpenreise und vier Pkws auf einer Mittelmeerreise entspricht. Die 5,4 Mio. Ferntouristen 1999 schlugen mehr zu Buche als 16,9 Mio. Mittelmeerurlauber.

Tourismus ist kein unvorhersehbares Naturereignis, sondern historisch gewachsenes, durch Imagebildung und Marktwirtschaft gefördertes Verhalten. Welche Rolle spielt dabei der Staat? UN wie EU senden „grüne Signale“,

national und regional erscheinen Gütesiegel, Öko-Audits, ökologischer Fußabdruck und Ökobilanzen. Trotz länderübergreifender Alpenkonvention ist der nachhaltige Tourismus vielfach noch nicht dort angekommen, wo er hingehört – bei Veranstaltern, Destinationen, bei der Bevölkerung als Reisende und Gastgeber. Leuthold untersuchte 2001 Potenziale des Ökotourismus in Österreich im Auftrag des Wirtschaftsministeriums. Angelpunkte sind dabei (staatliche) Regionalentwicklung und Verkehrsmittelwahl. Zur Umsetzung dienen regionale Maßnahmenkataloge mit Angeboten zum Naturkontakt, zur Besucherlenkung, entsprechenden Quartieren (Bauernhof wie Umweltzeichenhotels), grüner Mobilität und Verkehrsberuhigung. Ökotourismus ist kein All-inclusive-Club, sondern vernetzt sich mit regionalen Angeboten. Laut Befragungen sind etwa 35 % der Österreicherisenden ökotouristisch motiviert, die Hälfte davon auch gegen Aufpreis. Ökotourismus ist nach Leuthold Qualitätssicherung und bessere Vermarktung bereits bestehender best practice-Angebote, ihre Vernetzung via Cards (Neu-

siedlersee Card) und Straßen („Käsestrasse“). Der Staat hat wichtige Förder- und Regulationsaufgaben, welche das nachhaltige Angebot bestimmen. Der Glaube an Selbstregulation ist Wunderglaube.

Aussagen von Erholungssuchenden stellten Strey und Winter 1995 an der deutschen Nordsee jenen an einem Baggersee bei Göttingen gegenüber. Also einmal Meeresgäste, einmal Ziegelteichbesucher. „Erholung“ verbanden mit dem Kiessee 74 %, mehr als 71 % mit der Nordsee. „Schön“ wurden beide Orte zu 60 % gefunden. Bei „Freiheit“ rangierte der Kiessee mit 57 % vor dem Meer (46 %). 51% hielten die Nordsee für „unberührt“, 43 % den Baggersee. „Vielfältig“ war die Nordsee für 36 %, der Baggersee für 44 %. Strey und Winter meinten, die Ergebnisse wären typisch touristisch – Orten wird etwas zugeschrieben, sie erfüllen Wünsche und Sehnsüchte. Wenn subjektive Naturwahrnehmung und Erholungs-tauglichkeit aber primär aus Wohlbefinden und positiver Zuschreibung besteht, warum muss ich dann etwas, was ich auch im Umland finde, mühsam auf der Lang-



Text: Dr. Alexander G. Keul, Fachbereich Psychologie, Universität Salzburg, alexander.keul@sbg.ac.at

strecke suchen? Wie viel Prestige gewinne ich, wenn ich vor physisch und psychisch derselben Erholung im Auto oder Flieger schwitze?

„Guter Urlaub = weit wegfahren“ als selbstverständliche Gleichung löst sich durch Befunde, wie jene von Strey und Winter, in einer Wolke aus Treibhausgasen auf. Naherholung, bei der ich mich nicht stundenlang (zu deren Nachteil) durch anderer Leute Landschaften quäle, wird zu einem gesundheitlich gleichrangigen Projekt. Schrebergarten, Ziegelteich und Laubwald sind keine billige Reduktionskost resignierter Kleinrentner, sondern haben erholungsmäßig dasselbe Potenzial wie vermeintlich höhere Ziele.

Eine Gesellschaft, die zunehmend unter Ölpreis und finanziellem Risiko leidet, sollte analog zum Sinnspruch „time is money“ (Zeit ist Geld) auch einmal – in Ruhe! – über „time is leisure“, (Sich-Zeitlassen ist Erholung), nachdenken. Was uns Slow Food-Fans und Zeitverzögerer schon länger sagen wollen: Transport-Zeitgewinn („Zwei Stunden früher am Urlaubsort“) ist nicht alles, sondern auch Transportzeit könnte Erholungszeit sein.

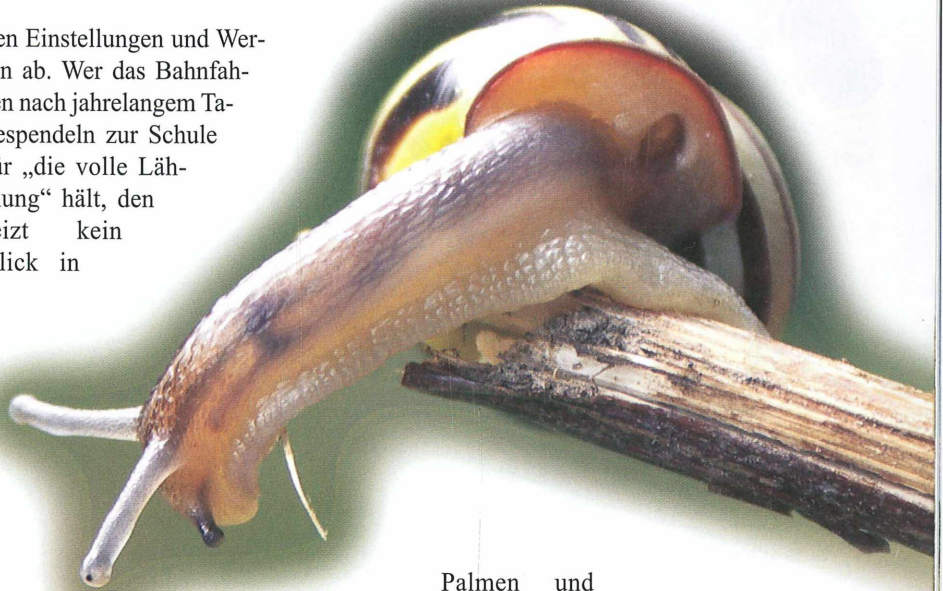
Wie kommt es psychologisch zur Akzeptanz von umweltschonenden Alternativen im Alltag?

Und wie bleibt diese Akzeptanz erhalten? Hier bleibt das Modell von Fietkau und Kessel (1981) aktuell: Es geht um fünf Einflussfaktoren auf umweltgerechtes Verhalten. Einmal das Wissen um Alternativen: Wenn ich nicht weiß, wie oft und wie schnell die Bahn an ein Urlaubsziel fährt, werde ich sie nicht ernsthaft in Betracht ziehen. Ob ich Wissen habe und aufnehme, hängt wiederum von mei-

nen Einstellungen und Werten ab. Wer das Bahnfahren nach jahrelangem Tagespendseln zur Schule für „die volle Lähmung“ hält, den reizt kein Blick in

den Fahrplan mehr. Eine Umbewertung liefe über Image und Prestige. „Stau? Ich bin doch nicht blöd“ hieße das in Analogie zur Elektronikwerbung. Ob ich mich umweltgerecht verhalte, hängt weiters von den Verhaltensangeboten ab, also, ob mich der Öffentliche Verkehr (ÖV) überhaupt an mein Wunschziel bringen kann. Wichtig sind daneben konkrete Verhaltensanreize, also etwa ein interessantes Ticketangebot in Kombination mit anderem, wie bei der Städtetourismus-Card. Das fünfte Kästchen beinhaltet wahrgenommene positive Konsequenzen. Wissenschaftliche Erfolgsbilanzen („eine Tonne Treibhausgas eingespart“) helfen dem Marketing wenig – wer will schon ein „Treibhausgas-Sparschweinchen“? Positive Konsequenzen umweltgerechter Mobilität sollten vielmehr beim Konsumenten selbst entstehen und fühlbar werden: Gut geplanter und intelligent bewirtschafteter ÖV hat selbst Erholungscharakter. Mini-bar, Flirtmöglichkeit, 10 Meter zum Zug-WC bleiben auf der Autobahn unerfüllbare Wünsche.

Nahtourismus ist der unspektakuläre Teil des Tourismus ohne



Palmen und Elefanten, aber für Österreich ist sein Angebot existentiell. So, wie das früher karge Marmeladefrühstück kein touristisches Schicksal ist, sondern ein verbesserbares Qualitätsmerkmal, sollten durchgeschwitzte aus dem Auto taumelnde Urlauber zu ÖV-Gästen werden, die sich nach einer stressarmen Anfahrt mit erster Urlaubseinstimmung auf ein Netzwerk nachhaltiger lokaler Angebote freuen. Damit nicht am Ende Blaise Pascal Recht behält, der 1621 meinte, alles Unglück der Menschen käme davon, „dass sie unfähig seien, in Ruhe allein in ihrem Zimmer bleiben zu können.“
Text: Dr. Alexander G. Keul

Literaturhinweise:

- Fietkau, H.J. & Kessel, H. (1981). *Umweltlernen. Königstein/Taunus: Hain.*
 Leuthold, M. (2001). *Potenziale des Ökotourismus in Österreich. Studie für das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit Endbericht.* Wien: ÖGAF
 Schmied, M., Buchert, M., Hochfeld, C. & Schmitt, B. (2002). *Umwelt und Tourismus. Forschungsbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes.* Berlin: Öko-Institut.
 Strey, G. & Winter, G. (1995). *Freizeit in der Stadt.* In A. G. Keul (Hrsg.), *Wohlbefinden in der Stadt* (S.137-154). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags Union.

„Stau? Ich bin doch nicht blöd.“ So oder ähnlich könnte die Umbewertung vom Image und Prestige eines Fernurlaubs hin zum Naherholungsziel lauten.

© piclease-Antje Deepen-Wieczorek

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 2010

Band/Volume: [2010_1](#)

Autor(en)/Author(s): Keul Alexander G.

Artikel/Article: [Verkehrsmittel und Urlaub: Erholt statt gerädert - Lagebericht von der Erholungsfront 18-19](#)