

Welterfahrung und Weltzerstörung

Tourismus in Zeiten des Klimawandels

Von **Steffen Vogel**

Gute Reisende sind herzlos“, schrieb Elias Canetti schon vor 50 Jahren.¹ Der Schriftsteller hatte bei einem Marrakesch-Besuch mit unverhohlenem Interesse blinde Bettler beobachtet, die religiöse Litaneien deklamieren. Und obwohl in seiner Beschreibung noch die ursprüngliche Faszination durchscheint, spiegelt sie doch auch das Erschrecken über sein respektloses Verhalten. Ein weitaus stärkeres Erschrecken müsste eigentlich heutige Touristen befallen. Denn ein „guter Reisender“ lebt nun mit ungleich größeren Widersprüchen. Auch er unterhält jenes konsumistische Verhältnis zu seinem Gastland und dessen Attraktionen, wenn nicht gar zur Welt selbst, für das Canetti sich schämte. Aber heute haben ein verschärfter Wettbewerb und eine massive Beschleunigung längst Lohnarbeit und Lebenswelt erfasst. Für Hotelpersonal und Reinigungskräfte am Urlaubsort gilt – wie für viele Individuen generell –, „dass wir immer schneller laufen müssen, um unseren Platz in der Welt zu halten“, wie der Soziologe Hartmut Rosa treffend schreibt.² Dem gestressten Personal tritt also der getriebene Reisende gegenüber, der oft geradezu in den Urlaub hetzt – und den schnellen Weg per Flugzeug wählt.

Das aber fordert einen hohen Preis: Jenes Elend, das Canetti so ungebührlich reizvoll fand, droht durch den massenhaften Tourismus noch verschärft zu werden. Denn jeder Ferienflieger verstärkt mit seinem CO₂-Ausstoß den Klimawandel und trägt somit erheblich zur Zerstörung ebenjener natürlichen Räume, Kulturlandschaften und Städte bei, um derentwillen die Reisenden überhaupt aufbrechen. Das wirft die dringende Frage auf: Wie könnte eine andere Art des Reisens aussehen, die schonender für Mensch und Planeten ist – und die ein anderes Verhältnis zur Welt ermöglicht?

Mittlerweile entfallen auf den Tourismus nicht weniger als acht Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen.³ Und diese Tendenz dürfte sich noch verschärfen, denn die Branche wächst seit Jahren ungebremst. Stolze sieben Mrd. Urlaubsreisen wurden im bisherigen Rekordjahr 2017 weltweit

1 Elias Canetti, *Die Stimmen von Marrakesch*. Aufzeichnungen nach einer Reise, München 2004 [1968], S. 24.

2 Hartmut Rosa, *Resonanz. Eine Soziologie der Weltbeziehung*, Berlin 2016, S. 692.

3 Manfred Lenzen et al., *The carbon footprint of global tourism*, in: „Nature Climate Change“, 2018, S. 522-528.

verzeichnet, davon 1,3 Mrd. ins Ausland. Für dieses Jahr wird nochmals ein Anstieg um fünf Prozent erwartet. Fernreisen verkaufen sich überall dort, wo eine Mittelschicht existiert – oder gerade entsteht. Am meisten zieht es zwar nach wie vor Deutsche, US-Amerikaner und Briten in die Ferne. Aber auf dem vierten Platz folgen bereits die chinesischen Touristen, und der stärkste Zuwachs zeigt sich in aufstrebenden Schwellenländern wie Brasilien oder Indien. Diese milliardenstarke Wanderung erreicht längst alle Kontinente.⁴

All diese kleinen Alltagsfluchten geschehen zu einer Zeit, da die Folgen des Klimawandels vielerorts längst ihre ganze zerstörerische Wucht entfalten. Bis der eben noch auf Instagram verewigte Traumstrand in Vietnam unterhalb des Meeresspiegels liegt, werden zwar noch einige Jahre vergehen. Doch Kapstadt hat bereits Anfang 2018 den Wassernotstand ausgerufen und strenge Rationierungen erlassen. Und das legendäre Great Barrier Reef ist schon jetzt so geschädigt, dass die australische Regierung ein Rettungsprogramm aufgelegt hat. Dieser Verlust trifft die Reisenden jedoch an letzter Stelle. Sie profitieren vom größtmöglichen – und zugleich perversen – Luxus, die Umweltfolgen ihres Tuns permanent externalisieren zu können. Nach dem Urlaub kehren sie ins zumeist gemäßigte Klima jener reichen Länder zurück, die am ehesten über die Finanzmittel verfügen, um sich den Gegebenheiten auf einem erhitzten Planeten anzupassen. Für ihre Gastgeber im globalen Süden geht es hingegen oft buchstäblich um alles, und die Zerstörung von Ökosystemen erweist sich meist als irreparabel. Aus Sicht der Reisenden aus dem Norden jedoch gilt: Die Sintflut findet woanders statt.

Die Stadt als Themenpark

In anderer Form zeigen sich die unerwünschten Auswirkungen des Reisens, wenn ganze Strände zu Partymeilen umfunktioniert werden oder mittelalterliche Innenstädte zu Themenparks verkommen. Darunter leiden schon länger auch die wohlhabenden Reiseländer Europas. Fachmagazine und Reiseblogs diagnostizieren in solchen Fällen treffend auf *Overtourism* – „Übertourismus“ wie „Übernutzung“. Und tatsächlich sind manche Städte und Regionen schlicht überlaufen: Island mit seinen 330 000 Einwohnern zählte 2017 rund 2,5 Millionen Touristen. Und gut 30 Millionen Besucher drängen sich jährlich in Venedigs engen Gassen.

Dieser Andrang ist allerdings vielerorts politisch gewollt. Insbesondere Schwellen- und Entwicklungsländer bauen auf Einnahmen aus dem Tourismus und hoffen auf stetig anschwellende Besucherströme. So will Peru bis 2021 doppelt so viele Touristen anlocken wie bisher, nämlich sieben Millionen pro Jahr. Vietnam setzt auf einen jährlichen Zuwachs von 30 bis 50 Prozent und möchte jährlich 13 bis 15 Millionen Reisende beherbergen. Und selbst die kleinen Malediven streben 1,5 Millionen ausländische Besucher im Jahr an. Auch europäische Politiker stehen dem oft in nichts nach. Für wirtschaftliche

4 Françoise Hauser, Ungebrochene Reiselust, in: „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Verlagsspezial Fernreisen, 24.5.2018.

gebeutelte Eurostaaten wie Griechenland oder überschuldete Metropolen wie Berlin ist das Gastgewerbe ein willkommener Wachstumsmotor.⁵

Die Schattenseiten des Booms zeigen sich im Lebensalltag all jener Menschen, die sich zuweilen wie Statisten in einer Ferienlandschaft fühlen. Angesichts der schieren Masse an Besuchern ist auf dem Markusplatz in Venedig, den Ramblas in Barcelona oder der Simon-Dach-Straße in Berlin zu bestimmten Tageszeiten kaum ein Durchkommen. Wer kann, geht andere Wege. Diese schlagen aber auch distinktionsbewusste Individualreisende ein, die sich von den Pauschaltouristen gestört fühlen. Auf der Suche nach dem Authentischen mieten sie sich per Airbnb ein Altstadtzimmer auf Zeit – und machen die Lage für die Ortsansässigen nur noch schlimmer. Mietwohnungen werden in Ferienappartements umgewandelt und einstige Wohnviertel mutieren zu Touristenquartieren, in denen so mancher keine dauerhafte Bleibe mehr findet. Zur Entfremdung gegenüber der einst vertrauten Umgebung tritt dann noch die ökonomische Verdrängung. In Spanien klagt man analog zur Gentrifizierung schon über *turistificación*.⁶ Man braucht die Touristen, aber man hasst sie auch.

Die Branche in die Schranken weisen

In vielen klassischen Urlaubsgegenden ist die Geduld der Einheimischen längst erschöpft. „Jede Stadt, die sich auf dem Altar des Massentourismus opfert, wird von ihren Bewohnern verlassen, wenn sie sich die Kosten für Wohnraum, Essen und andere lebensnotwendige Alltagsüter nicht mehr leisten können“, warnte bereits 2014 die damalige stadtpolitische Aktivistin Ada Colau.⁷ Heute ist sie Bürgermeisterin von Barcelona und versucht, die Branche in die Schranken zu weisen. Selbst jene, die vom Tourismus leben, verzweifeln also vor dem Ansturm und ergreifen Gegenmaßnahmen. Dafür steht Colau prominent, aber keineswegs allein. Auch in anderen spanischen Regionen haben Bürgerproteste den Anstoß gegeben, zumindest die schlimmsten Auswüchse des Besucherandrangs zu bekämpfen, darunter auf der Deutschen liebster Ferieninsel Mallorca. Die linke Regionalregierung hat unter anderem die Touristensteuer mehrfach erhöht und die Bettenzahl gesetzlich beschränkt. Wohin man schaut, zeigt sich ein ähnliches Bild: Amsterdam, Paris und Berlin gehen verstärkt gegen die Vermietung von Wohnungen an Touristen vor und nehmen dabei nicht zuletzt Plattformen wie Airbnb ins Visier. Mancherorts werden keine Hotelneubauten mehr genehmigt oder sie werden zumindest – wie auf den Seychellen – in ihrer Größe beschränkt. Venedig hat gar Drehkreuze in der Innenstadt errichten lassen, an denen bei Überlastung nur noch Einheimische passieren dürfen, damit sie überhaupt noch in den Genuss der eigenen Stadt kommen. Zuweilen erfolgen

5 Jonathan Tourtellot, „Overtourism“ Plagues Great Destinations; Here's Why, www.blog.national-geographic.org, 29.10.2017.

6 ¿Hasta cuándo podremos vivir en el centro de las ciudades? Así nos afecta la turistificación, in: „El País“, 22.3.2018.

7 Ada Colau, Mass tourism can kill a city – just ask Barcelona's residents, in: „The Guardian“, 2.9.2014.

solche Beschränkungen schlicht, um die schlimmsten ökologischen Folgen abzuwenden. So sperrten thailändische Behörden Ende Mai die Maya Bay, die 2000 durch den Film „The Beach“ von Danny Boyle popularisiert wurde, da die dortigen Korallenriffe massiv geschädigt sind. Bis zu 5000 Touristen hatten sich zuvor täglich auf dem nur 200 Meter breiten Strand getummelt. Nahezu gleichzeitig richteten Bewohner der Stadt Shimla im indischen Himalaya über soziale Medien einen dringenden Appell an mögliche Besucher: Sie sollten vorübergehend einen Bogen um die Stadt machen, um die dortige Wasserknappheit nicht noch zu verschärfen. Bis zu 30000 Reisende verschlägt es zum Saisonhöhepunkt im Juni täglich nach Shimla, 45 Mio. Liter Wasser werden dann am Tag benötigt, und weit weniger als die Hälfte stand zuletzt zur Verfügung.

Fernweh und Erkenntnis

Diese Gegenmaßnahmen können gestressten Einheimischen ein wenig Entlastung verschaffen, doch sie werden den Drang in die Ferne nicht gänzlich bremsen können. Denn das Reisen entspricht nicht nur den Konsummustern der Mittelschicht, sondern hinter ihm steht auch eine Antriebskraft, die elementarer ist als das Geschäft mit Erholung und Alltagsflucht: das Fernweh. Alfred Andersch beschrieb dieses Gefühl einst so: „Wie lange lebte man denn? Dreißig, fünfzig, siebzig Jahre vielleicht. Musste in dieser Zeit den Dschungel gesehen haben, die Wüste, die Kette des Himalaya, von Darjeeling aus, und die Türme von Manhattan. Wozu war einem sonst die Welt gegeben?“⁸ Der Schriftsteller formulierte dies rückblickend auf seine Jugend in den 1930ern – als Vertreter jener Generation von Europäern, die ihr Fernweh in jungen Jahren zumeist nur bei den mehr oder weniger realitätsnahen Schilderungen von Autoren wie Karl May, Emilio Salgari oder Jack London stillen konnten. Sie selbst kamen kaum über den nächsten Marktflecken hinaus – außer als Soldaten im Krieg. Die Ferne versprach ihnen Aufregung und Ausbruch. Erst im Erwachsenenalter erlebten sie die Anfänge des Massentourismus mit.

Dieses Fernweh war noch nie so einfach zu stillen wie heute. Paradoxe Weise tritt es wohl auch deshalb kaum noch in Reinkultur auf, sondern eher warenförmig und damit banalisiert. So ist die Anmutung des Abenteurers zwei Generationen später – in wenig mehr als einem halben Jahrhundert – einem routinierten globalen Flugreisetourismus gewichen. Wo Anderschs europäische Altersgenossen als Jugendliche noch kaum einen Urlaub an der nächstgelegenen Küste ins Auge fassen konnten, erschlossen sich ihre Kinder auf der westlichen Seite des Eisernen Vorhangs schon weite Teile des Kontinents. Den Wagemutigsten unter ihnen war Griechenland, das in den 1970er Jahren noch beinahe als exotisch gelten durfte, schon nicht mehr weit genug. Sie zog es nach Goa, Gomera oder Marrakesch – Ziele, die Anderschs Enkelgeneration nun bequem von allen größeren europäischen

8 Alfred Andersch, Die Kirschen der Freiheit. Ein Bericht, Zürich 1993 [1952], S. 32.

Flughäfen aus ansteuert. Schon die Bahn und später Autos haben die Überwindung größerer Distanzen zu einer verhältnismäßig bequemen Angelegenheit gemacht. Aber seit Beginn des kommerziellen Luftverkehrs vor gut 60 Jahren ist der globale Tourismus um nicht weniger als das Vierzigfache gewachsen. Daran haben Billigflieger einen nicht geringen Anteil: Ein Flug von Berlin nach Rom ist unter Umständen günstiger als eine Zugfahrt von Berlin nach Köln – und dauert nur etwa halb so lange. Diese Bequemlichkeit triumphiert nur allzu oft über das schlechte Gewissen. So ist der europäischen Mittelschicht der eigene Kontinent längst zu klein geworden, selbst für den Erholungsurlaub: Malediven statt Mallorca lautet die Devise.⁹

Die Erfahrungen, Begegnungen und Irritationen, die Anderschs literarisches Alter Ego noch suchte, sind dabei nur noch optional. Wer will, kann in Nebenstraßen, Kleinstädten oder abgelegenen Dörfern noch das normale Alltagsleben seines Gastlandes ausfindig machen. Wer diesen Aufwand jedoch scheut, ist mit standardisierten Hotels, täglich gesäuberten Stränden und kompetenten Guides überall auf der Welt gut bedient. Im Extremfall ist Reisen heute gleichbedeutend mit der Flucht in künstliche Welten, die Rundumbetreuung in der eigenen Muttersprache bieten und Ignoranz gegenüber der Ökologie und Politik des Gastlandes gestatten. Dann trifft man sich auf stetig bewässerten Golfplätzen im trockenen Andalusien, zum Schnorcheln am Roten Meer unter dem Schutz von al Sisis Schergen oder zum Ritt auf dauergestressten Elefanten in Sri Lanka.

Das widerspricht scheinbar jenem gerade unter Gebildeten noch immer lebendigen Ideal der klassischen Bildungsreise. Ihr Modell ist jene *Grand Tour*, die ebenso kulturinteressierte wie betuchte Nordeuropäer ab dem 17. Jahrhundert ins damals noch weit entfernte Italien führte. Goethe, Tieck und andere zog es typischerweise über Venedig und Rom bis nach Neapel: „Es war der Blick auf die Altertümer und die Werke der Kunst, das Interesse an der enzyklopädischen Erkundung seiner Besonderheiten, die Begeisterung für die Schönheiten der Natur und manches andere, was die Reise nach Italien zum umfassenden ‚Curriculum der Welterfahrung und Selbstbildung‘ gemacht hat“, so der Literaturwissenschaftler Dieter Richter.¹⁰

Auch die damaligen Reisenden konnten allerdings bereits auf eine gewisse Infrastruktur zurückgreifen. Reiseführer und die Berichte der Rückkehrer informierten mehr oder weniger treffend über die Gegebenheiten vor Ort, wo Gasthäuser und Mietkutschen schon auf die ausländischen Gäste warteten. Es dauerte daher, bis sich die ersten Nordeuropäer in die Gegend südlich von Neapel vorwagten, in der all diese Annehmlichkeiten zunächst fehlten. Zudem ging schon damals das Interesse an neuen Einsichten einher mit dem Wunsch, ein bestimmtes Idealbild bestätigt zu sehen: von schönen Menschen, die ein müßiges Leben unter südlicher Sonne führen. Viele bis heute virulente Klischeebilder über Südeuropa finden sich schon in der zeitgenössischen Reiseliteratur. Aber auch die aktuelle Kritik am Reisen wurde damals vorformuliert. Adlige des 19. Jahrhunderts bedachten die aufstrebenden

9 Vgl. Anne Britt Arps, Ryanair: Der hohe Preis des billigen Fliegens, in: „Blätter“, 10/2017, S. 21-24.

10 Dieter Richter, Der Süden. Geschichte einer Himmelsrichtung, Berlin 2009, S. 145.

den Bürger mit Spott: Als „Touristen“ bezeichneten sie erstmals abfällig die so bildungshungrigen Reisenden auf der *Grand Tour*.¹¹

Das demokratische Paradox

Diese Begriffsgeschichte führt zum Kern des Problems: Aus dem immer noch elitären Bürger wird der gewöhnliche Tourist, der heute gleich millionenfach auftritt. Das Reisen ist fundamental demokratisiert worden – auf Kosten ökologischer Zerstörungen. Wenn aber beim Reisenden das aufklärerische Interesse oder der Wille zum kulturellen Austausch gar nicht mehr notwendigerweise vorhanden sein müssen, dann entfällt auch die letzte Rechtfertigung für die Schädigung des Klimas. Wozu, so könnte man Andersch variieren, ist einem sonst die Welt gegeben, wenn nicht, um sie zu bewahren? Also liegt es nahe, Beschränkungen zu fordern und – wo sie nicht freiwillig erfolgen – auch durchzusetzen: mit Anlegestopps für Kreuzfahrtschiffe, einem persönlichen CO₂-Budget oder mit einer hohen Kerosinsteuer, die das Geschäftsmodell der Billigflieger und Pauschalreiseanbieter unmöglich machen würden.

Eine solche Politik wäre ökologisch konsequent, erzeugt aber ein demokratisches Paradox. Denn einerseits ist offensichtlich: Wer das Reisen begrenzt, droht in die Falle des Elitismus zu tappen –, vor allem dann, wenn verteuerte Fernreisen erneut zum Privileg der Wohlhabenden werden. Der Philosoph Jacques Rancière hat diese Gefahr einmal so auf den Punkt gebracht: „Es ist nicht erstaunlich, dass die Repräsentanten der Konsumleidenschaft, die aufseiten unserer Ideologen die größte Wut auslösen, im Allgemeinen dieselben sind, deren Konsumfähigkeit am eingeschränktesten ist.“ Sprich: Die Bildungsbürger ärgern sich über die reisenden „Proleten“, die auf Billigangebote angewiesen bleiben. Damit, so Rancière, falle eine bestimmte Art von Konsumkritik auf das „Denken der Zensus- und Wissenseleiten des 19. Jahrhunderts zurück: Die Individualität ist etwas Gutes für die Eliten, doch sie wird zu einem Desaster der Zivilisation, sobald sie für alle zugänglich ist.“¹² Die individuelle Wahl des Reiselandes wenigen vorzubehalten, während die Mehrheit nur regional unterwegs sein kann, würde jene Ungleichheiten vertiefen, die schon jetzt für erhebliche Spannungen in den Ländern des Nordens sorgen. Denn ein politisch durchgesetzter Verzicht träfe zunächst – und trifft teilweise schon jetzt – die weniger begüterten Urlauber, während die gebildeten, gutsituierten Individualreisenden auch bei einer Verknappung des Angebots noch in die Ferne aufbrechen könnten. Sie können sich auch verteuerte Flugtickets leisten und verfügen über genügend kulturelles Kapital für eine selbstorganisierte Erkundung fremder Länder.

Andererseits kollidiert der Anspruch, jedem das Reisen zu ermöglichen, mit einem mindestens ebenso fundamental demokratischen Bestreben, den globalen Tourismus zu begrenzen. Dieses wird etwa von all jenen Mallorquinern ganz direkt geäußert, die durch Bürgerprotest und Wahlverhalten auf das

11 „Wir alle hassen Touristen“, Interview mit Marco d'Eramo, www.spiegel.de, 25.5.2018.

12 Jacques Rancière, *Der Hass der Demokratie*, Berlin 2011, S. 37-38.

Recht drängen, über den Charakter ihrer Insel zu bestimmen. Ganz massiv kollidieren demokratische Prinzipien aber, wenn die Bewohner des globalen Nordens, selbst noch in Gestalt seiner Arbeiteraristokratien, mit ihrem CO₂-Ausstoß den Bürgern des globalen Südens – die weitgehend so stationär sind wie der junge Andersch – die Lebensgrundlage entziehen. Was aus Sicht der Mittelschichten eine Demokratisierung des Reisens bedeutet, erweist sich für die Armen dieser Welt als zutiefst undemokratisches Vorrecht auf Schädigung des gemeinsamen globalen Lebensraumes. Nicht minder ungerecht stellt sich das aus Sicht kommender Generationen dar, die auch wegen der Reiselust des globalisierten Menschen des Nordens einen verheerten Planeten vorzufinden drohen. Daher ist eine Beschränkung des Massentourismus schlicht unvermeidbar geworden: Die Begrenzung der Erderwärmung, auf die sich die übergroße Mehrheit der Staaten im Pariser Klimavertrag verpflichtet hat, dürfte ohne eine Reduzierung des Flugverkehrs – wie des Tourismus allgemein – kaum zu haben sein.

Slow Travelling

Dieses demokratische Paradox lässt sich nicht leicht auflösen: Beschränkung ist nötig, Verzicht aber oft ungerecht. Richtig gedacht, sollte daher nicht das Reisen an sich in Frage stehen – wohl aber das Reisen in seiner derzeitigen Form. Es muss sich radikal ändern. Den Reisenden, denen dieses Problem oft genug schmerzlich bewusst ist, bietet die Branche neben Nischenangeboten wie Ökotourismus bislang vor allem kosmetische Korrekturen. Wer fliegt, kann eine Abgabe zahlen, mit der die Fluggesellschaften einen „CO₂-Ausgleich“ leisten wollen, beispielsweise über Wiederaufforstung von Regenwäldern. Doch abgesehen davon, dass dieser säkulare Ablasshandel kaum genutzt wird, behebt er eher Symptome als das eigentliche Problem: unseren Umgang mit Zeit und Entfernung. Billigflieger locken schließlich nicht nur mit niedrigen Preisen, sondern – wie jede Luftreise – mit der Verkürzung des Raums: Man ist schneller vor Ort, schneller im Urlaub und spart kostbare Freizeit. Damit unterwirft sich der Reisende noch in den Ferien jenem Beschleunigungsimperativ, der allzu oft auch seinen Alltag prägt. Eine bessere Art zu Reisen setzt demgegenüber einen anderen, nicht-instrumentellen Umgang mit Zeit voraus. Denn wer sich die Welt so anverwandeln will, „dass sie *zum Sprechen gebracht* wird“¹³, muss sich Zeit nehmen.

Es gilt also, eine neue kulturelle Norm zu etablieren, weg vom schnellen Konsum austauschbarer Zielorte, hin zu bewusstem Genuss – ein „Slow Travelling“. Die Reisenden würden sich dann nicht wegen ihres schlechten Gewissens oder höherer Steuern von klimaschädlichen Fliegern abwenden, sondern weil sie ihren Urlaub intensiver – und auch erholsamer – erleben wollen. Es geht um ein Reisen um des Reisens willen, das nicht zwangsläufig nur im regionalen Nahbereich stattfinden muss. So lässt sich Peking

13 Rosa, Resonanz, a.a.O., S. 692, Hervorhebung im Original.

beispielsweise vom europäischen Festland aus bequem per Bahn erreichen, über Moskau mit der Transsibirischen Eisenbahn, die obendrein häufiges Aussteigen erlaubt: Welterfahrung als ein Er-Fahren der Welt.

Eine solche Art des Reisens ist natürlich aufwendiger und anspruchsvoller, was ihrer Verallgemeinerbarkeit Grenzen setzt. Zudem ist sie an Voraussetzungen gebunden, die sich teilweise dem Einfluss der Individuen entziehen: Zeit und Infrastruktur. Wie so oft bei der Bekämpfung des Klimawandels gilt auch hier: Individuelle Anpassung und kultureller Wandel sind nötig, reichen aber alleine nicht aus. Vielmehr müssen die Bedingungen für eine andere Art des Reisens nicht zuletzt politisch geschaffen werden. Die Bahn etwa wäre auch für breite Schichten eine stärkere Konkurrenz zum Flieger, wenn ihre Tickets günstiger und ihre Angebote besser auf Reisende zugeschnitten wären, etwa mit mehr Nachtzügen. Das kann sie aber besser, wenn sie kein gewöhnliches Unternehmen ist, das auf Effizienz und Gewinn getrimmt wird, sondern ein fundamentaler Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur, der vor allem erschwingliche und flächendeckende Mobilität garantiert und dabei auch Verluste machen darf. Eine so verstandene öffentliche Bahn könnte nicht nur eine Verteuerung des Flugverkehrs zumindest teilweise kompensieren, sondern schon zuvor ein attraktiveres Reisemittel werden.

Langsames und längeres Reisen scheitern aber vor allem an der enormen Verdichtung und Prekarisierung der Lohnarbeit. Dieser ökonomische Druck lässt selbst Wohlhabende vor einer monatelangen *Grand Tour* zurückschrecken, außer in Form eines Sabbatjahres. Ein Schritt, um dem politisch zu begegnen, wäre eine Verlängerung der Urlaubszeit. Je weniger knapp die Zeit bemessen ist, desto eher gelingt der Ausbruch aus der alltäglichen Hetze. Und je mehr Zeit zur Verfügung steht, desto eher wächst die Bereitschaft, auf den Geschwindigkeitsvorteil des Fliegens zu verzichten. Für einen solchen Schritt wirbt auch einer der jüngsten Berichte an den Club of Rome. Eine Verkürzung der Jahresarbeitszeit wäre demzufolge ein wichtiger Schritt weg vom Wachstums- und Beschleunigungsparadigma, dieser „Eskalationstendenz“ der Moderne (Rosa): „Mehr Freizeit für die Menschen wird die Vergrößerung ihres ökologischen Fußabdrucks verlangsamen. Statt ihre Zeit mit der Produktion von Waren zu verbringen und dabei Ressourcen zu verbrauchen und zur Umweltzerstörung beizutragen, werden die Menschen mehr Freizeit genießen.“¹⁴

Mit dem verlängerten Urlaub erführe die Geschichte des Massentourismus ihre würdige Fortsetzung. Denn nach Adel und wohlhabendem Bürgertum eroberten die Arbeiter erst dann das Reisen massenhaft für sich, als „Ferien für alle“ eingeführt wurden: 1936 garantierte die Volksfront unter dem Sozialisten Léon Blum erstmals allen Franzosen vier Wochen bezahlten Jahresurlaub.¹⁵ Heute könnten mehr freie Tage nicht nur für eine andere Gewichtung zwischen Lohnarbeit und Freizeit sorgen, sondern ein anderes Verhältnis zur Welt befördern – und ein Reisen, das Muße gestattet.

14 Jorgen Randers und Graeme Maxton, Ein Prozent ist genug. Mit wenig Wachstum soziale Ungleichheit, Arbeitslosigkeit und Klimawandel bekämpfen, München 2016, S. 154.

15 Marco d'Eramo, Die Welt im Selfie. Eine Besichtigung des touristischen Zeitalters, Berlin 2018.