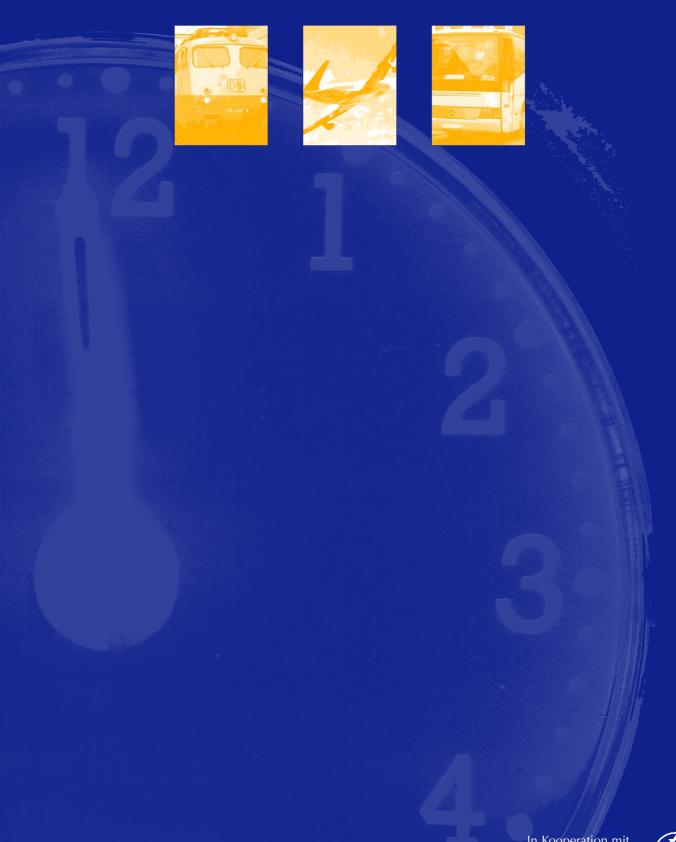
# Last Minute für den Umweltschutz Perspektiven für die Zukunft des Reisens



Oko-Institut e.V. Institut für angewandte Ökologie

In Kooperation mit

NaturFreunde

#### **Impressum**

#### Liebe Spenderinnen, liebe Spender!

Sie haben durch Ihre Spenden möglich gemacht, dass dieses Projekt durchgeführt werden konnte. Ohne Sie wäre das Öko-Institut e.V. nicht in der Lage, immer wieder umweltpolitische Themen aufzugreifen und sich einzumischen. Dafür danken wir Ihnen herzlich.

Uwe Ilgemann, Geschäftsführer

**Autoren** Matthias Buchert (Projektleiter)

Willi Loose

Christian Hochfeld Martin Schmied Ulrich Wiener Jaqui Dopfer

Satz und Layout Sabine Kropat, Freiburg

**Druck** Reprodienst GmbH, Freiburg

**Herausgeber** Öko-Institut e.V.

Geschäftsstelle Freiburg

Postfach 6226 79038 Freiburg

**In Kooperation mit** Die NaturFreunde

Verband für Umweltschutz, Touristik und Kultur

Bundesgruppe Deutschland e.V

Postfach 60 04 41 70304 Stuttgart

Die Deutsche Bibliothek - CIP Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei der Deutschen Bibliothek erhältlich.

ISBN-Nr. 3-934490-10-7

Nachdruck und Vervielfältigung, auch teilweise oder in umgestalteter Form, sind nur mit Zustimmung des Verlags zulässig.

© 2001 Öko-Institut e.V., Institut für angewandte Ökologie, Freiburg, Darmstadt, Berlin

2



# Inhaltsverzeichnis

Inha	ltsverze	ichnis	3
Tabe	llenverz	zeichnis	6
Abbi	ildungsv	verzeichnis	7
1.	Zusar	mmenfassung	11
2.	Anlas	ss und Ziele des Projektes	14
	2.1	Tourismus – Fluch oder Segen?	14
	2.2	Projektziele und Methodik	15
3.	Touris	stische JahresAktivitätenProfile	1 <i>7</i>
	3.1	Methodischer Hintergrund der JahresAktivitätenProfile	17
	3.1.1	Die Situativität der Reiseentscheidung	17
	3.1.2	JAP als Basis für die Stoffstromanalyse	19
	3.1.3	JAP als Basis für die Suche nach Trends und Potenzialen	19
	3.1.4	Der Weg zu den JahresAktivitätenProfilen	19
	3.2	Die Datengrundlage	20
	3.2.1	Die Reiseanalyse 1999 (RA)	20
	3.2.2	Die Verbraucher Analyse 1999 (VA)	22
	3.2.3	Die Auswahl	23
	3.3	Die JahresAktivitätenProfile im Einzelnen	24
	3.3.1	JAP 1: Mit dem Flugzeug zum Mittelmeer (Atlantik)	24
	3.3.2	JAP 2: Mit dem PKW/Wohnmobil an die Nord- bzw. Ostsee	26
	3.3.3	JAP 3: In die Alpen mit dem PKW	27
	3.3.4	JAP 4: Fernreisen mit dem Flugzeug	28
	3.3.5	JAP 0: Keine Reise, die länger als 5 Tage dauert	30
	3.4	Potenziale des JAP-Ansatzes – Zwischenfazit	31
	3.5	Synopse: JahresAktivitätenProfile und Stoffstromanalysen	33
4.	Stoffst	tromanalyse ausgewählter JahresAktivitätenProfile	36
	4.1	Ziele der Stoffstromanalyse	37
	4.2	Methodik und Vorgehensweise	37
	4.3	Konkretisierung der Reisemodule für die JAP	40
	4.3.1	Allgemeine Vorgehensweise	40
	4.3.2	Die JAP-spezifischen Konkretisierungen der Reisemodule	41
	4.4	Ergebnisse der Stoffstromanalyse	45
	4.4.1	Haupturlaubsreise	45
	4.4.2	Kurz- und Skireisen	50
	4.4.3	Gesamtreisen	53
	4.5	Diskussion der Ergebnisse der Stoffstromanalysen	56



### Inhaltsverzeichnis

<b>5.</b>	Szena	rien für die Zukunft (2015)	58
	5.1	JahresAktivitätenProfile und Trends	58
	5.2	Konkretisierung der Trends in den Stoffstromanalysen	59
	5.2.1	Umwelteffizienz bis 2015	59
	5.2.2	Wachstumstrends bis 2015	60
	5.2.3	Entwicklung der Reisedauer bis 2015	60
	5.3	Ergebnisse der Stoffstromanalyse im Trend	61
	5.4	Diskussion der Trend-Ergebnisse	65
6.	Ausge	wählte Handlungsansätze	67
	6.1	Auswahl der Handlungsansätze	67
	6.2	Reisedauer und Intervalle	67
	6.2.1	Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes	68
	6.2.2	Konkrete Maßnahmen und Akteure	68
	6.2.3	Adressierte Segmente	71
	6.2.4	Abschätzung von Wirkungspotenzialen	73
	6.3	Einheitliches Labelling	75
	6.3.1	Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes	75
	6.3.2	Konkrete Maßnahmen und Akteure	79
	6.3.3	Adressierte Segmente	80
	6.3.4	Abschätzung von Wirkungspotenzialen	80
	6.4	Beeinflussung der Aktivitäten am Urlaubsort	84
	6.4.1	Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes	85
	6.4.2	Konkrete Maßnahmen und Akteure	86
	6.4.3	Adressierte Segmente	89
	6.4.4	Abschätzung von Wirkungspotenzialen	90
	6.5	Veränderung des Modal-Split	92
	6.5.1	Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes	92
	6.5.2	Konkrete Maßnahmen und Akteure	93
	6.5.3	Adressierte Segmente	100
	6.5.4	Abschätzung von Wirkungspotenzialen	101
	6.6	Verbesserung der Nahzielvermittlung	109
	6.6.1	Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes	110
	6.6.2	Konkrete Maßnahmen und Akteure	111
	6.6.3	Adressierte Segmente	113
	6.6.4	Abschätzung von Wirkungspotenzialen	116
7.	Perspe	ektiven für die Zukunft des Reisens	117
8.	Litera	tur	119



# Inhaltsverzeichnis

Anhang			123
	Anhang 1:	Quantitativer Daten-Vergleich von Herkunftsregion	
		und JAP-Gruppen zwischen VA und RA	123
	Anhang 2:	Dateninput für die Stoffstromanalyse	124
	Anhang 3:	Teilnehmer der Akteursworkshops	124



# **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1	JAP: Wichtigste Reisen und Zusatzreisen im Überblick	34
Tabelle 2	Anzahl der Übernachtungen für alle Reisen der JAP im Überblick	35
Tabelle 3	Konkretisierung des JahresAktivitätenProfils Mittelmeer	42
Tabelle 4	Konkretisierung des JahresAktivitätenProfils Alpen	43
Tabelle 5	Konkretisierung des JahresAktivitätenProfils Fernreise	44
Tabelle 6	Anzahl der Übernachtungen für alle Reisen der JAP im Jahr 2015	
	im Überblick	61



# Abbildungsverzeichnis

Bild 1	Kontext der Stoffstromanalyse im Bereich Tourismus	36
Bild 2	Modularisierung der Reisen	38
Bild 3	Priorisierung der Umwelteinflüsse durch Tourismus	39
Bild 4	Hauptreisen 1998: CO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	46
Bild 5	Hauptreisen 1998: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	47
Bild 6	Hauptreisen 1998: SO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	48
Bild 7	Hauptreisen 1998: SO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	49
Bild 8	Kurz- und Skireisen 1998: CO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	50
Bild 9	Kurz- und Skireisen 1998: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	51
Bild 10	Kurz- und Skireisen 1998: SO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	52
Bild 11	Kurz- und Skireisen 1998: SO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	53
Bild 12	Gesamtreisen 1998: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	54
Bild 13	Gesamtreisen 1998: SO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	55
Bild 14	Grenzen der Stoffstromanalysen	56
Bild 15	Hauptreisen 1998 und 2015: CO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	62
Bild 16	Hauptreisen 1998 und 2015: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	63
Bild 17	Hauptreisen 1998 und 2015: SO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	64
Bild 18	Hauptreisen 1998 und 2015: SO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	65
Bild 19	Reisedauer und Intervalle: Ziel und Beschreibung des	
	Handlungsansatzes	68
Bild 20	Reisedauer und Intervalle: Konkrete Maßnahmen und	
	Akteure: Anbieter	70
Bild 21	Reisedauer und Intervalle: JAP Fernreise (Beispiel Karibik)	70
Bild 22	Reisedauer und Intervalle: Adressierte Segmente	72
Bild 23	Reisedauer und Intervalle: Abschätzung des Wirkungspotenzials	73
Bild 24	Einheitliches Labelling: Ziel und Beschreibung des	
	Handlungsansatzes	76
Bild 25	Einheitliches Labelling: Konkrete Maßnahmen und Akteure	79
Bild 26	Einheitliches Labelling: Adressierte Segmente	80
Bild 27	JAP Alpen 2015: CO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	
	– Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens	81
Bild 28	JAP Alpen 2015: SO <sub>2</sub> -Äquivalente pro Reise und Person	
	- Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens	82
Bild 29	Hauptreisen 1998 und 2015: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	
	- Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens	83
Bild 30	Hauptreisen 1998 und 2015: SO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt	
	- Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens	84
Bild 31	Umweltbelastungen am Zielort: Einflussnahme der	
	Tourismusindustrie	87
Bild 32	Umweltbelastungen am Zielort: klare und verbindliche Leitlinien	
	der Tourismusunternehmen	88
Bild 33	Leitlinien der Tourismusindustrie: adressierte Segmente	90
Bild 34	Maßnahmen gegen Overcrowding	91



# Abbildungsverzeichnis

Bild 35	Handlungsansatz: Veränderung des Modal-Split	93
Bild 36	Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Bus und Bahn	95
Bild 37	Alpen 2015: CO <sub>2</sub> -Vermeidungspotenziale einer Verkehrsverlagerung	
	von PKW zu Bahn/ÖPNV	104
Bild 38	Alpen 2015: SO <sub>2</sub> -Vermeidungspotenziale einer Verkehrsverlagerung	
	von PKW zu Bahn/ÖPNV	105
Bild 39	Alpen 2015: CO <sub>2</sub> -Vermeidungspotenziale einer Verkehrsverlagerung	
	von PKW zu Reisebus/ÖPNV	106
Bild 40	Hauptreisen: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt – 1998 und 2015 sowie	
	Potenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Bahn/ÖPNV	107
Bild 41	Hauptreisen: SO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt – 1998 und 2015 sowie	
	Potenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Bahn/ÖPNV	108
Bild 42	Hauptreisen: CO <sub>2</sub> -Äquivalente insgesamt – 1998 und 2015 sowie	
	Potenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Reisebus/ÖPNV	109
Bild 43	Verbesserung der Nahzielvermittlung: Maßnahmen	111
Bild 44	Inhalte der Mobilitätszentrale	113
Bild 45	Segment: Flugreisen zum Mittelmeer (JAP 1)	114
Bild 46	Segment: Autoreisen in die Alpenländer (JAP 3)	115



### 1. Zusammenfassung

Die Tourismusbranche entwickelt sich aufgrund weltweit wachsender Nachfrage mit großer Dynamik. Einhergehend mit dem wirtschaftlichen Erfolg und den damit verbundenen positiven Beschäftigungseffekten, rücken die mit touristischen Aktivitäten verbundenen steigenden Umweltbelastungen immer stärker in das Blickfeld von Umweltaktivisten, Landschaftsschützern, von Akteuren der Tourismusunternehmen und der Politik. Die zunehmende Bedeutung des Tourismus in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung hat das Öko-Institut e.V. veranlasst, mit Unterstützung der NaturFreunde das Spendenprojekt "Last Minute für den Umweltschutz – Perspektiven für die Zukunft des Reisens" durchzuführen. Das Projekt wurde belebt durch die Durchführung dreier Workshops mit verschiedenen Experten der Tourismusbranche (vgl. Anhang), die die Forschungsarbeiten kritisch begleitet und durch wertvolle Diskussionsbeiträge und Hinweise sehr zum Gelingen des Projektes beigetragen haben.

Mit dem Forschungsprojekt werden die Umweltbelastungen durch das Reiseverhalten der Wohnbevölkerung Deutschlands analysiert und Handlungsansätze zur Verminderung der steigenden Umweltbelastungen entwickelt. Methodisch wird der deutsche Reisemarkt (Deutschland als Quelle für touristische Aktivitäten) nach den Zielregionen der Hauptreise sowie demografischen und sozioökonomischen Merkmalen der Reisenden und ihren in Befragungen geäußerten Einstellungen unterteilt. Das im Projekt entwickelte Konzept der JahresAktivitäten Profile (JAP) wird auf die besonders relevanten und interessanten Segmente "Mit

dem Flugzeug zum Mittelmeer", "In die Alpen mit dem PKW" und "Fernreisen mit dem Flugzeug" des deutschen Reisemarktes bezüglich Hauptreisen angelegt. Die Verknüpfung der Profilgruppen mit demografischen und sozioökonomischen Merkmalen sowie ihren typischen Einstellungen erleichtert die Entwicklung von zielgruppenspezifischen Handlungsansätzen. Aufbauend auf den Erhebungsdaten für das Basisjahr 1998, werden unter Einsatz der Stoffstromanalyse für diese drei JahresAktivitätenProfile die Umweltbelastungen ermittelt. Neben der An-/Abreise, der Unterkunft und den Aktivitäten vor Ort, die mit der Hauptreise verbunden sind, werden jeweils anteilig zusätzliche Kurzreisen und Skireisen den Profilgruppen zugeordnet. Die Berechnung der Umweltbelastungen umfasst z.B. die Emissionen aus dem induzierten Flugverkehr und den Energieverbrauch der Unterkünfte. Für das Basisjahr 1998 ergibt sich für das JahresAktivitätenProfil "Mittelmeer" eine absolute Emission an Treibhausgasen von rund 12 Mio. Tonnen Kohlendioxidäguivalenten. Es folgt "Fernreise" mit gut 9 Mio. Tonnen und "Alpen" mit gut 3 Mio. Tonnen. Bei der Betrachtung der Ergebnisse pro Reise und Person zeigt sich, dass das JahresAktivitätenProfil "Fernreise" ca. die dreifache Menge an Treibhausgasen verursacht wie das JahresAktivitätenProfil "Mittelmeer". Die Wahl der Reiseziele hat folglich einen enormen Einfluss auf die Umweltbelastungen bezüglich der Emissionen klimarelevanter Verbindungen.

Wie bereits geschildert, resultiert die besondere Brisanz der touristischen Aktivitäten aus der gewaltigen Dynamik, d.h. dem Trend zum immer kürzeren und öfteren Reisen zu immer weiter entfernt lie-



### 1. Zusammenfassung

genden Urlaubszielen. Aus diesem Grund wird im Rahmen der Untersuchung ein Ausblick auf das Jahr 2015 vorgenommen. In den Szenarien werden für PKW und Flugzeuge die absehbaren technischen Effizienzgewinne angesetzt, die aus heutiger Expertensicht bis 2015 erzielt werden können. Für die Hauptreisen wird bezüglich des Trends der Anzahl an Reisen auf die Ergebnisse des Expertenhearings "Entwicklung des Flugverkehrs im Tourismus" zurückgegriffen, welches im Rahmen des Mediationsverfahrens zum Frankfurter Flughafen durchgeführt worden ist. Die Experten erwarten bis 2015 eine Steigerung der Reisen zu Mittelmeerzielen von 3% pro Jahr und für Fernziele (USA etc.) von 5% pro Jahr. Für Nahziele wie die Alpen wird eine Stagnation der Anzahl an Reisen prognostiziert. Im Gesamtergebnis zeigt sich für die Mittelmeerreisen bis 2015 eine absolute Zunahme der jährlichen Treibhausgasemissionen von rund 35% und für Fernreisen eine Zunahme von rund 85% im Vergleich zum Basisjahr 1998. Für die Reisen in die Alpen kann von einer geringfügigen Abnahme der Emissionen ausgegangen werden.

Bemerkenswert an den Trendergebnissen ist, dass die Dynamik der Reisemärkte, die eine Flugreise einschließen, die beachtlichen technischen Effizienzgewinne bei weitem überkompensiert. Mit anderen Worten, es muss bei Eintreffen des prognostizierten Trends mit stark steigenden Umweltbelastungen durch die touristischen Aktivitäten gerechnet werden. Das JahresAktivitätenProfil Fernreise wird sich in Zukunft auch absolut zu dem Segment mit den höchsten Umweltbelastungen entwickeln. Unwiderlegbar lässt sich aus den

Ergebnissen ablesen, dass eine Verminderung der Umweltbelastungen (besser eine Abschwächung des Anstiegs) nur durch neue Handlungsansätze bzw. die konsequente Umsetzung bereits bestehender Handlungsansätze erreicht werden kann.

Zahlreiche Handlungsansätze und Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch Tourismus sind schon
vorgeschlagen bzw. entwickelt worden.
Im Rahmen dieses Projektes hat das Projektteam sich auf fünf Handlungsansätze
konzentriert, die näher ausgearbeitet und
in ihren möglichen Wirkungen abgeschätzt werden.

Folgende Handlungsansätze werden näher untersucht:

- Reisedauer und Intervalle
- einheitliches Labelling
- Beeinflussung der Aktivitäten vor Ort
- Veränderung des Modal-Split
- Verbesserung der Nahzielvermittlung

Der Handlungsansatz "Reisedauer und Intervalle" zielt auf das Phänomen, dass viele Bundesbürger immer öfter, aber dafür kürzer verreisen und dabei immer stärker Fernziele ansteuern. Ausgehend von aus der Verbraucheranalyse ermittelten Motiven und Einstellungen dieser Zielgruppen, werden Vorschläge entwickelt, die dem Bedürfnis nach Ferne im Urlaub entgegenkommen, indem integrierte neue Urlaubsangebote entwickelt werden, die insbesondere auf Fernreisen zielen, diese in ihrer Dauer verlängern und gleichzeitig in ihrer Anzahl verringern. Die Zielrichtung lässt sich am bes-



# 1. Zusammenfassung

ten mit dem Slogan "Mehr Urlaub pro Personenkilometer" beschreiben.

Der Handlungsansatz "Einheitliches Labelling" greift eine lange andauernde Diskussion auf. So wird die Einführung einer Dachmarke unter Koordinierung durch das Umweltbundesamt gefordert. Positive Effekte auf die Umwelt durch diese freiwilligen Maßnahmen sind in erster Linie bei den Unterkünften zu erwarten.

Der Handlungsansatz "Beeinflussung der Aktivitäten vor Ort" zielt nicht zuletzt auf die weichen Umweltfaktoren (Landschaftsverschandelung, Overcrowding etc.), die durch die Methodik der Stoffstromanalyse quantitativ schwer zugänglich sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wenden sich besonders an die großen Reiseveranstalter (Einsatz der Marktmacht im Sinne der Umwelt). Ähnlich wie in den Bereichen Sicherheit und Sauberkeit wird hier eine beachtliche Einflussmöglichkeit der Veranstalter auf Hotelbetriebe, aber auch auf die Infrastrukturplanungen in den Urlaubsgebieten ausgemacht. Notwendig hierzu sind klare und verbindliche Leitlinien der Tourismusindustrie. Im Rahmen eines Projektworkshops mit Fachleuten der Tourismusbranche wurde dieser Ansatz von Veranstalterseite besonders begrüßt.

Die beiden Handlungsansätze "Veränderung des Modal-Split" und "Verbesserung der Nahzielvermittlung" zielen in erster Linie auf Urlaubsgebiete, die auch durch umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Bahn, Reisebus) erreicht werden können. Im Bereich der Nahzielvermittlung wird hierbei insbesondere auf den Einsatz moderner Kommunikationsmittel (Internet) gesetzt. Wie sich während der Pro-

jektbearbeitung gezeigt hat, gibt es hierfür in der Praxis erste ermutigende Fortschritte.

Auf keinen Fall soll der Eindruck entstehen, dass die fünf Handlungsansätze die einzigen Optionen zur Reduzierung der Umweltbelastungen von touristischen Aktivitäten darstellen. Wie die abschätzende Wirkungsanalyse ergibt, würde es selbst bei optimaler Umsetzung aller untersuchten Vorschläge nicht ausreichen, die alles dominierende Dynamik des Reisemarktes auszugleichen. Es wird daher in Zukunft Aufgabe der Umweltforschung sein, sich verstärkt mit Kreativität und interdisziplinärem Engagement dem Bedürfnisfeld Erholung bzw. dem Sektor Tourismus zu widmen. Bei der Bearbeitung dieses Projektes wurde sehr deutlich, dass viele Bereiche (z.B. Kurzreisen, demografische Effekte, die Ansprechbarkeit von Zielgruppen für alternative Angebote) im Zusammenhang mit dem dynamischen Tourismussektor noch wenig oder ungenügend untersucht sind. Insbesondere eine intensivere und feingliedrigere Motivforschung wird notwendig sein, um weitere zielführende Handlungsansätze zu entwickeln und in der Praxis zu implementieren. Die Bedeutung des Tourismus für eine nachhaltige Entwicklung hat sich bestätigt. Das Öko-Institut hat sich daher entschlossen, auf dem in diesem Projekt eingeschlagenen Weg in Zukunft verstärkt weiterzuarbeiten. Es gilt die berechtigten Bedürfnisse der Menschen nach Erholung, die wirtschaftlichen Interessen der Tourismusbranche und die Belange der Umwelt in Zukunft besser in Einklang zu bringen. Das Öko-Institut und die NaturFreunde wünschen allen Lesern dieser Arbeit für den nächsten Urlaub eine gute Erholung.



# 2. Anlass und Ziele des Projektes

# 2.1 Tourismus – Fluch oder Segen?

"Der Tourismus zerstört, was er sucht, indem er es findet."

Dieses düstere Zitat ist alles andere als neu. Hans Magnus Enzensberger spitzte seine Analyse des Tourismus bereits in den Fünfzigerjahren in diesem berühmten Satz zu. Das Zitat zeigt, dass in einer Zeit, als Massentourismus in heutigem Sinne erst in Ansätzen begann, negative Auswirkungen bereits ersichtlich waren und von Vordenkern thematisiert wurden.

Seit der Zeit des Enzensberger-Zitats hat sich der weltweite Tourismus lawinenartig entwickelt. Reisten in der Vergangenheit im Wesentlichen nur die Bürger Nordamerikas, Europas und Japans, stoßen nun auch verstärkt Menschen der Schwellenländer hinzu. Und die Zahlen sprechen für sich: So stiegen nach Daten der Welt-Tourismus-Organisation (WTO) allein zwischen 1985 und 1997 die jährlichen Ausgaben für den weltweiten Tourismus von 116 Mrd. auf 447 Mrd. US-Dollar an. Für 2010 prognostiziert die Organisation einen Anstieg auf 1.500 Mrd., d.h. 1,5 Billionen US-Dollar! Die Zahl der Auslandsreisenden stieg zwischen 1985 (328 Millionen) und 1997 (613 Millionen) ebenfalls stark an. Für das Jahr 2010 werden von der WTO 1.018 Millionen Auslandsreisende erwartet.

Entsprechend der in Zahlen fassbaren Entwicklung, hat sich in den letzten Jahrzehnten eine dynamisch wachsende Tourismusbranche entwickelt. Sie umfasst Reisebüros, große und kleine Reiseveranstalter, Hotels, Gastronomie und Unterhaltungsbranche, Sportindustrie, Fluggesellschaften, Busunternehmen und viele weitere ökonomische Gewinner des Reisebooms.

Im Sinne des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung zeigt sich im Massenphänomen Tourismus ein Dilemma besonders deutlich. Durch die Dynamik des Massentourismus wirken auf die drei Nachhaltigkeitsdimensionen (Ökologie, Ökonomie und Soziales) immer stärkere Zentrifugalkräfte, d.h. sie bewegen sich im ungünstigen Fall immer weiter auseinander. Eine Entwicklung, die von involvierten Branchen, Akteuren und Regionen unter ökonomischen und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten als Segen empfunden wird, ruft auf der anderen Seite Menschen auf den Plan, die die zahlreichen Belastungen für die Umwelt und die Gefahr des Verlustes kultureller Identitäten thematisieren.

Das Dilemma wird vielleicht am besten durch das Sprichwort "Touristen sind immer die anderen" skizziert. Auf der einen Seite sehnen sich die Menschen nach berechtigter Erholung im Urlaub, nach neuen Eindrücken und einer Erweiterung des persönlichen Horizonts. Und viele wollen völlig legitim vom Tourismus profitieren. Auch in Deutschland gibt es Regionen, die überwiegend oder gar ausschließlich vom Fremdenverkehr leben. Das Blühen des Tourismus ist für diese Gebiete (ob im In- oder Ausland) eine Frage der Existenz. Andererseits reagieren die Menschen wie zahlreiche Umfragen belegen – sehr empfindlich auf die Störung der Natur und der Landschaft gerade in den Urlaubsregionen und auf die Umweltbelastungen durch den Urlauberverkehr.



# 2. Anlass und Ziele des Projektes

Aus wissenschaftlicher Sicht kann weder eine Verherrlichung noch Verteufelung von Tourismus im Sinne der Nachhaltigkeit weiterhelfen. Schwarz-Weiß-Denken ist nicht zielführend. Eine exakte wissenschaftliche Analyse der Situation und Entwicklung sowie intelligente vielseitige Handlungsansätze sind gefragt. Für das in diesem Bericht dokumentierte Spendenprojekt zum Tourismus haben zwei Organisationen gemeinsam einen Anlass gesehen und erfolgreich kooperiert. Das Öko-Institut, erstes (seit 1977) und größtes unabhängiges Institut für Umweltforschung in Deutschland, hat sich des Themas angenommen und als Partner die NaturFreunde gewonnen, welche, aus der Tradition der Arbeiterbewegung kommend, sich seit über 100 Jahren der Erholung und Regeneration der arbeitenden Menschen im Einklang mit der Natur (Naturfreundehäuser etc.) verschrieben haben.

Fachlich unterstützt haben das Projekt auch die zahlreichen Fachleute der Tourismusbranche. Auf drei Workshops, die von den Projektpartnern während der laufenden Arbeiten durchgeführt wurden, haben sie die Arbeiten kritisch begleitet und durch ihre Diskussionsbeiträge und Informationen das Projekt bereichert. Ihnen sei an dieser Stelle der Dank des Öko-Instituts und der NaturFreunde ausgesprochen. Die Teilnehmer der Projektworkshops sind im Anhang aufgeführt.

#### 2.2 Projektziele und Methodik

Mit dem Forschungsprojekt sollen die Umweltbelastungen durch das Reiseverhalten der Wohnbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland untersucht und entsprechende Ansätze zur Verminderung der steigenden Umweltbelastungen entwickelt werden. Es wird also ein quellorientierter Ansatz verfolgt, d.h. nicht die Umweltbelastungen durch Tourismus in einer bestimmten Zielregion werden untersucht, sondern die Umweltbelastungen durch die Urlaubsaktivitäten der gesamten Wohnbevölkerung der wichtigen "Quellregion" Deutschland.

Wichtiger Schwerpunkt der Untersuchung war eine Unterteilung des deutschen Reisemarktes nach Zielregion der Hauptreise sowie demografischen und sozioökonomischen Merkmalen der Reisenden sowie ihren in Befragungen geäußerten Einstellungen. Die Kenntnis der Motive und Möglichkeiten der Reisenden sind schließlich ein unverzichtbarer Schlüssel für akteursorientierte Handlungsansätze. Hierzu wurde das Konzept der JahresAktivitätenProfile entwickelt (vgl. nächstes Kapitel), welches Licht in den hybriden Reisemarkt brachte.

Für die wichtigsten Segmente des Reisemarktes Deutschland werden die übergreifenden Umweltbelastungen durch die Methodik der Stoffstromanalyse ermittelt. Mit anderen Worten: Es wird ermittelt, welches Reiseverhalten (pro Reisender und absolut) welche Umweltbelastungen im Basisjahr (1998) hervorruft und welche Teilaktivitäten die relevantesten Beiträge liefern. Zusammengenommen sollen die Ergebnisse auch einen absoluten Vergleich mit den Umweltbelastungen durch die Befriedigung anderer Bedürfnisse (z.B. Wohnen) erlauben, sodass die heutige und in Zukunft (2015) absehbare Relevanz touristischer Aktivitäten auf die Umwelt transparent werden.



# 2. Anlass und Ziele des Projektes

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen, werden Handlungsansätze zur Minderung von Umweltbelastungen durch touristische Aktivitäten skizziert, konkrete Maßnahmen entwickelt und die angesprochenen Akteure benannt. Schließlich wird mithilfe der Stoffstromanalyse eine erste Wirkungsabschätzung der Handlungsansätze für das Zieljahr 2015 im Vergleich zur "ungestörten" Entwicklung, d.h. der Trendentwicklung, vorgenommen.

Schließlich werden, aufbauend auf den Forschungsergebnissen, die weiteren Perspektiven des Reisens diskutiert und der weitere Forschungsbedarf skizziert. Denn eines wurde dem Projektteam sehr rasch klar. Trotz jahrzehntelanger Tourismusforschung liegt viel im Dunkeln bzw. Vagen und die Dynamik des Phänomens Tourismus erfordert eine viel stärkere interdisziplinäre Forschung, gerade (aber nicht nur) bezüglich der Auswirkungen auf die Umwelt.



# 3.1 Methodischer Hintergrund der JahresAktivitätenProfile

Im Rahmen dieses Projekts wird der Massentourismus besonders berücksichtigt, um die Entlastungspotenziale mit größtmöglicher Relevanz zu identifizieren.

Es geht dabei also um die Erfassung der Konzentrationen und Relationen der Massentourismus-Ströme. Um diese näher beschreiben zu können, soll im Folgenden die Methodik der Entwicklung von Jahres AktivitätenProfilen (JAP) beschrieben werden. Ausgangspunkt der JAP bilden die hauptsächlich angebotenen und tatsächlich nachgefragten Zielregionen und die zur Anreise benutzten Verkehrsmittel. Diese sollen hinsichtlich soziodemografischer Aspekte beschrieben und ausgeführt werden.

### 3.1.1 Die Situativität der Reiseentscheidung

Das Reiseverhalten – jenseits der von Enzensberger (1958) aufgestellten These, dass Reisen eine Flucht sei – wurde in letzter Zeit u.a. mithilfe von Lebensstiltypologien erklärt (SINUS in Berger/Hradil 1990, Schulze 1992). Dies geschah vor dem Hintergrund, dass nicht nur Zeit und Geld die unabdingbaren Voraussetzungen für das Reisen sind, sondern auch die Verhältnisse in der Wohnregion bzw. der Arbeitswelt sowie kulturelle Werte und Einstellungen.

Unter dem Begriff der Lebensstilforschung werden sich langfristig bildende habituelle soziale Phänomene (vgl. Bourdieu in Giacobbi 1989) vor dem Hintergrund der (sich zunehmend destrukturie-

renden) sozialen Schichtung verstanden. Diese lassen sich nicht nur einfach "clustern", sondern entwickeln sich immer mehr zu einem "Patchwork" (vgl. Reusswig 1994), in dem sich die Individuen im Rahmen einer weiter fortschreitenden Pluralisierung der Lebensstile aus verschiedenen Typen Elemente als Merkmale herausgreifen. Innerhalb dieses "Patchworking" bzw. dieser Lebensstilcollagen bilden sich neue Lebensstile heraus, die sich nicht mehr in quantitativ sinnvoll verarbeitbare, griffige Typologien fassen lassen. Daraus folgt eine Auflösung der Trennschärfe von Milieukonzepten mit der Tendenz zur Betrachtung des Individuums. Lebensstiltypologien können somit nicht mehr (alleinige) Grundlage für alle Gelegenheiten der ganzheitlichen Beschreibung und Erklärung von sozialen Phänomenen wie z.B. dem Reiseverhalten sein.

Auf der Basis der Thesen über Lebensstil-Patchworking (Reusswig 1994) sowie über Werte- und Identitäten-Patchwork (Peter Groß in Pongs 1998) gibt dies Anlass zur These, dass letztendlich auch die Situation (momentane Arbeitsbedingungen, Zeitfenster, Budget, "innere Bilder" vom Ziel, aktuelles Wetter in der Heimatregion) die Reiseentscheidung (sei es individuell oder auf Haushaltsebene) beeinflusst.

Hinzu kommt die Annahme, dass es sich bei den Reiseentscheidungen zunehmend um spontane Entscheidungen mit geringem Bezug zu den langfristig entwickelten Werten handelt, soweit sie durch die sog. Postmodernisierung überhaupt noch als langfristig persönlichkeitskonstituierend anzusehen sind (Inglehart in Pongs



1998). Es ist also evident, dass sich einerseits Typologien auflösen und, ergänzend dazu, das Reiseverhalten sich auf qualitativen Ebenen zwischen Sozialisation und Situation deutend erklären lässt. Dementsprechend gilt, dass kein plausibler Schluss von Lebensstilmilieus auf das gewählte Reiseziel möglich ist. Dies ist nach Expertenmeinung allenfalls von Angebotssegmenten her möglich.

Weiterhin gibt es im Bedürfnisfeld Reisen – durch die Situativität der Reiseentscheidung bedingte – große Wanderungsbewegungen bei der Zielauswahl und verschiedene Wiederholungsquoten bei der Reisezielwahl.

Trotz der Situativität der Reiseentscheidung bleibt die Zahl der Zielbesuche aus dem Quellgebiet Deutschland weitgehend konstant. Lediglich Umwelt- oder Politikkrisen (Algenteppiche in der Adria, Terrorismus in Ägypten bzw. Türkei, Kriegszustände auf dem Balkan) beeinflussen kurzfristig das Verhalten. Hierbei kann man vom "springenden" bzw. hybriden Reiseverhalten sprechen. Insofern ist es wichtig, eine dynamische Abbildung des Reiseverhaltens zusammenzustellen. Den wechselnden Bedingungen und den Aspekten der "Situativität" des Reiseverhaltens muss also entsprechend Rechnung getragen werden.

Ergänzend ist festzuhalten, dass zumeist situative Entscheidungen die Zielwahl beeinflussen. Nach Expertenmeinung spielen dabei die momentanen Bedürfnisse, wie z.B. nach Ruhe, Sonne, Meer zum Baden etc., "Reisezeitfenster" (wie Schul-Ferienzeit, betrieblicher Erholungsurlaub) und Prioritäten der Budgetverteilung eine

Rolle (Expertenstatement auf dem 1. Projektworkshop am 24.6.99). Dazu kommen die "inneren Bilder", individuelle Vorstellungen von Reisezielen, die mindestens einige Reisende für sich entwickelt haben. Diese "inneren Bilder" entstehen ursächlich durch frühere Reiseerfahrungen oder durch Medien wie TV, Radio, in zunehmendem Maße Internet und durch Bekannte und Verwandte vermittelte Reiserfahrungen. Die vor einer Reise vermittelten Reiseerfahrungen sollten möglichst kongruent sein mit dem "inneren Bild" vom Reiseziel (vgl. Hradil 1999: 468ff.).

Wesentlich hilfreicher zur Erklärung des Reiseverhaltens und zur Generierung von Profilen wäre im Vergleich zu Lebensstilen ein Lebensphasen- bzw. Lebenszyklenmodell.

Bei Lebensphasenmodellen werden die Variablen "Alter" und "Haushaltsstruktur" (z.B. mit oder ohne Partner/in bzw. mit oder ohne Kinder) verknüpft und ergeben verschiedene Phasen, die die Menschen in ihrer Biografie (z.B. Jugendphase, Erwachsenenphase, Seniorenphase etc.) "durchlaufen". Dadurch erhält man ein weniger statisches Bild: Man "wechselt" von Phase zu Phase und die sich damit verändernden Bedürfnisse werden dabei berücksichtigt. Das Reiseverhalten lässt sich dadurch dynamischer erklären, denn die Motivlagen von Familien ohne Kinder sind anders als diejenigen der mit Kindern.

Es ist damit leichter zu beschreiben, dass Einzelne von einem JAP zum anderen JAP "wechseln" bzw. durch eine Vermischung der Reisemotive können sich Einzelne durch verschiedene Reisen innerhalb eines Jahres in mehreren JAP befinden.



Ebenso sind die wechselnden Bedürfnisse, die wiederum zu einer anderen Zielwahl führen werden und damit einem anderen JAP zuordenbar werden, flexibler zu handhaben. Diese Flexibilität könnte auf der Basis einer Lebensstiltypologie nicht berücksichtigt werden.

### 3.1.2 JAP als Basis für die Stoffstromanalyse

Die JAP sollten den Anforderungen für die Berechnungen der touristischen Stoffstromanalyse gerecht werden. Dazu gehören vor allem die Größenordnungen des nachgefragten Angebots von Reisen in die Zielregionen, das Herkunftsbundesland und die bei der Anreise benutzten Hauptverkehrsmittel. Hinzu kommen die Informationen zu den weiteren touristischen Aktivitäten im Jahresverlauf und entsprechend deren quantitative Größenordnungen. Aus diesem Grund ist es wichtig, Daten aus der quantitativen Marktund Sozialforschung als "Breiten-Basis" zu verwenden, da sonst die Größenordnungen und Relationen in der Stoffstromanalyse nicht zu berechnen sind. Des Weiteren ist eine Verknüpfung mit den im Jahresverlauf unternommenen Kurzreisen wünschenswert, um einen Überblick zu bekommen, welches IAP zusätzliche Kurzreisen unternimmt, damit sie als Zusatzmodule in die Stoffstromanalyse einfließen können.

# 3.1.3 JAP als Basis für die Suche nach Trends und Potenzialen

Auf der Suche nach den größtmöglichen Akzeptanzpotenzialen für mögliche Alternativen zum Trendszenario sollen die

Daten "Ziel" und "Verkehrsmittel" mit denen über Freizeitinteressen, allgemeine Einstellungen, Lebensphasen und Lebenszyklen verknüpft werden.

Hierfür sind Daten zur Lebenslage/Soziodemografie (Berger/Hradil 1990) und die hypothetischen Informationen über die situativen Reiseentscheidungen, die sich z.B. aus einem Lebensphasenmodell ableiten lassen, relevant. Hinzu kommen die allgemeinen Motive und Einstellungen, die auch Anhaltspunkte für plausible Trends, Optimierungsansätze und die Ansprechbarkeit dafür ergeben sollen. Eine wichtige nötige Zusatzinformation bilden auch Informationen über das allgemeine Konsumverhalten im Alltag, da sich zum Beispiel hierbei Qualitätsansprüche, Medienkonsum und Ansprechbarkeitspotenziale (für mögliche Entlastungen) bei den einzelnen JAP identifizieren lassen. Nähere Informationen zum Medienkonsum werden hierbei eine besondere Rolle spielen, weil dies auch der Weg sein wird, die Alternativen zu kommunizieren (Ferenschild et al. 1998). Dabei wird es nicht darauf ankommen, das gesamte Freizeitverhalten deutend zu erklären, sondern eine quantitative und qualitative Segmentierung des Reisemarktes aufzuzeigen.

# 3.1.4 Der Weg zu den JahresAktivitätenProfilen

Bei den JAP sollen Reisen bzw. "Reisevorfälle" auf quantitativer Basis zusammengefasst werden, um weitere Aktivitäten im Jahresverlauf und Motive für diese Reisen des speziellen JAP daraus hypothetisch abzuleiten.



Die einzelnen Schritte der empirischen Betrachtungen bestimmen folgende Fragen:

- In welche Region gehen die wichtigsten Reisen im Jahresverlauf?
- Mit welchen Verkehrsmitteln wurde angereist?

Aufgrund dieser ersten Aussonderung werden folgende Daten benötigt:

- Aus welchem Bundesland kommen die überrepräsentierten Gruppen des Profils?
- Was sind die vorwiegend überrepräsentierten Lebensphasen und Lebenszyklen bei den jeweiligen wichtigsten Reisen im Jahresverlauf? Hierbei kommen manifeste Daten der objektiven Lebenslage zum Tragen wie Alter, Verdienst, Familienstand, Kinder im Haushalt. Diese werden zu feststehenden Begriffen wie Gründer und Etablierte bzw. Singles und Paare verknüpft.
- Was sind die vorwiegenden Freizeitinteressen bzw. Freizeitbeschäftigungen der Profilgruppe?
- Welche Motivlagen und allgemeinen Einstellungen herrschen vor?

Nach der statistischen Verknüpfung dieser Daten sollen in einer hypothetischen Betrachtung Neigungen und Bedürfnisse, Kurzreisen und sich abzeichnende Trends für das jeweilige JAP abgeleitet werden. Am Ende dieses Prozesses stehen JAP als Basismodell. Weitere Vertiefungsmöglichkeiten ergeben sich in späteren Projektschritten, wenn das Medienverhalten und

Ansprechbarkeitspotenziale zur Implementierung von Optimierungspotenzialen untersucht werden sollen.

#### 3.2 Die Datengrundlage

Als Datengrundlage stehen im Wesentlichen zwei Marktforschungsanalysen im Bereich Tourismus zur Verfügung. Zum einen gibt es die Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.) aus dem Gruner+Jahr-Verlag, zum anderen gibt es in der Verbraucheranalyse 1999 (VA) ein Segment "Reisen", das zur Auswertung herangezogen werden kann. Die VA ist eine Gemeinschaftsuntersuchung der Axel Springer Verlag AG und der Verlagsgruppe Bauer.

Beide Analysen nehmen die Wohnbevölkerung Deutschlands ab 14 Jahren als Grundgesamtheit. Basisjahr ist jeweils das Jahr 1998, bei der VA zum Teil auch 1997.

#### 3.2.1 Die Reiseanalyse 1999 (RA)

Die aktuellen RA-Erhebungen schließen an die seit 1970 erhobenen Reiseanalysen des Studienkreises für Tourismus (ehemals Starnberg) an. Insofern sind sie über eine längere Zeitspanne vergleichbar.

Die Personenauswahl ist mit 7896 Personen zwar repräsentativ, für weitergehende statistische Analysen in weiteren Projektschritten ist die Wahrscheinlichkeit relativ groß, dass sich bei einer späteren differenzierteren statistischen Analyse keine repräsentativen Zahlen ergeben, und damit könnten diese Analysen in späteren Projektschritten nicht mehr konsistent sein.

Die RA verfügt über eine Vielzahl von Zielgruppendaten, dem konkreten Reiseverhalten sowie Zukunftsdaten.

Durch umfangreiche Variablensammlungen liegen ausführliche empirische Daten vor:

- Reiseintensität
- Ziele
- Verkehrsmittelwahl
- Reisedauer
- Urlaubsformen
- Kurzreisen
- Motive
- Unterkunft
- Aktivitäten vor Ort

Sie ist damit eine der umfassendsten Marktanalysen des Reisemarktes in Deutschland. Allerdings gibt die RA zumindest in ihrer allgemein zugänglichen Form keine näheren Informationen zum Medienkonsum.

Für den soziodemografischen Bezugsrahmen orientiert sich die RA an einem einfachen Lebensphasenmodell (F.U.R. 1998a), das sich von den soziodemografischen Merkmalen (Familienstand, Haushaltsgröße, Alter) ableitet:

- junge Unverheiratete (bis 39 J., ledig, ohne Kinder im Haushalt – kurz: HH)
- junge Verheiratete ohne Kinder (bis 39 J., verheiratet oder mit Partner, ohne Kinder)

- Familien mit kleinen Kindern (Kinder bis 6 J. im HH)
- Familien mit großen Kindern (Kinder zwischen 6-14 J. im HH). Familien mit kleinen <u>und</u> großen Kindern wurden nach Angaben der F.U.R. trotz z.T. unterschiedlicher Motivlagen der Phase "Familien mit großen Kindern" zugerechnet.
- ältere erwachsene Paare (40-59 J., verheiratet oder mit Partner, keine Kinder im HH)
- ältere Unverheiratete (40-59 J., ohne Partner, keine Kinder im HH)
- Senioren-Paare (älter als 60 J., verheiratet oder mit Partner)
- unverheiratete Senioren (älter als 60 J., ohne Partner)

Mehr als diese acht Kategorien, die aus lediglich einer Perspektive betrachtet werden, wird hier nicht angeboten.

Eine Betrachtung der allgemeinen Einstellungen (z.B. traditionelle Werte, Umweltbewusstsein etc.) ist nicht erfolgt, sodass evtl. wichtige Informationen zum Verhältnis Alltag und Urlaub fehlen.

Bei den Kurzreisen haben in der RA 98 (Basisjahr 1997) lediglich 44,8% der Befragten angegeben, dass sie eine oder mehrere Kurzreisen (Reisen zwischen einer und vier Übernachtungen außer Haus) unternommen haben. Dieser Wert erscheint generell nicht in valider Form abfragbar. Ein Problem mag hier die Definition und vor allem die Wahrnehmung der Befragten sein. Viele Befragte schei-



nen wohl auch schlichtweg vergessen zu haben, dass sie Kurzreisen zu Verwandten unternommen haben. Aus diesem Grund wird es sinnvoller sein, sich verstärkt auf qualitative bzw. hypothetische Informationen zu berufen.

Die RA ist eine bedeutsame Studie und sollte zumindest zu Vergleichszwecken herangezogen werden. Defizite für die Erstellung der JahresAktivitätenProfile ergeben sich bei den Phasen-/Zyklenkonzepten, die von Expert/inn/en als wichtige Erklärungskomponenten angesehen werden, und beim Fehlen von Angaben zur Mediennutzung und zu allgemeinen Einstellungen.

# 3.2.2 Die VerbraucherAnalyse 1999 (VA)

Die VA arbeitet nach den mittlerweile klassischen Methoden der quantitativen Forschung mit einem rollierenden Sample von 31.337 Befragten, d.h. es werden Befragte aus verschiedenen Umfragewellen zusammengefasst. Diese Auswahl ist für Marktforschungsumfragen sehr groß und dementsprechend aussagekräftig. Es bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten zu den Bereichen "allgemeiner Konsum", "Mediennutzung", "Freizeitgewohnheiten/Hobbys" und "allgemeine Einstellungen". Diese Variablen sind für spätere Projektschritte von großer Bedeutung.

Im Zentrum des Segments Reisen steht die Frage, ob in den letzen 12 Monaten eine oder mehrere Urlaubsreisen (länger als 5 Tage) gemacht wurden (Frage Nr. 52). Danach ergibt sich durch die Filterwirkung dieser Frage (Antwort ist "nein") eine Gruppe von Nichtreisenden.

Weiterhin wird nach der Jahreszeit (52 A), dem Ziel (52 B) und den Verkehrsmitteln (52 C) gefragt.

Für die Fragen 52 A-C wäre eine Aufteilung nach Zweit- bzw. Drittreise wünschenswert und gerade für dieses Projekt sinnvoll. Dies würde aber zu einem größeren Fragebogen führen.

Durch diese Fragestellung erhalten wir eine auf das Jahr 1998 bezogene "Momentaufnahme", die nach der Auswertung in Kapitel 4 eine sinnvolle Datenbasis für die Stoffstromanalyse darstellt.

Ein Problem bei der Verwendung der VA ist, dass durch das rollierende Erhebungsverfahren und die kumulative Wirkung der Reiseziel-Nennung in Fragen 52 A-C einige Reisen doppelt genannt sein könnten. Dies führt allerdings bei der reisemarktsegmentbasierten Betrachtungsweise nicht unbedingt zu Verzerrungen, sondern eher zu quantitativen Verschiebungen auf der Profilebene. Die Reisen haben aber (und darauf kommt es für die stoffstromanalytische Betrachtung an!) tatsächlich stattgefunden.

Des Weiteren gibt die VA 99 keine Informationen über die Dauer der Reisen und die Wahl des Hauptverkehrsmittels (z.B. mit Bahn/Bus/Auto/Fahrrad zu Flughafen/Bahnhof/Busabfahrtsstelle). Dies führt allerdings nur zu ungenauen Angaben im Bereich des Modal-Split, d.h. die Angaben bezüglich der Anreise müssten qualitativ ergänzt werden.

Weiterhin gibt es keine Informationen über die begleitenden Haushaltsmitglieder bzw. andere verwandte/bekannte Mit-



reisende. Diese Mängel können aber aufgrund der breiten empirischen Basis und des unten beschriebenen Lebensphasenund Lebenszyklenkonzepts, bei dem die Haushaltsstruktur berücksichtigt ist, vernachlässigt werden.

Ein besonderer Vorteil aber ist die Verknüpfung des Bedürfnisfelds mit einem Lebenszyklus- und Lebensphasenmodell, das im Folgenden kurz vorgestellt werden soll.

Es unterscheidet folgende Zyklen (VA 1999: 178), die sich hauptsächlich auf die Haushaltszusammensetzung beziehen:

- Einsteiger (bis 29 J., ohne eigene Kinder, in Schul-/Berufsausbildung)
   = 9,9% der Gesamtbevölkerung über
   14 Jahre (B)
- Gründer (bis 29 J., ohne eigene Kinder, berufstätig oder haushaltsführend)
   = 8,3% d. B
- Familien (mit eigenen Kindern unter 14 J. im Haushalt) = 20,9% d. B
- Etablierte (40-59 J., ohne eigene Kinder im Haushalt) = 26,5% d. B
- Senioren (ab 60 J., Rentner, ohne eigene Kinder im Haushalt) = 23,0% d. B
- nicht zuordenbare Restgruppe
   = 11,3% d. B

Zur Differenzierung wurden noch folgende Phasen unterteilt, die das Alter als bestimmende Größe berücksichtigen:

• junge Singles (bis 39 J., unverheiratet bzw. ohne Partner) = 19,1% d. B

- junge Doubles o. Ki. (bis 39 J., verheiratet oder mit Partner, o. Ki.)
   = 6,2% d. B
- junge Doubles m. Ki. (bis 39 J., verheiratet oder mit Partner, m. Ki.)
   = 15,2% d. B
- ältere Doubles m. Ki. (ab 40 J., verheiratet/mit Partner, m. Ki.) = 5,9% d. B
- ältere Doubles o.Ki. (ab 40 J., verheiratet oder mit Partner, o. Ki.)
   = 38.4% d. B
- ältere Singles (ab 40 J., unverheiratet bzw. ohne Partner) = 15,2% d. B

Diese Betrachtungsweisen sind differenzierter als das Modell der RA und erlauben eine weitere Eingrenzung der Zielgruppen. Für die Implementierung von Nachhaltigkeit wird es eine wichtige Basis sein, zwei Konzepte zu betrachten. Diese Einteilung wird es im späteren Verlauf des Projekts leichter machen, Entlastungspotenziale zu entwickeln, die anhand dieser Modelle leichter (phasenoder zyklennah) umgesetzt werden können. Damit bleiben Optimierungsvorschläge nicht im luftleeren Raum, sondern haben eine aus dem Marketing entnommene Anwendungsbezogenheit.

#### 3.2.3 Die Auswahl

Für die Entwicklung des Basismodells der JAP, insbesondere zur Darstellung der Konzentrationen und Relationen und der soziodemografischen Modelle, ist die VA also gut geeignet. Sie bietet als besondere Leistung die Verknüpfungsmöglichkeit zu allgemeinen Einstellungen, Mediennutzung bzw. zum Konsumverhalten.



Um die oben beschriebenen Mängel auszugleichen, sollten allerdings Zusatzinformationen aus der RA und qualitative Analysen hinzugezogen werden. In einem Datenabgleich bezüglich der Herkunftsbundesländer der JAP-Gruppen kann die Basis für eine Mittelung versucht werden. Sie wird im Anhang dargestellt.

Generell bleibt allerdings zu bemerken, dass es keine ideale Datengrundlage gibt, die allen Ansprüchen für die Erstellung eines JAP-Basismodells genügt. Deshalb müssen den einzelnen JAP Daten hypothetisch zugeordnet werden. Dies betrifft vor allem die Motiv- und Kurzreisenangaben. Insbesondere für die Motivgenese fehlen generelle, systematische, tiefer gehende Analysen für die einzelnen JAP. Hierbei wären Leitbildforschungen, Reisebiografien und Tiefeninterviews (Flick et al. 1995) wichtig.

Für die Szenarienberechnungen muss es aufgrund der nicht alle Aspekte berücksichtigenden Datenlage zum größeren Teil einen qualitativen und hypothetischen Dateninput geben.

# 3.3 Die JahresAktivitätenProfile im Einzelnen

Im Folgenden werden die Hauptreiseziele und Hauptverkehrsmittel nach der vorher beschriebenen Methodik als Basismodell berechnet. Die quantitativen Analysedaten stammen aus der Verbraucheranalyse 1999/1 (VA 99). Diese Daten werden mit denen der Reiseanalyse verglichen und gegebenenfalls mit qualitativen bzw. hypothetischen Informationen ergänzt.

Insgesamt wurde auf 36,07 Mio. Reisende hochgerechnet.

27,44 Mio. Personen sind nach der VA nicht gereist, dies ergibt JAP 0 und wird in Kapitel 3.3.5 näher beschrieben.

# 3.3.1 JAP 1: Mit dem Flugzeug zum Mittelmeer (Atlantik)

Bei dieser allgemeinen Bezeichnung wurden Reisen gezählt, die mit dem Flugzeug (Mittelstrecke = 800 bis 3000 km Entfernung, sowohl Charter als auch Linienflug) nach Italien, Spanien (mit Balearen und Kanaren), Portugal, Griechenland, Türkei, Nordafrika eine Reise angetreten haben. Frankreich wurde hierbei nicht eingerechnet.

#### **Empirisch-quantitative Auswertungsergebnisse**

Dieses Profil beinhaltet 11,94 Mio. Reisen und ist damit die größte darstellbare Profilgruppe an Reisenden.

Weitere Eigenschaften der Profilgruppe:

- überrepräsentierte Herkunftsregionen: Berlin (6,7% = 0,80 Mio. absolut), Nordrhein-Westfalen (23,6% = 2,82 Mio. absolut), Bayern (1,82 Mio. absolut = 15,2%)
- überrepräsentierte Lebenszyklen:
   Gründer und Einsteiger (zusammen
   25,5% = 3,04 Mio. absolut) in absoluten Zahlen stärkster Zyklus sind die
   "Etablierten" mit 3,66 Mio.
- überrepräsentierte Lebensphase: junge Singles und junge Doubles ohne Kinder (zusammen 35,1%) in absoluten Zahlen stärkste Phase sind die "Älteren



Doubles ohne Kinder" mit 4,31 Mio. Reisen

- überrepräsentierte relevante Freizeitbeschäftigungen: sportliche Aktivitäten, Wassersport, Inlineskating (als Trendsportart), Tennis, Konzerte besuchen
- überrepräsentierte Feststellungen/ Meinungen: Genussorientierung, äußeres Erscheinungsbild ist wichtig
- unterrepräsentierte Feststellungen/ Meinungen: auf Wohnen und Einrichten wird wenig Wert gelegt, Kochen und Backen sind nicht wichtig

Insgesamt ergibt sich eine starke Divergenz bei den Phasen und Zyklen zwischen struktureller Überrepräsentanz (eher Jüngere) und absoluter Anzahl (eher Ältere). Insofern wird es wichtig werden, bei den Akzeptanzpotenzialen eine lebensphasenspezifische Betrachtung vorzunehmen, da sicherlich Altersgruppen ihre besonderen Bedürfnisse und v.a. eine unterschiedliche Mediennutzung haben. Eine jahreszeitenspezifische Betrachtung wäre hier von Vorteil, da sich evtl. eine Überrepräsentanz von älteren Profilangehörigen im Winter ergibt.

#### Qualitative und hypothetische Ergänzungen

Das zentrale Reisemotiv ist das mediterrane Klima und die Nähe zum Meer als Basis von (Wasser-)Sport und Baden.

Eine lebensphasenorientierte Betrachtung ergibt die Tendenz, dass hier jüngere Leute bei aktiver Freizeitbeschäftigung vermutlich mit ostentativ-extrovertierter Ausrichtung (z.B. Erlebnissportarten) überre-

präsentiert sind. Reisen ist für sie ein Grundbedürfnis mit Gestaltungs- und Erlebnisorientierung. Klima und geografische Gegebenheiten (Meer) rangieren bei der Zielwahl auf den oberen Rängen der Präferenzenskala. Die Profilgruppe will Abwechslung bei den möglichen Aktivitätsangeboten und Destinationen. Moden und Trends spielen dabei eine wichtige Rolle. Die Gestaltung der Wohnung als "zentraler Ort" in der Heimatregion scheint keine große Rolle zu spielen. Die Budgetverteilungsprioritäten scheinen hier eher beim Reisen zu liegen.

Durch die Insellage der wichtigsten Reiseziele (Balearen, Kanaren etc.) ist es auch aus Reisedauergründen (fast) notwendig, mit dem Flugzeug als Hauptverkehrsmittel anzureisen.

Bei den Zusatzreisen empfiehlt sich die Annahme, dass diese Profilgruppe sehr aktiv ist und mehrere Zusatzreisen durchgeführt werden. Wichtig sind die Module "Skifahren" und Besuch einer "inländischen Großstadt".

Als Trends zeichnen sich ab, dass das Reisegebiet weitgehend erschlossen (einschließlich der entsprechenden Umweltproblematik) und bekannt ist. Für eine zukünftige Entwicklung wird einerseits ein variierendes Angebot an Trendsportarten vor Ort von Bedeutung sein, andererseits werden finanzstärkere Profilsegmente in fernere Ziele wie die Karibik reisen.

Für das Profilsegment "Senioren" zeichnet sich ein Trend zu Wellness-Angeboten und gehobener Infrastruktur ab.





#### 3.3.2 JAP 2: Mit dem PKW/Wohnmobil an die Nord- bzw. Ostsee

Hierbei wurden Reisen gezählt, die mit dem PKW, PKW mit Wohnwagen bzw. Wohnmobil als Hauptverkehrsmittel der Reise durchgeführt wurden. Die Ziele sind: Nordsee, Ostsee, Skandinavien, Großbritannien bzw. Irland. Die Entfernung zwischen Wohnregion und Reiseziel ist entsprechend variabel.

Zentrale Reisemotive sind mildes bis kühles Klima, Nähe zum Meer, unabhängige Mobilität vor Ort.

#### **Empirisch-quantitative Auswertungsergebnisse**

Zu dieser Gruppe zählen 5,11 Mio. Reisen.

Wichtige Eigenschaften:

- überrepräsentierte Herkunftsregionen: Hamburg (2,9%), NRW (24,2% = 1,24 Mio. absolut), Niedersachsen (12,2%)
- überrepräsentierter Lebenszyklus: Familien (32,6% = 1,67 Mio. absolut)
- überrepräsentierte Lebensphasen: ältere Doubles mit Kindern (10,8% = 0,55 Mio. absolut), junge Doubles mit Kindern (22,3% = 1,14 Mio. absolut), die in absoluten Zahlen größte Gruppe ist diejenige der älteren Doubles ohne Kinder mit 1,96 Mio. Reisen
- überrepräsentierte Freizeitbeschäftigungen: Autofahren, Heimwerken, Fahrradfahren, Pferde, Sport allgemein

- überrepräsentierte Feststellungen/Meinungen: Verschönerung der Wohnung ist wichtig
- es gibt keine deutlich unterrepräsentierte Feststellungen/Meinungen, d.h. es gibt eine fast durchgängig durchschnittliche Zustimmung zu den vorgegebenen Items

Bei diesem JAP ergeben sich aus der quantitativen Analyse keine nennenswerten Anhaltspunkte für Motive, da sich die Antwortwerte nur selten in der Überbzw. Unterrepräsentanz befinden.

# Qualitative und hypothetische Ergänzungen

Als mögliche Kurzreisen bieten sich an: "Verwandte" (ggf. zweimal), "Inländische Großstadt" (als Komplementärmotiv zum Urlaub im ländlichen Raum am Meer).

Für eine nähere Betrachtung der Motive ist ein Ausschnitt aus einem Interview wichtig:

"Sandstrand soweit das Auge reicht [...] wo sonst kann man so wunderbar spazieren gehen, sich ungezwungen über "Gott und die Welt" Gedanken machen. Für jemanden wie mich, der es nicht so sehr heiß mag und sein Urlaubsziel zudem schnell erreichen möchte, ist die Nordsee auch aus diesen Gründen ein optimales Urlaubsziel. Sobald ich Nordseeluft atmen kann, beginnt bei mir Erholung." (Stellungnahme K vom Juni 1999)

Der Interviewte gehört der Lebensphase "Junge Doubles mit Kindern" und dem Zyklus "Familie" an: Er arbeitet in verantwortlicher Position im Dienstleistungssektor mit straffer Zeitplanung.



Auffällig an dieser stark gebündelten Äußerung ist:

- Starke sinnliche (Landschafts-) Wahrnehmung und -Orientierung ("soweit das Auge reicht", "atmen").
- Authentische Natur ist die subjektiv benannte Basis für die Erholung.
- Urlaub ist Gegensatz zum Alltag.
- Dezidierte Kenntnis über die Situation vor Ort fließt in die Reiseentscheidung ein.
- Die Landschaft ist weniger eine Kulisse als eine Notwendigkeit.
- Die Entfernung sollte gering sein.

Hierbei kristallisiert sich der Urlaub als Antipol zum Alltag heraus. In anderen Interviews fielen auch die Begriffe "Seele baumeln lassen" bzw. "allein in der Natur sein". Dadurch ist es wichtig, die Unberührtheit der Landschaft als Voraussetzung für ein interessantes Urlaubsziel in dieser Region zu nennen.

Es ist also für ein großes Segment wichtig, dass bei Reisen die Suche nach "Kontrastzeit" und dem dafür nötigen "Kontrastraum" wie Nischen, Ruhezonen, Schutzzonen (Meier-Dallach 1998) als Motiv im Mittelpunkt steht. Für die anderen JAP ergibt sich eher ein kleineres bzw. vermischtes Segment mit diesem Motiv.

# 3.3.3 JAP 3: In die Alpen mit dem PKW

Bei diesem JAP wurden Reisen gezählt, die im Frühjahr, Sommer oder Herbst unternommen wurden. Die im Winter Reisenden wurden nicht mitgerechnet, da Skireisen als Zusatzreise-Modul berechnet werden. Reiseziele sind "Alte Bundesländer: Alpen", Österreich und die Schweiz. Die Verkehrsmittel sind PKW und PKW mit Wohnwagen/Wohnmobil.

#### **Empirisch-quantitative Auswertungsergebnisse**

Bei diesem JAP handelt es sich mit 5,42 Mio. Reisen um das zweitgrößte Profil.

- überrepräsentierte Herkunftsregion: Bremen (1,2%), NRW (1,20 Mio. absolut = 22,1%), Bayern (0,91 Mio. abs. = 16,7%)
- überrepräsentierte Lebenszyklen: Etablierte (34,5% = 1,87 Mio. absolut)
- überrepräsentierte Lebensphase: ältere Doubles ohne Kinder (51,7% = 2,80 Mio. absolut), ältere Doubles mit Kindern (8,1% = 0,44 Mio. absolut)
- überrepräsentierte Freizeitbeschäftigungen: Wandern (58,1%), Skifahren (33,5%), Heimwerken/Do-it-yourself (38,7%)
- überrepräsentierte Feststellungen/Meinungen: Umweltbewusstsein (min. 54,2%), Wichtigkeit der Haushaltsführung (max. 75,0%), Wohnen/Einrichten (max. 61,6%), Marken/Qualitätsbewusstsein
- unterrepräsentierte Feststellungen/ Meinungen: hierbei ergeben sich keine konsistenten Daten

Bei den Freizeitbeschäftigungen und Feststellungen/Meinungen ergibt sich



eine Tendenz zu Interesse an Qualität. Dieses Interesse wird sowohl bei den Bedürfnisfeldern "Wohnen" als auch "Reisen" liegen.

Ebenso sind aktive Freizeitbeschäftigungen hier von großer Bedeutung.

#### Qualitative und hypothetische Ergänzungen

Bei den Kurzreisen sollten die Module "Ski" und eine Kurzreise in das "Mittelgebirge" hinzugefügt werden. Dies ergibt sich daraus, dass in der Freizeit gerne Sport (Ski und Wandern) getrieben wird und ein großes Interesse an Kulturveranstaltungen besteht.

Hinzu kommt, dass beim Profilsegment "Ältere Doubles ohne Kinder" ein erhöhtes Zeitbudget vorhanden ist, das weniger organisatorische und familiäre Verpflichtungen beinhaltet.

Bei diesem JAP ergibt sich weiterhin eine Tendenz zu starker Umwelt-/Landschaftswahrnehmung und Nutzung. Während der Reise werden viele Anfahrten zu Wanderungen/Unternehmungen in Städte gemacht. Dies wird durch die weiträumige Erschließung der Alpen begünstigt.

Die zunehmende Nutzung der Landschaft als Kulisse für Trend- und Erlebnissportarten zeigt, dass diese Region zunehmend auch für andere Zyklen und Phasensegmente interessant wird. Bei den Szenarien zeigt sich somit ein stärkeres Wachstum dieses Segments. Eventuell ergibt sich eine Gleichverteilung durch Abwanderung der "Etablierten" zu Fernreisen.

Bei den Trendentwicklungen weisen Experten (Statements auf dem 2. Projektworkshop) darauf hin, dass die Zielregion Alpen in Zukunft verstärkt für Kurzreisen genutzt wird. Dies wird durch die von den Urlaubsorten immer häufiger organisierten "Mega-Events" begünstigt. Sie werten das "Image" der Orte auf, dienen also dem Marketing und der Gastronomie vor Ort für kurzfristig höhere Auslastungen. Diese Art des Marketings führt häufig zu Nutzungskonflikten mit der Gruppe der "angestammten" Reisenden.

# 3.3.4 JAP 4: Fernreisen mit dem Flugzeug

Bei diesem Profil handelt es sich um 2,47 Mio. Reisen, die wegen ihrer in der Zukunft zunehmenden Bedeutung berücksichtigt werden. Diese Zahl ist aufgrund der Fragenvorgaben in der VA wohl als zu niedrig zu betrachten, da einige Ziele in der nicht berechneten Restkategorie "andere Ziele" (z.B. Mittel- und Osteuropäische Länder, Südamerika, Indien, Subsahara-Afrika etc.) erwähnt sind. Gezählt wurden für JAP 4 die Regionen "Arabische Halbinsel", "USA/Kanada", "Karibik", "Fernost", "Australien, Neuseeland, Südsee" mit dem Hauptverkehrsmittel "Flugzeug". Die Entfernung der Flugreise liegt damit zwischen 3.000 km und 20.000 km. Dies wird bei der Stoffstromanalyse besonders berücksichtigt werden müssen.

#### **Empirisch-quantitative Auswertungsergebnisse**

Hierbei ergeben sich folgende Daten:

• überrepräsentierte Herkunftsregion: Hamburg (3,4%), Bremen (1,3%), Bayern (21,6% = 0,53 Mio. abs.),

NRW (0,39 Mio. = 15,8%), Hessen (9,2% = 0,23 Mio.)

- überrepräsentierter Lebenszyklus: Gründerphase (14,1% = 0,35 Mio.), Etablierte (0,81 Mio = 32,8%)
- überrepräsentierte Lebensphase: junge Singles (26,3%= 0,65 Mio.)
- strukturell unterrepräsentiert, aber in absoluten Zahlen größte Lebensphase: ältere Doubles ohne Kinder mit 0,90 Mio. Reisen
- überrepräsentierte Freizeitbeschäftigungen: Skifahren (40,8%), Wassersport (27,2%), Tennis spielen (26,9), Konzerte besuchen (39,5%), Internet surfen (12,6%)
- überrepräsentierte Feststellungen/Meinungen: Interesse an Geldangelegenheiten (max. 73,0%), Interesse an ausländischen Gerichten (67,8%), Qualitätsdenken und dessen Umsetzung (max.83,9%)

Zu diesem JAP gehören viele kulturell aktive und sportliche Personen.

Ein deutlicher Trend zeichnet sich aufgrund des hohen Qualitätsinteresses bei den Ansprüchen sowohl zu Hause als auch im Urlaub ab. Das "Zuhause" muss als "Ausgangsbasis" gut und qualitativ hochwertig ausgestattet sein, während auch an das Reiseziel immer höhere Ansprüche gestellt werden. Expertenmeinungen spiegeln diesen Trend wider.

#### Qualitative und hypothetische Ergänzungen

Bei den allgemeinen Reisemotiven ergibt sich allein durch die verschiedenen Zielregionen ein differentes "Patchwork", das durch die überrepräsentierten Gruppen "Jüngere" und "Ältere" einerseits im Sinne einer Differenzierung verstärkt und andererseits durch die Motivlagen strukturiert wird. Selbst bei den "Jüngeren" liegen die Reisemotive hier zwischen "Aufbruch zum Neuen" und der Suche nach "Ankerungspunkten" bzw. "Fluchtburgen" (Kramer/Lutz 1992 und Kubina 1990). Auf dieser Bandbreite bewegen sich die Bedürfnisse bei Fernreisen und bestimmen Fremdbild und Selbstbild der Reisenden und "Bereisten" (Wiener 1997).

Die Wahl des Verkehrsmittels wird einerseits durch die Überwindung einer großen Distanz in kurzer Zeit (Zweckorientierung) und andererseits durch eine technophile Einstellung geprägt.

Für die Entwicklung von Entlastungspotenzialen wird es daher besonders wichtig sein, die Segmente "Jüngere" (strukturelle Überrepräsentanz) und "Ältere" (größere absolute Zahlen) ähnlich wie bei JAP 1 getrennt zu betrachten. Insgesamt ergibt sich durch die Datenlage eine sehr aktive Zielgruppe mit hohen Ansprüchen im sportlichen und kulturellen Bereich. Dementsprechend sind folgende Zusatzreisen zuzuordnen: "Europäische Großstadt" und "Skifahren".

Weiterhin ist festzuhalten, dass diese Profilgruppe insgesamt

 informierter ist als durchschnittliche Pauschalreisende



- durch z.T. höhere formale Bildung, wie z.B. durch erworbene Fremdsprachen und Interesse am Fremden ("ausländische Gerichte"), ergibt sich eine größere kulturelle Sicherheit
- durch die Entfernung zwischen Wohnregion und fernem Urlaubsziel konstituiert sich Erholung als Gegenwelt zum Alltag

Als Trends ergeben sich steigende Ansprüche an die Qualität und die Suche nach neuem Fremden, das "bisher nicht entdeckt war", eigentlich noch nicht "erschlossen" ist und nicht an "touristisch ausgetretenen Pfaden" liegt.

Für eine quantitative Verstärkung spricht ein in den letzten Jahren steigender Absatz von Pauschalreisen in die Karibik. Bei diesem Angebotssegment stehen die oben beschriebenen Motive nicht im Vordergrund. Vielmehr lässt das niedrige Preisniveau – z.T. unter dem eines Spanien-/Kanarenurlaubs – dieser Reisen darauf schließen, dass die Reisenden diese Ziele aufgrund des günstigen Preises (aufgrund der disparaten Weltmarktbedingungen für Dienstleistungen) und der "Sonnensicherheit" wählen. Hier findet z.T. eine Verlagerung des Segments aus JAP 1 statt.

Weiterhin ergibt sich häufig eine immer schwierigere Abgrenzung von geschäftlichen und privaten Reisen, was durch die stärkere ökonomische Globalisierung und die Kundenbindungssysteme der Luftverkehrsgesellschaften und deren Allianzen durch "Meilensammeln" begünstigt wird.

Trotz der zur Zeit quantitativ gering erscheinenden Bedeutung dieses Profils

sagen Expert/inn/en dieser Profilgruppe ein starkes Wachstum voraus.

Eine wichtige Frage aus dem Bereich der Bewusstseinstransformation ergibt sich insbesondere bei JAP 4 (Fernreisen): Gibt es in den Zielländern der entwicklungspolitischen Schwerpunktregionen wie Afrika, Lateinamerika und Teilen Asiens tourismusinduzierte umweltbezogene Verhaltensänderungen der Einheimischen, die sich aus dem Kontakt zwischen Reisenden und Einheimischen ergeben? Hierbei müsste das weite Umfeld der Reisenden und deren umweltbezogene Intention untersucht werden.

# 3.3.5 JAP 0: Keine Reise, die länger als 5 Tage dauert

Zu diesem JAP gehören 27,44 Mio. Nichtreisende.

#### **Empirisch-quantitative Auswertungsergebnisse**

- überrepräsentierte Wohnregionen:
   Mecklenburg-Vorpommern (3,3% = 0,90 Mio. absolut), Schleswig-Holstein (4,1%)
- überrepräsentierter Lebenszyklus: Senioren (31,3% = 8,59 Mio.)
- überrepräsentierte Lebensphase: ältere Singles (22,8% = 6,27 Mio.)
- überrepräsentierte Freizeitbeschäftigungen: Stricken, Häkeln (25,6%), ansonsten ist keine der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten überrepräsentiert



- überrepräsentierte Feststellungen/Meinungen: hierbei ergibt sich keine deutliche Überrepräsentanz
- unterrepräsentierte Feststellungen/ Meinungen: Markenbewusstsein, Qualitätsbewusstsein sind weniger stark ausgeprägt

Bei diesem JAP konzentrieren sich die soziodemografischen Angaben auf ältere passive Personen, bei denen wenigstens eine der Grundbedingungen für das Reisen oder wenigstens das Interesse fehlt.

#### Qualitative und hypothetische Ergänzungen

Bei den Kurzreisen ergeben sich nur unterrepräsentierte Strukturwerte, d.h. die Befragten sind durchweg passiver als die anderen Befragten.

Bei den heterogen strukturierten Angehörigen dieses JAP fehlt es also an einer der Voraussetzungen zum Reisen.

#### Dazu gehören:

- kein frei verfügbares Budget durch niedriges (Transfer-)Einkommen (vgl. Schienstock et al. 1999)
- kein "Reisezeitfenster" (Landwirte und Selbstständige)
- gesundheitliche Probleme
- · kein Interesse am Reisen

Ein besonderes Augenmerk wird hier auf den Entwicklungsmöglichkeiten dieses großen Segments liegen.

# 3.4 Potenziale des JAP-Ansatzes – Zwischenfazit

Zielsetzung bei der Entwicklung des JAP-Ansatzes war es, die Motive des Reiseverhaltens herauszuarbeiten. Dies ist aufgrund der Datenlage ansatzweise gelungen und vor allem qualitativ ergänzt worden.

Somit wurde mit dem JAP-Ansatz einerseits ein sozialwissenschaftlicher Forschungsansatz entworfen, der vielen methodologischen Anforderungen im Rahmen einer Methoden-Mischung bis hin zur sozialen Modellierung entsprechen kann. Des Weiteren stellt der Ansatz eine gute Basis für den Übergang zur Stoffstromanalyse dar und gibt empirisch abgesicherte Hinweise für die weiteren Schritte im Projekt.

Es ergeben sich noch weitere Potenziale dieses Ansatzes, die im Folgenden beschrieben werden:

#### Differenzierung

Weitere Auswertungen der Datenbasis auf konkret überrepräsentierte Lebensphasen und -zyklen in den JAP-Gruppen sollten zur weiteren Analyse und Verfeinerung durchgeführt werden. Dabei könnte z.B. JAP 1 unterteilt werden in ein Subprofil 1.1 und ein Subprofil 1.2. In einem Subprofil 1.1 könnten beispielsweise nur die statistisch überrepräsentierte Zyklen "Junge Singles"/"Junge Doubles ohne Kinder" näher untersucht werden.

Beim Subprofil 1.2 könnten dann entsprechend die "Etablierten" näher analysiert werden. Somit können konkrete Alternativangebote phasen-/zyklennah ent-



wickelt werden. Die Möglichkeiten der Ansprechbarkeit ergeben sich aus den in der VA vorhandenen Informationen über die Mediennutzung. Ebenso werden die Variablen Freizeitinteressen, Einstellungen und sozioökonomische Segmentierung berücksichtigt werden.

Bei der großen Anzahl der Befragten bei der VA (31.337 Personen) bleiben die daraus folgenden Ergebnisse konsistent.

Diese Differenzierung wird für die Berücksichtigung der soziodemografischen Veränderungen für die Szenarienberechnung wichtig sein.

#### Datenvergleich RA und VA

Bei der Betrachtung von RA und VA in einem Vergleich der terrestrischen Daten (Herkunftsregion und Zielregion, s. Anlage) ergeben sich z.T. signifikante Unterschiede, die zumeist auf unterschiedliche Variablenkumulationen oder Unterschiede in der (zufälligen) Auswahl zurückzuführen sind:

- Bei JAP 1 sind die Zahlen der RA größer.
- Bei JAP 2 sind die Zahlen der VA größer (Variable).
- Bei JAP 3 ergeben sich signifikante Unterschiede hauptsächlich bei den Herkunftsregionen (v.a. Thüringen, NRW, Niedersachsen).
- Bei JAP 4 sind die Zahlen durch Variablenunterschiede sowohl in der Summe als auch bei einzelnen Herkunftsregionen (Baden-Württemberg, Hessen, Schleswig-Holstein) äußerst divergierend.

 Bei JAP 0 ergibt sich ein nicht erklärbarer Unterschied von rund 12 Mio. Nichtreisenden.

Im Sinne eines vorsichtigen Daten-Inputs für die Stoffstromanalyse ist es wichtiger, die Daten der VA zu verwenden oder höchstens den Durchschnitt heranzuziehen, damit die Endergebnisse auf einer sicheren und garantiert nicht überhöhten Basis stehen. Insbesondere die Werte der RA bei den JAP mit Flugreisen (1+4) liegen extrem höher.

#### Potenziale über das Projekt hinaus

Mit dem JAP-Ansatz wurde ein Basismodell entworfen, das noch weiterer Differenzierung und Spezifizierung bedarf.

Über das Projekt hinaus wird folgendes wichtig sein:

- Der Frage nach weiteren Variablen wird zur deutenden Erklärung von Bedeutung sein: Begleitung, Verkehrsmittel, Reisedauer, Teilnehmer/innenstruktur, Organisationsform. Diese Daten sind ansatzweise bei der RA vorhanden und sollten durch qualitative Interviews gestützt werden.
- Es sollte eine reliable Verknüpfung mit der Variablen "Kurzreise" als wichtiges Element der Beschreibung des wachsenden Markts der Kurzreisen im Tourismussektor hergestellt werden.
   Ebenso sind die Motive der Kurzreisen nur unzureichend erforscht.
- Die Verbindung mit weiteren wichtigen Reisen ist bisher nicht mit ausreichenden Daten belegbar. Gibt es zwischen den verschiedenen JAP Verbindungen bei der Nachfrage?



- Die qualitative Analyse, wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben, zeigt, wie wichtig ein Methoden-Mix ist, um eine bessere Tiefenschärfe der einzelnen JAP zu erzielen. Hierfür werden Tiefeninterviews für alle JAP benötigt (Flick et al. 1995).
- Zur Beschreibung des langfristigen Reiseverhaltens bzw. von "Reisebiografien" sollten über mehrere Jahre Vergleichsumfragen mit denselben Personen durchgeführt werden, um eine Systematik des "springenden" Reiseverhaltens zum einen generell zu überprüfen und zum anderen die Bedürfnisse dafür in einem Erklärungsmodell darstellen zu können (Warsewa in Brand 1997). Dabei könnte auch die Überlegung, dass Reisende Reiseziele "sammeln", als "Kollektionismus-These" mithilfe einer langfristigen Untersuchung näher bearbeitet werden.
- Im Rahmen der Weiterentwicklung des JAP-Ansatzes sollte durch die Entwicklung von Leitbildern der einzelnen JAP ein Konzept von Kundenbindungssystemen für Marketingzwecke entworfen werden.
- Das Basismodell kann auch zur quantitativen Erfassung des Reiseverhaltens der Bevölkerungen anderer Länder dienen.

#### 3.5 Synopse: JahresAktivitäten Profile und Stoffstromanalysen

Um die Umweltbelastungen touristischer Aktivitäten auf der Basis von Daten zur Markt- und Konsumentenforschung aus der Verbraucheranalyse über Stoffstromanalysen ermitteln zu können, galt es die JahresAktivitätenProfile so zu "übersetzen", dass:

- der wichtigsten für das JAP prägenden Reise im Jahr typische Zusatzreisen modellhaft über Annahmen zugeordnet werden,
- 2. der wichtigsten Reise und den Zusatzreisen eine bestimmte Dauer zugeschrieben wird.

Diese Synopse wurde im Rahmen des Projekts für drei JAP hergestellt. Ausgewählt wurden:

- JAP 1 (Mit dem Flugzeug zum Mittelmeer)
- JAP 3 (In die Alpen mit dem PKW)
- JAP 4 (Fernreisen mit dem Flugzeug)

Die Auswahl beruht einerseits auf der Tatsache, dass die Aufwendungen der Stoffstromanalyse für alle fünf JAP im Rahmen dieses Projekts zu hoch gewesen wären. Darüber hinaus stellten die ausgewählten JAP sehr unterschiedliche Ansprüche bei der Erprobung der Anwendung von Stoffstromanalysen auf touristische Aktivitäten (siehe Kapitel 4.2 und 4.3).

Bei dem Versuch, der wichtigsten Reise im Jahr, welche die JAP charakterisiert, zusätzliche Reisen zuzuordnen, wurde deutlich, dass die Datenlage bei öffentlich zugänglichen Quellen zu den zusätzlichen Kurzreisen sehr schlecht ist. Es bestehen kaum Informationen zu der Anzahl und der Art von Kurzreisen, die im Laufe eines Jahres gemacht werden.



Die Anzahl der Reisen, zusätzlich zu der wichtigsten Reise im Jahr, wurde in diesem Projekt daher auf Annahmen gestützt. Dabei wurden relativ konservative Abschätzungen getroffen. Jedem JAP wurde durchschnittlich jeweils nur eine zusätzliche Kurzreise zugewiesen. – Eine Sonderstellung nehmen die Skireisen ein: Dazu wurde folgende Annahme getroffen: Aus den Daten der Verbraucheranalyse geht hervor, welcher Anteil der Reisenden eines JAP Skifahren als Freizeitbeschäftigung hat. Vereinfachend wurde angenommen, dass dieser Anteil einmal im Jahr eine Skireise macht.

Die Art der zusätzlichen Kurzreisen wurde qualitativ und hypothetisch auf der Basis der Informationen aus dem Lebensphasen- und Lebenszyklusmodell der Verbraucheranalyse bestimmt. Dabei wurden bewusst unterschiedliche Arten von Kurzreisen gewählt, um zu prüfen, ob Unterschiede bei der Intention und Art einer Kurzreise sich auch auf der Seite der damit verbundenen Umweltbelastungen niederschlägt. Ein Beispiel: Das JAP 4 (Fernreisen) steht für eine aktive sportliche Profilgruppe. Dementsprechend wurde dem JAP 4 eine Kurzreise in eine "Europäische Großstadt" zugeordnet. Auf eine Betrachtung der Verwandtenreisen wurde verzichtet, da diese oftmals ohne Übernachtungen durchgeführt werden. In der folgenden Tabelle sind die JAP mit den zusätzlichen Reisen zusammengefasst dargestellt.

Reise	JAP 1	JAP 3	JAP 4
Wichtigste Reise	Mittelmeer	Alpen	Fernziel
Großstadt (EU)			✓
Großstadt (D)	✓		
Ländliche Region (D)		✓	
Skireise	32%1)	33%1)	41%
Quelle: abgeleitet aus den Da	aten der VA.		

Tabelle 1 JAP: Wichtigste Reisen und Zusatzreisen im Überblick



Wichtig im Hinblick auf die stoffstromanalytischen Untersuchungen war die angenommene Reisedauer der einzelnen Reisen. Diese Daten wurden im Wesentlichen aus den Daten der Reiseanalyse übernommen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die angenommene Anzahl an Übernachtungen pro Reise für die drei ausgewählten JAP. Auf dieser Basis konnten die Daten aus den Studien der Markt- und Konsumentenforschung in die Stoffstromanalysen im Bereich Tourismus Eingang finden.

Reise	JAP 1	JAP 3	JAP 4
Wichtigste Reise	14	14	21
Großstadt (EU)			3
Großstadt (D)	2		
Ländliche Region (D)		2	
Skireise	7	7	7
		Quelle: abgeleite	et aus den Daten der RA

Tabelle 2 Anzahl der Übernachtungen für alle Reisen der JAP im Überblick



# 4. Stoffstromanalyse ausgewählter JahresAktivitätenProfile

Welche Umweltauswirkungen sind mit den im Kapitel 3 beschriebenen touristischen JahresAktivitätenProfilen (JAP) verbunden?

Wie lassen sich diese Umweltauswirkungen reduzieren?

Wo bestehen die größten Potenziale zur Verringerung der Umweltbelastungen durch touristische Aktivitäten?

Gerade in einem so komplexen Bedürfnis- und Handlungsfeld wie dem Tourismus gibt es auf diese Fragen keine einfachen Antworten. Doch um im Sinne des Leitbilds einer nachhaltigen Entwicklung handeln zu können, müssen die ökologischen, sozialen und ökonomischen Auswirkungen zunächst einmal erkannt und transparent dargestellt sein. – Für die ökologische Dimension einer nachhaltigen Entwicklung bedeutet dies, dass die Umweltauswirkungen, die mit Aktivitäten im

Bereich des Tourismus verbunden sind, analysiert werden und den Aktivitäten zugeordnet werden. Nur auf dieser Basis ist es möglich, mit allen Akteuren an der Reduzierung der Umweltbelastungen zu arbeiten und zu einer nachhaltigeren Entwicklung im Tourismus zu kommen.

Bedürfnisfeldorientierte Stoffstromanalysen helfen, diese Informationen über die Umweltauswirkungen bestimmter Aktivitäten bereitzustellen. Das Öko-Institut arbeitet seit mehreren Jahren in anderen Bedürfnisfeldern (Bauen und Wohnen, Mobilität) erfolgreich mit diesem "Werkzeug" (Öko-Institut 1999a + 1999b). Mit der bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalyse lässt sich bestimmen, welche Stoffströme und Umweltbelastungen durch die Nachfrage nach touristischen Aktivitäten und Angeboten ausgelöst werden.



Daher wurde dieses "Werkzeug" in diesem Projekt für die Analyse der Umweltbelastungen ausgewählt, die mit den touristischen JAP verbunden sind.

### 4.1 Ziele der Stoffstromanalyse

Die bedürfnisorientierte Stoffstromanalyse der JAP hatte zum Ziel:

- zu zeigen, dass es grundsätzlich möglich ist, eine Reihe von Umweltbelastungen kausal mit den touristischen Aktivitäten zu verbinden,
- die absoluten Umweltbelastungen ausgewählter JAP miteinander zu vergleichen und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Umweltbelastungen des gesamten Bedürfnisfeldes zu analysieren. Für diesen Vergleich wurden drei JAP ausgewählt:
  - JAP 1: Mittelmeer mit dem Flugzeug
  - JAP 3: Alpen mit PKW
  - JAP 4: Fernreisen mit dem Flugzeug
- für die einzelnen JAP die Hauptbeiträge zu den Umweltbelastungen zu identifizieren,
  - a. einerseits bezogen auf die wichtigste Reise im Verhältnis zu Zusatzreisen und zu Skireisen,
  - andererseits für die einzelnen Reisen, bezogen auf die An- und Abreise im Verhältnis zur Unterkunft und den Aktivitäten vor Ort.

- 4. Zusätzlich galt es die Dynamik der Prognosen bei den touristischen Aktivitäten bis zum Jahr 2015 auch hinsichtlich der Umweltbelastungen abbilden zu können. Das galt wiederum für die JAP:
  - JAP 1: Mittelmeer mit dem Flugzeug
  - JAP 3: Alpen mit PKW
  - JAP 4: Fernreisen mit dem Flugzeug
- Auf dieser Basis war es das Ziel, das mit bestimmten Handlungsansätzen verbundene Entlastungspotenzial für die Umwelt abzuschätzen und damit eine Grundlage für die Bewertung dieses Handlungsansatzes zu schaffen.

Diese Ziele waren die Basis für die Bestimmung der Methodik und der Vorgehensweise bei der Ausgestaltung der bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalysen für die touristischen JahresAktivitäten Profile.

### 4.2 Methodik und Vorgehensweise

Der Aufbau der JAP mit der wichtigsten Reise, weiteren Zusatzreisen und gegebenenfalls einer Skireise bot eine Modularisierung nach den einzelnen Reisen an. Vorarbeiten des Öko-Instituts zu Bilanzierung von Umweltauswirkungen im Umweltbereich legten nahe, die einzelnen Reisen im Rahmen eines JAP auch in einzelne Module einer Reise zu unterteilen (Öko-Institut 1997).



Die einzelne Reise wurde bei der Erstellung der Stoffstromanalyse unterteilt in:

- An- und Abreise (ggf. noch mit Anund Abreise zum Flug)
- Unterkunft
- Verkehr vor Ort

untersuchten JAP werden im Kapitel 4.3 beschrieben.

Wie wurden die spezifischen Umweltbelastungen den einzelnen Reisen bzw. Aktivitäten zugeordnet? – Die Reisen und Aktivitäten eines einzelnen JAP wurden im Falle der bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalyse als Ursache oder Quel-

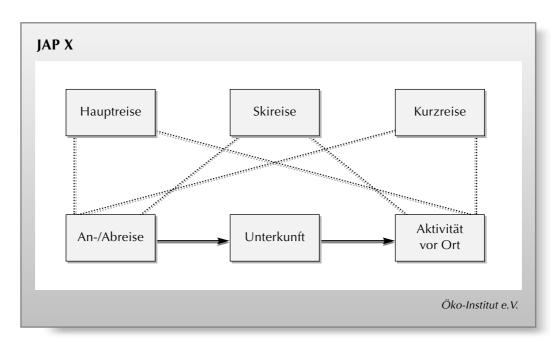


Bild 2 Modularisierung der Reisen

So wurden die JAP in zweierlei Hinsicht modularisiert, was die Analyse der Ergebnisse vereinfachte und die Ergebnisse anschaulicher machte.

Für die einzelnen JAP wurden für die zugehörigen Reisen und die mit den Reisen verbundenen Aktivitäten Annahmen zugrunde gelegt, die es möglich machten, die mit den Reisen und Aktivitäten verbundenen Umweltbelastungen zu bestimmen. Die Annahmen zu den einzelnen Reisen und Aktivitäten der drei näher

le von verschiedenen Belastungen wie Emissionen, Abfall und Ressourcenverbrauch gesehen. Diese besitzen ein bestimmtes Wirkpotenzial auf die Umwelt, das in der Umwelt bestimmte Reaktionen bewirkt, die je nach Empfindlichkeit des betroffenen Umweltkompartiments zu mehr oder weniger großen Umweltschäden führen können.



Quelle-Ursache	Belastung	Wirkpotenzial	Reaktion	Empfindlichkeit
<ul> <li>Verkehr von und zum Ziel-</li> </ul>	• Ressourcen- verbrauch	• Treibhaus- effekt	• Boden	• Küsten
ort	_1		• Wasser	<ul> <li>Gebirge</li> </ul>
<ul> <li>Siedlungsent- wicklung</li> </ul>	<ul><li>Flächenver- brauch</li><li>Emissionen</li></ul>	<ul><li>Ozonabbau</li><li>Toxizität</li></ul>	• Klima	• Binnen- gewässer
Beherbergung	Abfall	• Versauerung	Luft     Arten- und	• Städte
<ul> <li>Mobilität vor</li> </ul>		<ul> <li>Eutrophierung</li> </ul>	Lebensge-	
Ort	• Lärm	• Flächenver-	meinschaft	
<ul> <li>Aktivität vor Ort</li> </ul>	<ul><li>strukturelle Eingriffe</li></ul>	lust	• Landschaft	
	Ü	<ul> <li>Lärmwirkung</li> </ul>		
• (Nutzung				
Freizeitartikel)		<ul> <li>Ressourcen- verbrauch</li> </ul>		

Bild 3 Priorisierung der Umwelteinflüsse durch Tourismus

Bild 3 gibt diesen Zusammenhang zwischen einer Reise bzw. einer Aktivität während einer Reise und potenziellen Umweltschäden über verschiedene Stufen wieder.

Die bedürfnisfeldorientierte Stoffstromanalyse beschränkt sich auf die ursächliche Beziehung zwischen der touristischen Aktivität als Ursache und der damit verbundenen Belastung. Die Kenntnisse über die kausalen Zusammenhänge zwischen der Belastung, dem Wirkpotenzial, der Reaktion im Zusammenspiel mit der Empfindlichkeit des betroffenen Umweltkompartiments sind nicht immer so eindeutig wie die zwischen der Quelle und den damit verbundenen Belastungen. Sie

konnten im Rahmen dieses Projekts nicht weiter berücksichtigt werden.

Die Berechnungen der Umweltbelastungen (vorwiegend Luft-Emissionen), die mit bestimmten touristischen Aktivitäten verbunden sind, wurden im Rahmen des Projekts mit dem vom Öko-Institut entwickelten Prozesskettenmodell GEMIS (Gesamt-Emissionsmodell Integrierter Systeme) berechnet.

Im Rahmen dieses Projekts konnten aus Kapazitätsgründen bei weitem nicht alle Umweltbelastungen berücksichtigt werden, die mit den touristischen Aktivitäten verbunden sind.



Im Wesentlichen beschränkten sich die bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalysen auf:

- die Untersuchung der Emission von Treibhausgasen (insbesondere CO<sub>2</sub>)
- die Untersuchung der Emission von Luftschadstoffen, die zur Versauerung beitragen (insbesondere Stickoxidund Schwefeldioxidemissionen)

Damit kann nur ein kleiner Teil der mit dem Tourismus verbundenen Umweltbelastungen erfasst werden. Im Kapitel 4.5 wird diskutiert, auf welche Arten der Umweltbelastungen die bedürfnisfeldorientierte Stoffstromanalyse grundsätzlich auszuweiten ist und wo die Grenzen der Stoffstromanalysen liegen.

### 4.3 Konkretisierung der Reisemodule für die JAP

Zur Durchführung der Stoffstromanalyse war für jedes JAP eine Konkretisierung der Reisemodule notwendig. Kapitel 4.3.1 beschreibt hierzu die allgemeine Vorgehensweise, die unabhängig vom JAP und von der Art der Reise (Haupturlaubs-, Kurz- oder Skireise) ist. In Kapitel 4.3.2 werden dann die JAP-spezifischen Konkretisierungen der einzelnen Reisemodule vorgestellt.

### 4.3.1 Allgemeine Vorgehensweise

Die grundsätzlichen Schritte, die notwendig waren, um die Reisemodule zu konkretisieren, sind im Folgenden für die Anund Abreise, die Mobilität vor Ort und die Unterkunft dargestellt.

#### **An- und Abreise**

- Bestimmung der benutzten Verkehrsmittel für die einzelnen Teilstrecken
  (PKW, Bus, Flugzeug etc.): Bei Flugreisen schließt dies auch Fahrten
  zum Flughafen und den Transfer vom
  Flughafen zum Hotel ein.
- Ermittlung der dabei zurückgelegten Wegstrecken
- Bestimmung der Auslastung der benutzten Verkehrsmittel
- Festlegung der Fahrzeug- und Flugzeugtypen in Hinblick auf Emissionsstandards
- Ermittlung des spezifischen Energieverbrauchs und Emissionen für die ausgewählten Verkehrsmittel pro Person und Reise

#### Mobilität vor Ort

Grundsätzlich gleiche Vorgehensweise wie bei der Konkretisierung des
Reisemoduls An- und Abreise, allerdings wird bei der Bestimmung der
zurückgelegten Wegestrecken die Reisedauer berücksichtigt.

### Unterkunft

- Bestimmung des spezifischen Energieverbrauchs pro Gast und Übernachtung
- Verknüpfung mit der Zahl der Übernachtungen

Wie diese Einzelschritte konkretisiert wurden, ist im folgenden Kapitel beschrieben.



# 4.3.2 Die JAP-spezifischen Konkretisierungen der Reisemodule

Die JAP-spezifischen Konkretisierungen der Reisemodule sind in den folgenden Tabellen dargestellt. Die hierzu notwendigen Daten und Informationen wurden aus einer Vielzahl von Veröffentlichungen und wissenschaftlichen Arbeiten zusammengetragen<sup>[1]</sup>. Allerdings standen nicht für alle benötigten Informationen konkrete Daten zur Verfügung, sodass in diesen Fällen Analogieschlüsse und Schätzungen durchgeführt wurden.



Haupturlaubsreise	e "Mittelmeer mit dem Flugzeug" (Dauer: 14 Tage)
An- und Abreise zum Flug	die Anreise zum Flughafen per Bahn oder PKW (Modal-Split 70:30); einfache Strecke wird mit 70 km angesetzt; beim PKW wird unterstellt, dass die Fluggäste zum Flughafen gebracht und wieder abgeholt werden; PKW: Euro 2; Mittelklassewagen; Auslastung 1,5 Personen, Kraftstoffverbrauch, Auslastung und Emissionen bei öffentlichen Verkehrsmitteln: bundesdurchschnittliche Daten
Hin- und Rück- flug	die einfache Flugstrecke beträgt rund 1.700 km; Flugzeugtypen und Auslastung typisch für Flüge in die Zielregion Mittelmeer, Emissionen und Kerosinverbräuche sind auf Zielgebiet abgestimmt und mit Vergleichswerten überprüft
Transfer Flug- hafen – Hotel	kleiner Reisebus, der für Europa typische Emissionswerte aufweist; einfache Entfernung auf 30 km geschätzt, Auslastung: 20 Personen
Aktivitäten vor Ort	300 km Fahrt mit Mietwagen (Euro 2, Kleinwagen, Besetzung: 1,5 Personen) sowie 100 km Fahrt mit Reisebus (Abgasverhalten durchschnittlich für Europa, Besetzung: 40 Personen)
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 25 kWh/Übernachtung inkl. Klimaanlage
Kurzreise "Deutsc	he Stadt" (Dauer: 2 Tage)
Hin- und Rück- fahrt	PKW-Fahrt; einfache Entfernung beträgt 300 km; Mittelklasse-PKW (Euro 2, Auslastung: 1,5 Personen)
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung und einem Heizbedarf von 50 kWh/Übernachtung, über das ganze Jahr gemittelt
Skireise (Dauer: 7	Tage; Anzahl bezogen auf die Hauptreise: 32%)
Hin- und Rück- fahrt	PKW-Fahrt; einfache Entfernung beträgt 580 km; Mittelklasse-PKW (Euro 2, Auslastung: 1,5 Personen)
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung und einem Heizbedarf von 100 kWh/Übernachtung

42

Last Minute für den Umweltschutz



Haupturlaubsreis	e "Alpen mit dem PKW" (Dauer: 14 Tage)	
Hin- und Rück- fahrt	PKW-Fahrt; einfache Entfernung beträgt 560 km; Mittelkla PKW (Euro 2, Auslastung: 2 Personen)	
Aktivitäten vor Ort	PKW-Fahrt; Entfernung beträgt 300 km; Mittelklasse-PKW (Euro 2, Auslastung: 2 Personen)	
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung	
Kurzreise "Mittelg	gebirge" (Dauer: 2 Tage)	
Hin- und Rück- fahrt	PKW-Fahrt; einfache Entfernung beträgt 300 km; Mittelklasse- PKW (Euro 2, Auslastung: 2 Personen)	
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung und einem Heizbedarf von 50 kWh/Übernachtung, über das ganze Jahr gemittelt	
Skireise (Dauer: 7	<sup>7</sup> Tage; Anzahl bezogen auf die Hauptreise: 33%)	
Hin- und Rück- fahrt	PKW-Fahrt; einfache Entfernung beträgt 560 km; Mittelklasse-PKW (Euro 2, Auslastung: 2 Personen)	
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung und einer Heizbedarf von 100 kWh/Übernachtung	

Tabelle 4 Konkretisierung des JahresAktivitätenProfils Alpen



•	e "Fernreise mit dem Flugzeug" (Dauer: 21 Tage)	
An- und Abreise zum Flug	identisch mit Hauptreise des JAP Mittelmeer	
Hin- und Rück- flug	einfache Flugstrecke beträgt rund 7.700 km, davon 300 km Inlandsflug; Flugzeugtypen und Auslastung typisch für Interkont nental- und innerdeutsche Flüge; Emissionen und Kerosinverbräuche sind darauf abgestimmt	
Aktivitäten vor Ort, Transfer zum Hotel	Mix aus Mietwagenfahrten für USA-Reisen (Euro 3, Van, 2000 km, 1,5 Personen), Bus-Fahrten für Süd- und Mittelamerika- so wie Asienreisen (500 km, 50 Personen, niedrige Emissionsstan dards) bzw. Hoteltransfer bei Karibikreisen	
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 25 kWh/Übernachtung, inkl. Klimaanlage	
Kurzreise "Europä	ische Stadt" (Dauer: 3 Tage)	
Hin- und Rück- flug	Flugreise; einfache Flugentfernung: 700 km; typische Flugzeu ge und Auslastungen für Flüge in Westeuropa, darauf abge- stimmte Emissionsfaktoren und Kerosinverbrauch	
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung und eine Heizbedarf von 50 kWh/Übernachtung, über das ganze Jahr gemittelt	
Skireise (Dauer: 7	Tage; Anzahl bezogen auf die Hauptreise: 41%)	
Hin- und Rück- fahrt	PKW-Fahrt; einfache Entfernung beträgt 525 km; Mittelklasse-PKW (Euro 2, Auslastung: 1,5 Personen)	
Unterkunft	Aufenthalt in einem durchschnittlichen Mittelklassehotel mit einem Stromverbrauch von 15 kWh/Übernachtung und einem	

44

Last Minute für den Umweltschutz



### 4.4 Ergebnisse der Stoffstromanalyse

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Stoffstromanalyse für das Jahr 1998 (Ist-Beschreibung) dargestellt, die mit dem in Kapitel 4.2 beschriebenen methodischen Vorgehen ermittelt werden konnten. Die Datengrundlagen für diese Berechnungen wurden in Kapitel 4.3 vorgestellt.

Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt für die Emissionen der Treibhausgase (berechnet als CO<sub>2</sub>-Äquivalente) und Säurebildner (berechnet als SO<sub>2</sub>-Äquivalente), jeweils für die JahresAktivitätenProfile Mittelmeer, Alpen und Fernreise, getrennt nach

- Haupturlaubsreisen
- Ski- und Kurzreisen sowie
- Gesamtreisen

### 4.4.1 Haupturlaubsreise

Bild 4 zeigt für die JahresAktivitätenProfile Mittelmeer, Alpen und Fernreise die mit der Haupturlaubsreise verbundenen Treibhausgasemissionen pro Person und Reise für das Jahr 1998. Danach werden bei einer Mittelmeer-Urlaubsreise mit dem Flugzeug pro Person rund 700 kg Klimagase, gemessen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten, emittiert. Dieser Wert berücksichtigt die Emissionen, die durch die An- und Abreise, durch die Mobilität vor Ort und durch die Unterkunft entstehen.

Deutlich niedriger fallen hingegen die spezifischen Treibhausgasemissionen für eine Haupturlaubsreise mit dem PKW in die Alpen aus. Mit rund 300 kg pro Person und Reise liegen die CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen um fast 60% niedriger als bei einer Mittelmeerreise. Die mit Abstand höchsten spezifischen Treibhausgasemissionen werden durch Fernreisen mit dem Flugzeug verursacht (rund 3.200 kg). Damit liegen die spezifischen Werte für die Fernreise um einen Faktor vier bis fünf höher als bei einer Urlaubsreise mit dem Flugzeug zum Mittelmeer und um einen Faktor zehn bis elf höher als bei der Alpenreise mit dem PKW.



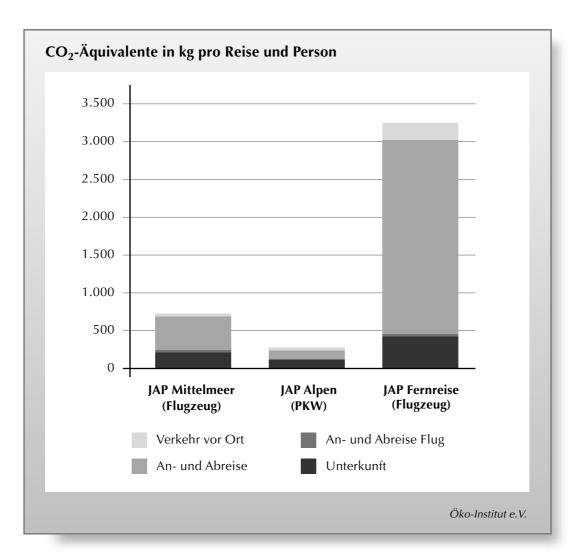


Bild 4 Hauptreisen 1998: CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Reise und Person

Eine differenzierte Analyse nach Reisemodulen zeigt die große Bedeutung der An- und Abreise für die Treibhausgas-Emissionen – insbesondere bei den Flugurlaubsreisen (Mittelmeer, Fernreise). Bei der An- und Abreise zum Mittelmeer werden pro Person rund 3-mal und bei einer Fernreise rund 18-mal mehr Klimagase emittiert als bei einer PKW-Fahrt in die Alpen (siehe Bild 4).

Da bei den Haupturlaubsreisen in die Al-

pen sowohl die durchschnittliche Reise-

Energieverbrauch der Hotels niedriger ist als bei den Fernreisen, liegen die mit diesen Reisen verbundenen unterkunftsbedingten Treibhausgasemissionen erheblich niedriger. Trotz allem erreichen die durch die Unterbringung verursachten Emissionen bei den Reisen in die Alpen eine ähnliche Größenordnung wie die Emissionen bei der An- und Abreise in die alpinen Gebiete.

dauer kürzer als auch der spezifische



Mobilität vor Ort trägt nur bei den Fernreisen merklich zu den spezifischen Treibhausgas-Emissionen bei, erreicht dort aber ein beachtliches Emissionsniveau.

Das Ergebnis der Verknüpfung der spezifischen Emissionen pro Person und Reise mit der Anzahl der 1998 durchgeführten Haupturlaubsreisen je JahresAktivitäten Profil zeigt das Bild 5. Obwohl die Anzahl der Fernreisen mit dem Flugzeug mit rund 2,5 Mio. Reisen pro Jahr im Vergleich zu den Flugreisen in den Mittelmeerraum (rund 12 Mio. Reisen) deutlich geringer ist, erreichen die jährlichen

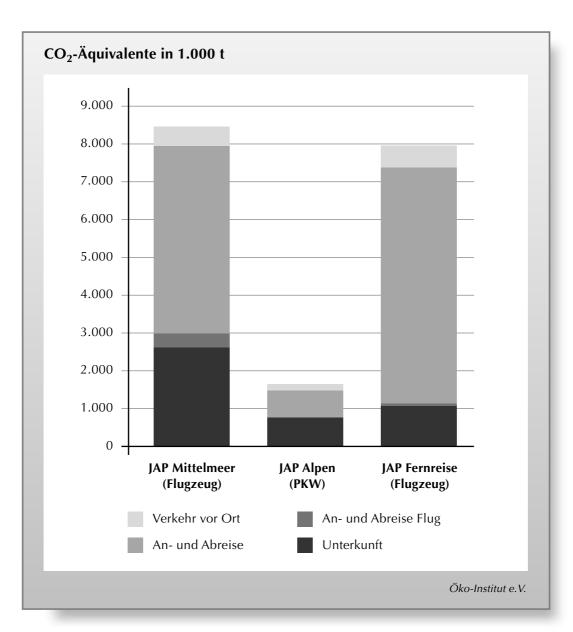


Bild 5 Hauptreisen 1998: CO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt



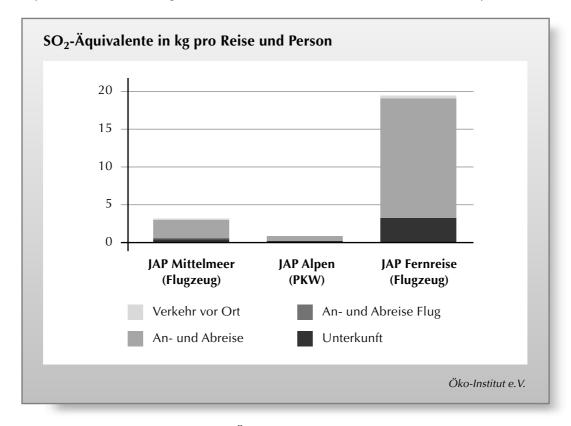
Treibhausgasemissionen mit rund 8 Mio. Tonnen fast die Größenordnung der Mittelmeerreisen (rund 8,4 Mio. Tonnen). Die 5,4 Mio. Alpenreisen verursachen hingegen Gesamtemissionen von rund 1,7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten, was etwa 20% der Emissionen der Mittelmeerreisen entspricht.

Alle Reisen zusammen führen zu Treibhausgasemissionen von rund 18 Mio. Tonnen. In Deutschland wurden 1998 etwa 1.017 Mio. Tonnen Treibhausgase (gerechnet in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten) emittiert (UBA 2000)<sup>[2]</sup>. Damit erreichen die drei näher untersuchten Urlaubsreisen eine Größenordnung, die 1 bis 2% der deutschen Treibhausgasemissionen entspricht.

Analog zu Bild 4 zeigt Bild 6 die spezifischen Emissionen an Säurebildnern für die JahresAktivitätenProfile Mittelmeer, Alpen und Fernreise. Es ergibt sich ein

ähnliches Bild wie bei den Treibhausgasemissionen, allerdings dominiert noch stärker die An- und Abreise die Gesamtemissionen. Dies gilt vor allem bei den Flugreisen, wo sich bemerkbar macht, dass der Schwefelgehalt des Kerosins derzeit noch deutlich höher ist als bei den Kraftstoffen Benzin und Diesel. Außerdem werden durch die Flugzeugtriebwerke mehr Stickoxide emittiert als beim Kfz-Verkehr, da der Einsatz von Abgaskatalysatoren bei Flugzeugen nicht möglich ist.

Pro Person und Reise werden bei einem Mittelmeerurlaub rund 3 kg Säurebildner emittiert. Zum Vergleich: Eine Alpenreise verursacht weniger als 1 kg  $\rm SO_2$ -Äqivalente pro Person, eine Fernreise 20 kg. Damit liegen die Säurebildneremissionen pro Person bei einer Fernreise um den Faktor 7 höher als bei einer Mittelmeerflugreise und um den Faktor 30 höher als bei einer PKW-Reise in die Alpen.



48

Last Minute für den Umweltschutz

**₩** Oko-Institut e.V.

Bild 6 Hauptreisen 1998: SO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Reise und Person



Die Gesamtemissionen an Säurebildnern durch die Haupturlaubsreisen Mittelmeer, Alpen und Fernreise zeigt Bild 7. Danach bewirken die 2,5 Mio. Fernreisen mit rund 48.000 Tonnen rund 40% mehr Säurebildner-Emissionen als die 12 Mio. Mittelmeerreisen (rund 33.000 Tonnen). Die 5,4 Mio. PKW-Urlaubsreisen in den

Alpen führen hingegen lediglich zu  $SO_2$ -Äquivalenten in Höhe von rund 3.000 Tonnen.

Insgesamt werden durch die betrachteten Haupturlaubsreisen SO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen von rund 85.000 Tonnen verursacht.

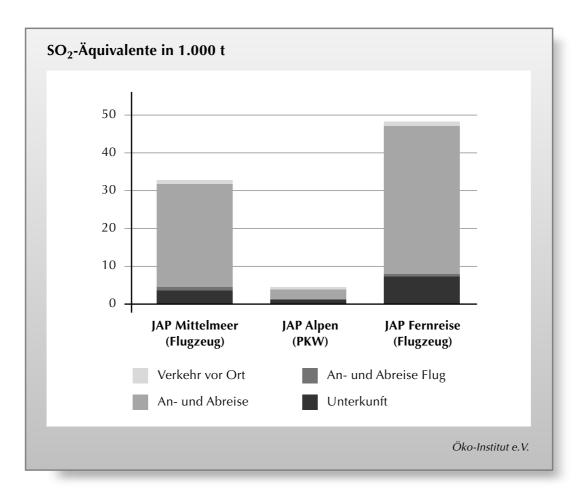


Bild 7 Hauptreisen 1998: SO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt



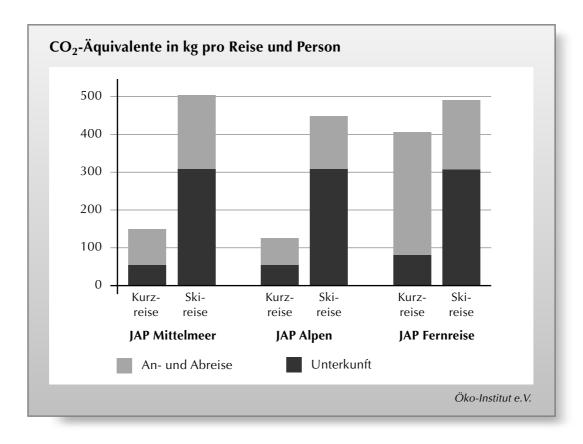
### 4.4.2 Kurz- und Skireisen

Die spezifischen Treibhausgasemissionen durch Kurz- und Skireisen, die ergänzend zu den Haupturlaubsreisen bei den drei untersuchten JAP Mittelmeer, Alpen und Fernreise durchgeführt werden (siehe Kapitel 3.3), sind in den folgenden beiden Bildern aufgeführt. Für diese Reisen wurden die Reisemodule Unterkunft und Anund Abreise untersucht; im Gegensatz zu den Haupturlaubsreisen blieb die Mobilität vor Ort unberücksichtigt.

Vergleicht man Kurzreisen mit Skireisen, so liegen die CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen pro Person und Skireise durchweg höher als bei Kurzreisen (siehe Bild 8). Die Treibhausgasemissionen erreichen für Skireisen Werte zwischen 450 bis 500 kg pro Person und Reise. Gründe für die vergleichsweise hohen Emissionen sind neben der länge-

ren Reisedauer von Skireisen (siehe Kapitel 3.5) der höhere Raumwärmebedarf der Hotels im Winter. Dies spiegelt sich bei den Skireisen auch in der größeren Bedeutung des Bereichs Unterbringung für die Gesamtemissionen wider.

Die Kurzreisen bei den JAP Mittelmeer (inländische Stadtreise) und Alpen (Mittelgebirge) verursachen mit 125 bis 160 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person und Reise rund 30% der Emissionen einer Skireise (siehe Bild 8). Lediglich die Kurzreise in eine europäische Stadt beim JAP Fernreise erreicht mit rund 400 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalente das Emissionsniveau der Skireisen. Dies ist vor allem auf die hohen Treibhausgasemissionen bei der An- und Abreise mit dem Flugzeug zurückzuführen. Die höheren Emissionen durch die Unterbringung sind in der um einen Tag längeren Reisedauer bei europäischen Städtekurzreisen



50

Last Minute für den Umweltschutz

**₩** Öko-Institut e.V.





im Vergleich zu den Kurzreisen der JAP Mittelmeer und Alpen begründet (drei statt zwei Übernachtungen).

Die gesamten Treibhausgasemissionen des Jahres 1998, die mit den Kurz- und Skireisen der einzelnen JAP zusammenhängen, zeigt Bild 9. Durch die Verknüpfung mit der Anzahl der Reisen können folgende Verschiebungen im Vergleich zur spezifischen Darstellungsweise festgestellt werden:

 Zum einen liegen die Gesamtemissionen an Treibhausgasen durch Kurzreisen in ähnlicher Größenordnung wie die der Skireisen. Dies spiegelt lediglich wider, dass bei allen betrachteten JAP auf eine Hautpreise eine Kurzreise, aber nur auf rund jede dritte Hauptreise eine Skireise kommt (siehe Kapitel 3.3).

 Die Treibhausgasemissionen durch Kurz- und Skireisen des JAP Mittelmeer liegen um den Faktor zwei bis vier höher als bei den Profilen Alpen und Fernreise aufgrund der deutlich höheren Anzahl an Reisen (rund 12 Mio. Kurzreisen im Vergleich zu 5,4 bzw. 2,5 Mio. Kurzreisen bei den JAP Alpen und Fernreisen).

Insgesamt wurden durch Kurz- und Skireisen im Jahr 1998 rund 6,8 Mio. Tonnen Treibhausgase emittiert. Davon entfallen

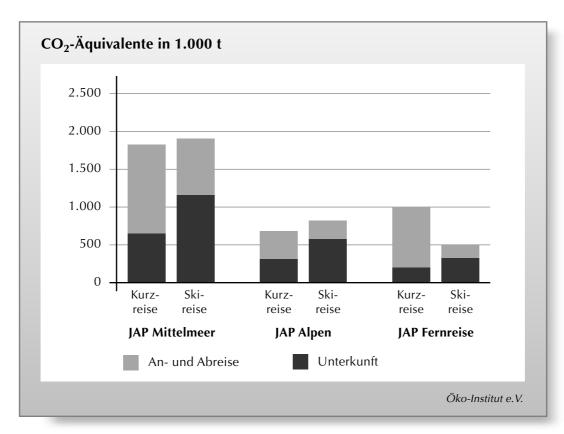


Bild 9 Kurz- und Skireisen 1998: CO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt



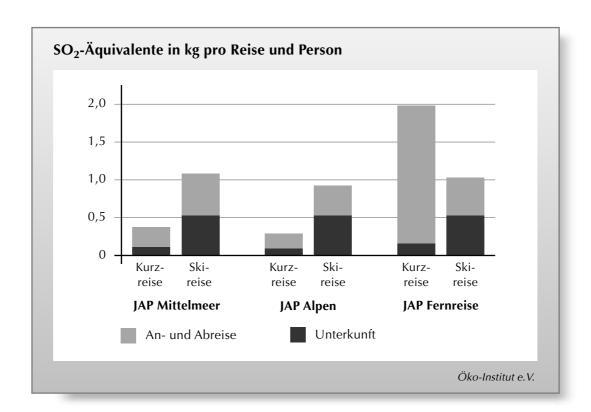


Bild 10 Kurz- und Skireisen 1998: SO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Reise und Person

rund 55% auf das JAP Mittelmeer (rund 3,8 Mio. Tonnen).

Bild 10 gibt eine Übersicht über die Emissionen an Säurebildner pro Person und Kurz- bzw. Skireise. Die dargestellten Verhältnisse besitzen große Ähnlichkeit mit den Treibhausgasemissionen. Auch bei den SO<sub>2</sub>-Äquivalenten ist die Skireise i.d.R. bedeutender als die Kurzreise und innerhalb der Skireise trägt die Unterkunft entscheidend zu den spezifischen Emissionen bei. Allerdings ist der Unterkunftsbeitrag geringer als bei den CO<sub>2</sub>-Äquivalenten. Weiterhin sind die SO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen für die Kurzreise mit dem Flugzeug in eine europäische Stadt beim JAP Fernreise mit Abstand am höchsten. Die Säurebildneremissionen von rund 2 kg pro Person und Reise liegen rund doppelt so hoch wie bei den

Skireisen. Gründe hierfür sind – wie bereits ausgeführt – die hohen Schwefelgehalte des Kerosins sowie die hohen Stickoxidemissionen der Flugzeugtriebwerke im Vergleich zum Straßenverkehr.

Die Gesamtemissionen an Säurebildnern des Jahres 1998 durch Kurz- und Skireisen sind in Bild 11 dargestellt. Die höchsten Emissionen von fast 5.000 Tonnen SO<sub>2</sub>-Äquivalente sind auf Kurzreisen des JAP Fernreise zurückzuführen. Dies hängt mit den hohen spezifischen Emissionen pro Person und Reise zusammen (siehe oben). Ähnlich hohe Gesamtemissionen verursachen Kurz- und Skireisen des JAP Mittelmeer. Hier schlägt wiederum die hohe Zahl an Reisenden zu Buche.

Insgesamt wurden 1998 rund 18.000 Tonnen SO<sub>2</sub>-Äquivalente durch Kurz- und



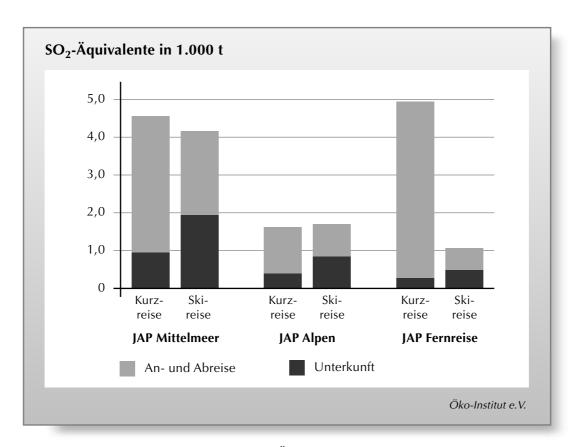


Bild 11 Kurz- und Skireisen 1998: SO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt

Skireisen der drei betrachteten JahresAktivitätenProfile emittiert.

### 4.4.3 Gesamtreisen

Das folgende Bild 12 zeigt die Summe der Treibhausgasemissionen der Haupt-, Kurz- und Skireisen für die drei näher untersuchten JAP Mittelmeer, Alpen und Fernreise im Jahr 1998. Unberücksichtigt bleiben hierbei – wie in Kapitel 3.5 beschrieben – Verwandtenbesuche.

Mit rund 12,2 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr verursachen die Haupt-, Kurz- und Skireisen des JAP Mittelmeer die höchsten Gesamtemissionen aller betrachteten Fälle (siehe Bild 12). Ursäch-

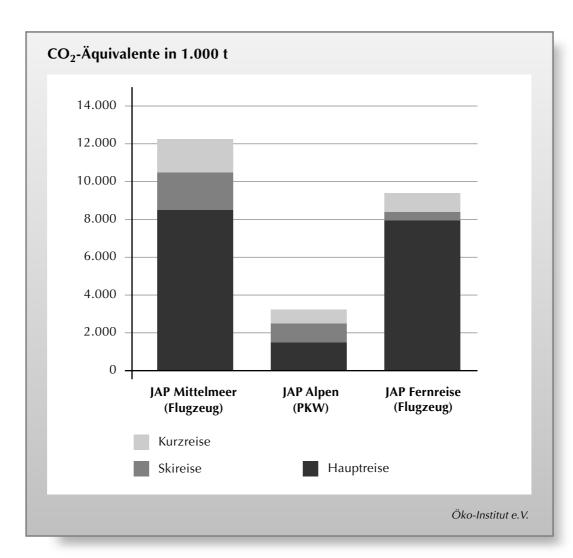
lich hierfür ist einerseits die große Gesamtanzahl an Reisen (rund 27,7 Mio. Haupt-, Kurz und Skireisen), andererseits die Nutzung des Flugzeugs für die Anund Abreise bei der Haupturlaubsreise zum Mittelmeer.

Die rund 6.0 Mio. Haupt-, Kurz- und Skireisen des JAP Fernreise erreichen mit rund 9.5 Mio. Tonnen  $\mathrm{CO}_2$ -Äquivalente pro Jahr zwischen 75 und 80% der Gesamtemissionen des JAP Mittelmeer. Hier zeigt sich insbesondere die hohe Klimarelevanz der Flugfernreise. Aber auch die Flugkurzreisen in europäische Städte liefern einen beachtlichen Anteil zu den Gesamtemissionen.



Obwohl mit rund 12,7 Mio. die Zahl der Reisen beim JAP Alpen mehr als doppelt so hoch ist als bei den Reiseaktivitäten des Bereiches Fernreise, liegen die Treibhausgasemissionen mit rund 3,2 Mio. Tonnen lediglich bei rund einem Drittel der Emissionen des Fernreise-JAP (im Vergleich zum JAP Mittelmeer bei rund einem Viertel). Allein die Emissionen durch Kurz- und Skireisen des JAP Mittelmeer übertreffen die Gesamtemissionen des JAP Alpen.

Stellt man die Treibhausgasemissionen der Kurz- und Skireisen den Haupturlaubsreisen gegenüber, so zeigt sich, dass sich bei den JAP Mittelmeer und Fernreise der größte Anteil der Emissionen auf die Haupturlaubsreise zurückführen lässt. Lediglich beim JAP Alpen halten sich beide Reisearten in etwa die Waage (siehe Bild 12).





Die Gesamtemissionen aller untersuchten Haupt-, Kurz- und Skireisen belaufen sich auf rund 24,9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr 1998.

Für den Bereich der Säurebildner treten die Emissionen des JAP Alpen noch mehr in den Hintergrund als bei den Treibhausgasen. Die Emissionen 1998 liegen bei rund 12 bis 16% der Emissionen der beiden anderen JAP (siehe Bild 13). Trotz der

geringeren Anzahl an Reisen wurden mit rund 54.000 Tonnen  $SO_2$ -Äquivalenten die höchsten Gesamtemissionen aller betrachteten Fälle beim JAP Fernreise festgestellt. Wie bei den Treibhausgasen liegt zum großen Teil die Ursache bei der Anund Abreise mit dem Flugzeug.

Insgesamt wurden 1998 rund 103.000 Tonnen SO<sub>2</sub>-Äquivalente durch die untersuchten Reiseaktivitäten emittiert.

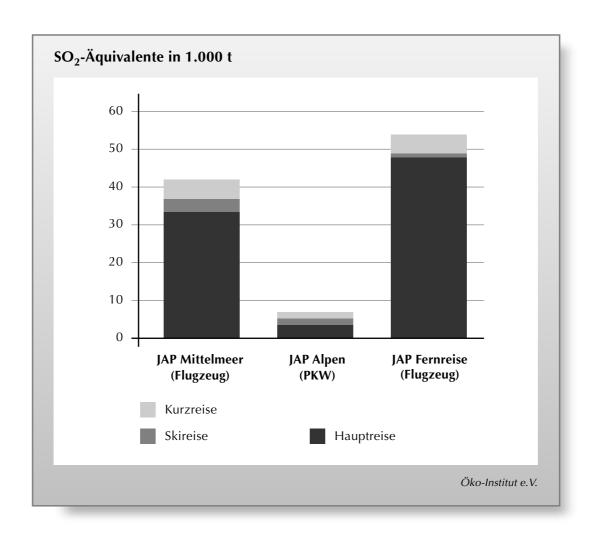


Bild 13 Gesamtreisen 1998: SO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt



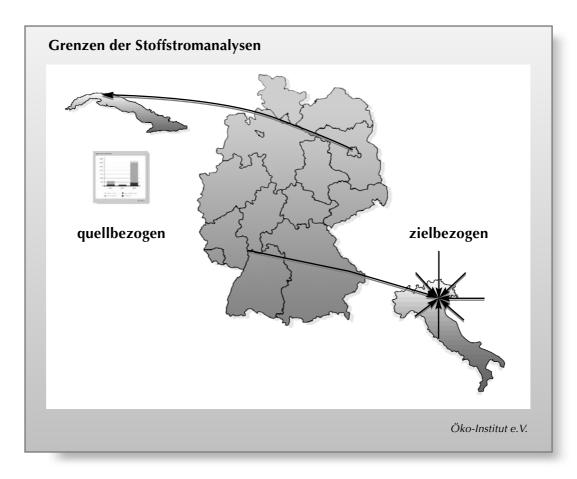
#### Diskussion der Ergebnisse 4.5 der Stoffstromanalysen

Die Ergebnisse der bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalysen für die drei untersuchten JAP im Bereich Tourismus zeigen für die ausgewählten Umweltindikatoren, dass mit den touristischen Aktivitäten schon heute erhebliche Belastungen für die Umwelt verbunden sind, die es in der Zukunft zu verringern gilt.

Trotz der im Vergleich zu den anderen JAP sehr viel geringeren Anzahl an Reisen wird deutlich, dass die Fernreisen gerade zu dem globalen Umweltproblem des

Klimaeffekts einen erheblichen Beitrag leisten. Hier ist es vor allen Dingen der Flugverkehr, der für einen beträchtlichen Anteil der von den touristischen Aktivitäten verursachten Umweltbelastungen verantwortlich ist. Vergleichbares gilt auch für die Reisen mit dem Flugzeug ans Mittelmeer.

Allerdings zeigen die Ergebnisse auch, dass neben der wichtigsten Reise im Jahr auch die zusätzlichen Reiseaktivitäten wie die Kurzreisen oder eine Skireise nennenswerte Anteile an den gesamten Umweltbelastungen durch die touristischen Aktivitäten in einem Jahr haben.





Eine quellbezogene bedürfnisfeldorientierte Stoffstromanalyse, wie sie im Rahmen dieses Projekts durchgeführt wurde, hat dann Sinn, wenn die von den Deutschen ausgehenden Umweltbelastungen durch touristische Aktivitäten im Zentrum des Interesses stehen. Das kann sinnvoll sein, wenn es auch um Umweltbelastungen geht, die nicht lokal an einem bestimmten Ort wirken, sondern global oder zumindest kontinental relevant sind, wie das zum Beispiel für die Emission von Treibhausgasen gilt.

Quellbezogene Stoffstromanalysen haben aber auch ihre Grenzen. Für Umweltbelastungen, die eher lokal beziehungsweise regional wirken, können sich zielspezifische Stoffstromanalysen besser eignen, um die Umweltbelastungen zu erfassen (siehe Bild 14).

Sie können auch spezifisch auf Umweltaspekte in den Zielregionen eingehen und dabei die Empfindlichkeit der Zielregionen besser berücksichtigen. Zielbezogene Stoffstromanalysen im Bereich Tourismus sind damit besser in der Lage, ökologische Belastungsgrenzen einer Region feststellen oder prognostizieren zu können.

Allgemein besteht bei den bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalysen das Problem, dass qualitative Umweltaspekte, die gerade im Bereich des Tourismus eine ganz wesentliche Rolle spielen, kaum adäquat berücksichtigt werden können. So sind Einflüsse auf die Artenvielfalt, auf das Landschaftsbild oder die Zerschneidung von Flächen kaum über Stoffstromanalysen zu erfassen. Generell können auch Stoffstromanalysen nicht das Problem lösen, dass aufgrund der Komplexizität prinzipielle Wissenslücken über die Verbindung zwischen Umweltbelastungen, Umweltwirkungen und Umweltzustand bestehen, sodass mit dem Wissen über quantitative Umweltbelastungen noch wenig über die exakten Wirkungen und damit auf den Zustand der Umwelt in einer bestimmten Region gesagt werden kann.

Darüber hinaus sind aussagekräftige Stoffstromanalysen auf gute Daten zu den Umweltbelastungen angewiesen, die von den touristischen Aktivitäten ausgehen. Die Arbeiten im Rahmen dieses Projekts haben gezeigt, dass hinreichende Daten gerade im Bereich der Umweltbelastungen durch touristische Aktivitäten in den Zielregionen nur in ganz wenigen Fällen und dann meist sehr unsystematisch vorliegen.

Bedürfnisfeldorientierte stoffstromanalytische Untersuchungen des Status quo touristischer Aktivitäten eignen sich jedoch sehr gut, um auf deren Basis zukünftige Megatrends auch umweltseitig abbilden zu können und gezielt Maßnahmen zu ergreifen, um negativen Trends hinsichtlich der Umweltbelastungen durch Tourismus entgegenwirken zu können.



Aus Sicht der wünschenswerten zukünftigen Verringerung der Umweltbelastungen durch touristische Aktivitäten sind nicht nur die derzeitigen Umweltbelastungen interessant, die von deutschen Urlaubern verursacht werden, sondern insbesondere auch die, die in Zukunft zu erwarten sind.

Um die zukünftigen Umweltbelastungen der über die JAP ausgedrückten touristischen Aktivitäten mit bedürfnisfeldorientierten Stoffstromanalysen abbilden zu können, ist es wichtig, die Trends im Bereich des Massen- und Pauschaltourismus zu erfassen und zu "übersetzen".

## 5.1 JahresAktivitätenProfile und Trends

Die touristischen Mega-Trends waren zentrales Thema des ersten Projekt-Workshops im Rahmen dieses Projekts, der am 24. Juni 1999 in Frankfurt stattfand. Dort wurden die zu erwartenden Trends von Anbieter- und Konsumentenseite vorgestellt und hinsichtlich ihrer Folgen für die Umwelt diskutiert.

Wesentliche Ergebnisse auf der Anbieterseite im Bereich des Massen- und Pauschaltourismus werden im Folgenden skizziert:

 Grundsätzlich ist weiterhin mit einem nennenswerten quantitativen und qualitativen Wachstum zu rechnen. Ursachen hierfür sind: 1. Nachzügler in den bestehenden Quellmärkten;
 Newcomer aus neuen Quellmärkten;
 steigender Wettbewerb der Destinationen.

- Insbesondere im Bereich der Pauschalreisen wird weiteres Wachstum erwartet, wobei die klassische Differenzierung zwischen Pauschal- und Individualreise verwischt ("Individualisierte Pauschalreise").
- Die Distanzen zu den Destinationen steigen und auch die Mobilität der Reisenden am Zielort nimmt zu.
- Die durchschnittliche Reisedauer wird pro Reise in Zukunft weiter sinken.
- Es ist eine Spaltung des Marktes in ein Niedrigpreis- und ein Hochpreissegment zu beobachten.
- Es werden auch weiterhin die so genannten 3 S (Sonne, Strand, See) als Motivation für die wichtigste Reise im Vordergrund stehen. Sie werden ergänzt durch den Anspruch auf Sicherheit, Sauberkeit und Satisfaction/Zufriedenheit.
- Als wichtigster Erlebnisfaktor wird weiterhin die Qualität der Unterkunft angesehen werden.

Das Thema Umwelt wird nach der Einschätzung von Vertretern der Tourismusbranche aus Sicht von Reiseanbietern, aber auch bei den Kunden selbst weniger wahrgenommen werden.

Weiterhin spielt dabei eine Rolle, dass der Shareholdervalue auch in den Reise-Unternehmen eine immer wichtigere Rolle spielt, was zu einer gewissen Verdrängung des Umweltthemas führt.

Auf der anderen Seite wird Nachhaltigkeit als Teil der Stakeholderrelations gera-



de in den Zielregionen im Einklang mit der UN-Commission on Sustainable Development eher unter den Kriterien

- Beschäftigung schaffen, um Armut abzubauen (social needs)
- Wertschöpfung durch Tourismus in den Zielregionen
- Beziehung zwischen Tourismus und den Kommunen

diskutiert. Umwelt spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle.

Die Ergebnisse des Workshops, insbesondere im Hinblick auf die Konsequenzen der Trends für die Umwelt, werden im Wesentlichen von den bestehenden Publikationen gestützt und dort ausführlicher abgehandelt (u.a. AFI 1999).

Zur Konkretisierung der Mega-Trends für die Übersetzung in die JAP wurden vereinfachende Annahmen getroffen, die es erlaubt haben, die entscheidenden Trends quantitativ zu beschreiben. Dabei konnten natürlich längst nicht alle Mega-Trends im Bereich des Tourismus quantifiziert und damit in den Stoffstromanalysen erfasst werden.

Intention der in diesem Projekt vorgenommenen Skizzierung der Trends im Massentourismus war es, in etwa die Leitplanken der zukünftigen Entwicklungen und der damit verbundenen Umweltbelastungen zu erfahren und einer sachlichen Diskussion zu Anstrengungen, die Umweltbelastungen zu senken, zugänglich zu machen.

Für die Darstellung in den Stoffstromanalysen wurden Annahmen zu den

- a. zu erwartenden Effizienzgewinnen beim Transport und den Unterkünften,
- b. quantitativen Wachstumstrends bei den JAP und
- c. zu den Entwicklungen bei der Reisedauer

getroffen.

Darüber hinaus gehende Trends konnten im Rahmen dieses Projekts nicht quantitativ abgebildet werden.

## 5.2 Konkretisierung der Trends in den Stoffstromanalysen

Als zeitlicher Horizont für die Fortschreibung der genannten Trends in die Zukunft wurde das Jahr 2015 gewählt. Hintergrund war, dass damit einerseits mittelfristige Entwicklungen hinsichtlich der Konsequenzen deutlicher abgebildet werden können und andererseits die Entwicklungen in diesem Zeitraum nicht zu unsicher abzuschätzen sind.

### 5.2.1 Umwelteffizienz bis 2015

Die zu erwartenden Effekte der technischen Effizienzgewinne bis 2015 wurden für alle Verkehrsträger, die bei den touristischen Aktivitäten innerhalb der JAP genutzt werden, angenommen.

Konkret heißt dies, dass im Bereich des Reisens mit dem PKW im Jahr 2015 in der Regel unterstellt wurde, dass es sich um Fahrzeuge handelt, welche die Norm EURO-IV einhalten. Die Daten sind der



UBA-Datenbank entnommen (UBA 1999). Für den Flugverkehr wurde unterstellt, dass der spezifische Treibstoffverbrauch der Verkehrsflugzeuge jährlich um etwa 1% gesenkt werden kann, während der spezifische Schadstoffausstoß konstant bleibt<sup>[3]</sup>.

Die Effekte dieser technischen Effizienzgewinne auf die Umweltbelastungen der touristischen Aktivitäten der JAP wurden modellhaft so abgebildet, dass angenommen wurde, die Effizienztechnologien finden fiktiv schon im Trend Anwendung. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind in dem Kapitel 5.3 dargestellt.

#### 5.2.2 Wachstumstrends bis 2015

Wie bereits beschrieben, werden generell weiterhin hohe Wachstumsraten bei den Reisen erwartet. Die Wachstumsraten unterscheiden sich jedoch sehr stark für die bestimmten Destinationen. Dementsprechend sind auch die Wachstumsraten für die jeweils wichtigste Reise der JAP unterschiedlich fortzuschreiben<sup>[4]</sup>.

JAP 1: Bei diesem JAP führt die wichtigste Reise ans Mittelmeer. In diesem Segment werden bis 2015 jährliche Wachstumsraten von etwa 3% im Jahr erwartet. Diese Wachstumsraten wurden auch für das JAP 1 unterstellt.

JAP 3: Das JAP 3 beinhaltet als wichtigste Reise eine Reise in die Alpen. Im Bereich des Deutschlandtourismus und in den grenznahen Bereichen wird in den kommenden Jahren eine Stagnation der Anzahl der Reisen unterstellt. Es ist eher eine Konkurrenz zwischen den Destinationen Nord-/Ostsee versus Alpen zu erwarten, sodass für das JAP 3 kein Wachstum unterstellt wurde.

JAP 4: Das JAP 4 wird durch die wichtigste Reise in ein Fernziel geprägt. Hier wird in den kommenden 15 Jahren das größte Wachstum prognostiziert. Es werden Wachstumsraten von bis zu 5% im Jahr unterstellt. Diese hohen Wachstumsraten werden auch für die Annahmen für die Stoffstromanalysen für das Jahr 2015 unterstellt.

## 5.2.3 Entwicklung der Reisedauer bis 2015

Schon in den vergangenen Jahren ist bei höherer Reiseintensität der Bevölkerung in Deutschland zu beobachten, dass die spezifische Reisedauer abnimmt. Dies wird, wie oben bereits dargestellt, auch in Zukunft erwartet.

Für die wichtigsten Reisen der drei untersuchten JAP wurden die Trends, die aus der Reiseanalyse abzuleiten sind, fortgeschrieben. Die Anzahl der Übernachtungen, die sich daraus pro Reise für die JAP ergibt, ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

60

Last Minute für den Umweltschutz

<sup>[3]</sup> Diese Annahmen entstammen einem Expertenhearing "Technische Innovationen im Flugzeugbau", das im Rahmen des Mediationsverfahrens um den Flughafen Frankfurt/Main durchgeführt wurde, welches das Öko-Institut wissenschaftlich begleitet hat (Mediation 2000).

<sup>[4]</sup> Die Wachstumsraten für die einzelnen Destinationen, die die JAP prägen und hier für die JAP angesetzt wurden, wurden auf einem Expertenhearing im Rahmen des Mediationsverfahrens Flughafen Frankfurt/Main "Entwicklungen des Flugverkehrs – Bereich Tourismus" von den Vertretern verschiedener Tour Operator (TUI Group, C&N) genannt (Mediation 2000).



Reise	JAP Mittelmeer	JAP Alpen	JAP Fernreise	
Wichtigste Reise 1998	14	14	21	
Wichtigste Reise 2015	12	12	18	
	Quelle	uelle: abgeleitet aus den Daten der Reiseanalyse (RA)		

Tabelle 6 Anzahl der Übernachtungen für alle Reisen der JAP im Jahr 2015 im Überblick

Die Skireisen und die Kurzreisen wurden im Trend nicht untersucht, da die Datenlage in diesem Bereich dies nicht zugelassen hat.

Aufbauend auf diesen Annahmen, wurden die Umweltbelastungen durch die Reiseaktivitäten der JAP für das Jahr 2015 im Trend fortgeschrieben. Die Ergebnisse werden im folgenden Kapitel 5.3 dargestellt und anschließend diskutiert.

### 5.3 Ergebnisse der Stoffstromanalyse im Trend

Die Ergebnisse der Stoffstromanalyse für die Treibhausgasemissionen pro Person und Haupturlaubsreise für das 1998 und für die Trendbetrachtung 2015 zeigt Bild 15. Die Darstellung differenziert für die JahresAktivitätenProfile Mittelmeer, Alpen und Fernreise die Reisemodule Unterkunft, An- und Abreise und Verkehr vor Ort. Die Emissionen der Kurz- und Skireisen wurden – wie oben ausgeführt – bei der Trendbetrachtung nicht näher untersucht.

Bei allen betrachteten Jahres Aktivitäten Profilen nehmen die CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen pro Person und Reise im Trend 2015 ab. Die Emissionsreduktionen betragen zwischen 10 und 20%, bezogen auf das Jahr 1998. Die Ergebnisse spiegeln die erwarteten Effizienzgewinne bei Unterkunft und bei den Verkehrsmitteln sowie die Reduzierung der Reisedauer, wie in Kapitel 5.2 vorgestellt, wider.

Die Anteile der verschiedenen Reisemodule an den Gesamtemissionen verändern sich hingegen nur geringfügig. Dies liegt darin begründet, dass die unterstellten Effizienzgewinne in allen Bereichen ähnliche Größenordnungen aufweisen, wobei die Energieeinsparungen und damit die Reduktion der Treibhausgasemissionen für die An- und Abreise mit dem Flugzeug am größten waren.



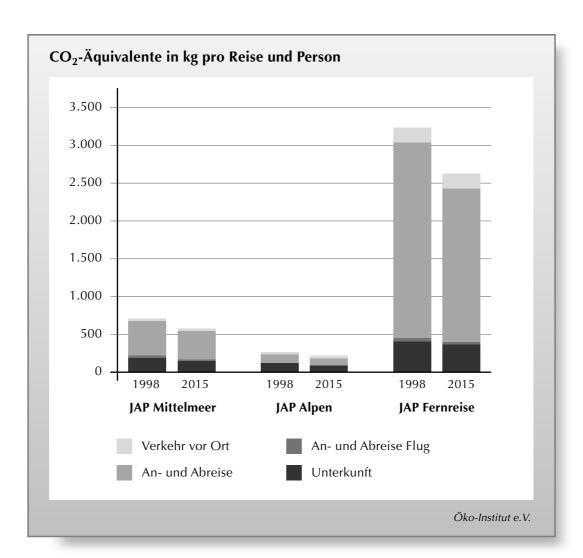


Bild 15 Hauptreisen 1998 und 2015: CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Reise und Person

Das Ergebnis der Verknüpfung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen mit der für 2015 ermittelten Gesamtzahl an Reisen ist in Bild 16 aufgeführt. Mit Ausnahme der Haupturlaubsreisen in die Alpen werden die im vorangegangenen Bild dargestellten Effizienzgewinne pro Reise durch das Wachstum der Reisen deutlich überkompensiert. Durch den Anstieg der Anzahl der Haupturlaubsreisen beim JahresAktivitätenProfil Mittelmeer von 12,0 Mio. im Jahr 1998 auf 19,7 Mio. im Jahr 2015 nehmen

gleichzeitig die Treibhausgasemissionen von 8,4 Mio. Tonnen auf 11,6 Mio. Tonnen zu. Dies entspricht einem Zuwachs bei den Reisen von rund 65% und bei den Emissionen von fast 40%.

Bei den Fernreisen steigen im gleichen Zeitraum die Zahl der Reisen von 2,5 auf 5,7 Mio. (+130%) und die CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen von 8,0 Mio. auf 15,0 Mio. Tonnen pro Jahr (+88%). Während sich im Jahr 1998 die Treibhausgasemis-



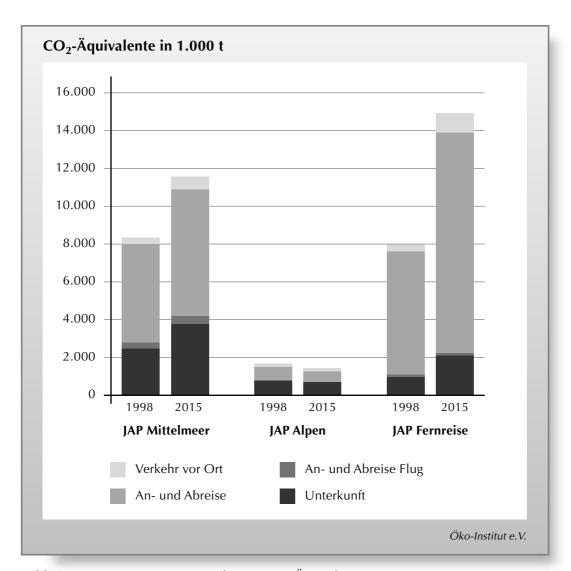


Bild 16 Hauptreisen 1998 und 2015: CO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt

sionen der Mittelmeer- und Fernreisen die Waage gehalten haben, werden 2015 die  $\mathrm{CO}_2$ -Äquivalent-Emissionen durch Fernreisen rund 30% über denen der Mittelmeerreisen liegen. Hier kommt die zukünftig hohe Wachstumsdynamik des Fernreisesegments zum Tragen.

Die Treibhausgasemissionen des Jahres AktivitätenProfils Alpen erreichen 2015 mit 1,5 Mio. Tonnen rund 10% der Gesamtemissionen durch Fernreisen. Aufgrund der Stagnation der Reisendenzahlen und der erwarteten Effizienzgewinne nehmen die Emissionen für das Reisesegment Alpen sogar um etwas mehr als 10% zwischen 1998 und 2015 ab.

Die Gesamtemissionen aller untersuchten Haupturlaubsreisen nehmen im Zeitraum zwischen 1998 und 2015 von 18,1 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten auf 28,0 Mio.



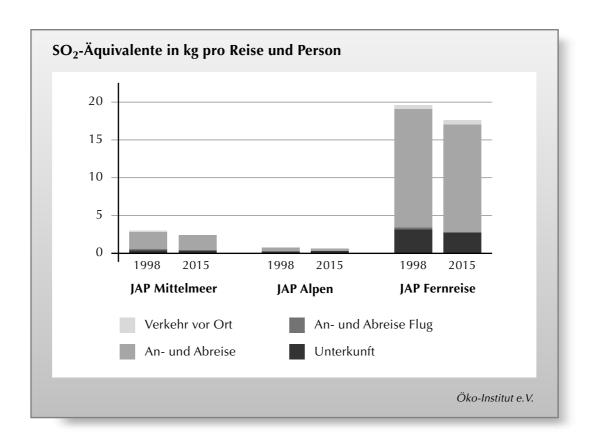


Bild 17 Hauptreisen 1998 und 2015: SO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Reise und Person

Tonnen zu. Dies entspricht einer Zunahme von mehr als 50%. Die bis 2015 erreichten Effizienzgewinne pro Reise werden durch das Wachstum der Mittelmeerund Fernflugreisen deutlich überkompensiert. Die Umweltbelastungen werden daher im Trend deutlich zu- und nicht abnehmen.

Die Säurebildneremissionen pro Person und Reise für die Jahre 1998 und 2015 und damit die in diesem Zeitraum erzielten Emissionsreduktionen sind im Bild 17 dargestellt. Die Emissionsreduktionen betragen zwischen 10 und 15%, beim JahresAktivitätenProfil Alpen 60%. Die starke Abnahme der SO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen ist bei den Alpenreisen auf die im

Vergleich zu 1998 strengeren EU-Abgasgrenzwerte für PKW im Jahr 2015 zurückzuführen. Bei den Flugreisen sind die Einsparungen geringer als im Kfz-Bereich, da eine deutliche Reduktion der Stickoxidemissionen bei Flugzeugtriebwerken aus heutiger Sicht noch ungelöst ist.

Bild 18 zeigt die Gesamtemissionen an Treibhausgasen für die Jahre 1998 und 2015 für die vertieft untersuchten Jahres AktivitätenProfile. Ähnlich wie bei den Treibhausgasen werden die bis 2015 erzielten Emissionsreduktionen pro Reise durch das enorme Wachstum der Reisen überkompensiert. Die SO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen durch Mittelmeer-Urlaubsreisen mit dem Flugzeug nehmen im be-





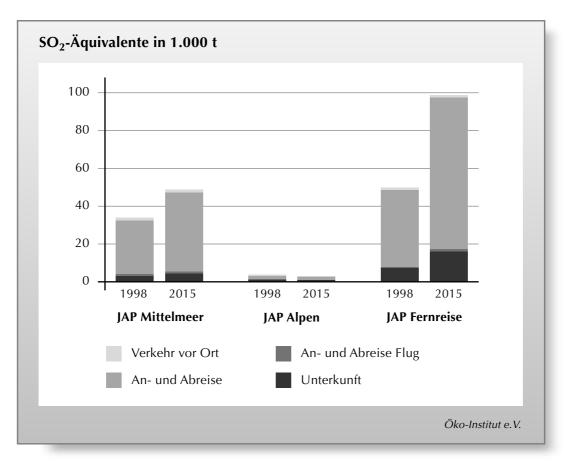


Bild 18 Hauptreisen 1998 und 2015: SO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt

trachteten Zeitraum um rund 45% auf ca. 48.100 Tonnen pro Jahr zu; bei den Fernreisen verdoppeln sich im gleichen Zeitraum die Emissionen (98.100 Tonnen in 2015). Die Säurebildneremissionen durch die Haupturlaubsreisen in die Alpen spielen 2015 eine noch geringere Rolle als 1998.

Insgesamt werden 2015 rund 148.000 Tonnen SO<sub>2</sub>-Äquivalente durch die Haupturlaubsreisen Mittelmeer, Alpen und Fernreisen emittiert. Gegenüber 1998 nehmen somit die Säurebildneremissionen um etwa 75% zu.

### 5.4 Diskussion der Trend-Ergebnisse

Die Ergebnisse der Stoffstromanalysen im Trend bis 2015 zeigen für die untersuchten Umweltparameter die dramatischen Zuwächse bei den Umweltbelastungen durch die touristischen Aktivitäten, die in den JAP zusammengefasst sind.

Im Bereich der Treibhausgasemissionen zum Beispiel kommt es in den kommenden 15 Jahren zu einem Anstieg der Emissionen um 50%. Während in anderen Sektoren (Haushalte, Schwerindustrie etc.) erhebliche Reduktionen der Emissio-



nen zu erwarten sind, gelingt es in diesem Bereich nicht, das Wachstum von den steigenden Umweltbelastungen zu entkoppeln, wenn der Trend Realität werden sollte.

Dementsprechend ist es auf der Basis der Abschätzungen für den Trend wichtig, die Wirksamkeit von Handlungsansätzen zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch touristische Aktivitäten mit Stoffstromanalysen zu überprüfen, um zu evaluieren, ob sie ausreichen, den hier skizzierten Trends bei den Umweltbelastungen entgegenzuwirken.

Das ist der Fokus des folgenden Kapitels.



### 6.1 Auswahl der Handlungsansätze

Nach der stoffstromanalytischen Betrachtung von touristischem Verhalten innerhalb der einzelnen JahresAktivitätenProfile (JAP) werden in diesem Kapitel verschiedene Handlungsansätze, die zur Umweltentlastung beitragen sollten, näher vorgestellt und diskutiert. Die Palette der denkbaren Handlungsansätze und Maßnahmen ist vielfältig und es wurden von verschiedenen Seiten bereits viele Lösungen vorgeschlagen und an die politisch Verantwortlichen herangetragen<sup>[5]</sup>. Im Rahmen dieses Projektes hat sich das Projektteam auf fünf Handlungsansätze konzentriert, die nach einer intern aufgestellten Kriterienliste ausgewählt wurden.

Die ausgewählten Handlungsansätze sollten möglichst viele der folgenden Kriterien erfüllen:

- Adressat Politik
- Adressat Konsument/Anbieter
- · Bezug zu JahresAktivitätenProfilen
- qualitative Umweltaspekte werden adressiert
- Relevanz des Handlungsansatzes
- Bezug zu mehreren Nachhaltigkeitsdimensionen
- Erfolgsaussichten
- Exklusivität/Innovationscharakter des Handlungsansatzes

Fünf Handlungsansätze werden im Folgenden näher behandelt:

- Reisedauer und Intervalle
- einheitliches Labelling
- Beeinflussung der Aktivitäten am Urlaubsort
- Veränderung des Modal-Split
- Verbesserung der Nahzielvermittlung

Mit der Auswahl dieser Handlungsansätze soll nicht der Eindruck erweckt werden, dass aus der Sicht des Öko-Instituts sie die einzig möglichen und wichtigen Optionen für einen umweltverträglicheren Tourismus darstellen. Im Rahmen des Projektes musste aus Gründen der Kapazität und der Übersichtlichkeit eine Beschränkung bei der Auswahl der Handlungsansätze erfolgen. Aus der Sicht des Projektteams stellen sie aufgrund ihres unterschiedlichen Charakters einen interessanten und aufschlussreichen Querschnitt der Möglichkeiten dar.

#### 6.2 Reisedauer und Intervalle

Dieser Handlungsansatz wurde vom Projektteam des Öko-Instituts aufgrund der Erfüllung der folgenden Kriterien für eine weitere Bearbeitung ausgewählt:

- Adressaten: Konsumenten und Anhieter
- guter Bezug zur Methodik der Jahres AktivitätenProfile
- hohe Relevanz
- Bezug zu mehreren Nachhaltigkeitsdimensionen

67

Last Minute für den Umweltschutz

**₩** Oko-Institut e.V.



- gute Erfolgsaussichten (uneinheitliche Einschätzung im Projektteam)
- Exklusivität/Innovationscharakter des Handlungsansatzes

## 6.2.1 Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

Die Bedeutung dieses Handlungsansatzes ergibt sich aus der Tatsache, dass bei Fernreisen das Modul "An- und Abreise" sowohl bei den CO<sub>2</sub>-Äquivalenten als auch bei den SO<sub>2</sub>-Äquivalenten besonders stark zu den Umweltbelastungen beiträgt. Die zugrunde liegende Idee kann, einfach ausgedrückt, zu der Formel "Mehr Urlaub pro Personenkilometer" zusammengefasst werden. Ziel ist, durch konkrete Maßnahmen die durchschnittliche Reisedauer der Hauptreisen zu verlängern und gleichzeitig eine Vergrößerung der Reiseintervalle (d.h. weniger

Reisen pro Zeiteinheit) bei Fernreisen zu erzielen. So kann aus den Ergebnissen der Stoffstromanalysen, die im Rahmen dieses Projektes durchgeführt wurden, beispielsweise einer sechswöchigen Fernreise (mit entsprechendem Hin- und Rückflug) eine deutlich geringere Gesamtumweltbelastung zugeordnet werden als zwei entsprechenden, jeweils dreiwöchigen Fernreisen. Der Handlungsansatz wirkt also dem in den letzten Jahren beobachteten, für die Umwelt besonders nachteiligen Trend entgegen, dass die Bundesbürger immer öfter und gleichzeitig immer kürzere Urlaubsreisen unternehmen.

## 6.2.2 Konkrete Maßnahmen und Akteure

Dieser Handlungsansatz setzt voraus, dass sich Erholungsaktivitäten und Bedürfnisse im Jahresverlauf bzw. über mehrere Jahre hinweg zu einer längeren

### Reisedauer und Intervalle: Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

- Die Module "Anreise/Abreise" der einzelnen JAP sollen entlastet werden.
- Durch eine "Bündelung" von Reisezeiten und Motiven werden Reisen zu einem Reiseerlebnis, das mehrere Reisen und deren Motive innerhalb eines Jahres zusammenfasst.
- Dieser Ansatz qualifiziert die Kritik am Trend zu kürzeren Reisen und ermöglicht auch die Anreise mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln.
- Die Reisenden haben nicht mehr das Gefühl, etwas zu verpassen, wenn sie sich für diese Reiseart entscheiden.

Öko-Institut e.V.





Reisedauer "bündeln" lassen. Diese "Bündelung" soll dazu führen, dass seltener verreist wird, d.h. dass die (Fern-)Reiseintervalle größer werden. Beispielsweise wird in einem Jahr eine länger andauernde Fernreise durchgeführt (4 Wochen und länger), dafür wird in den vorigen oder darauf folgenden Jahren z.B. nur innerhalb Europas (oder innerhalb Deutschlands) gereist.

In seiner ursprünglichen Formulierung ist der Handlungsansatz (vorläufig) nur bei der Zielgruppe aus JAP 4 (Fernreisen mit dem Flugzeug) relevant. Da sich gerade bei JAP 4 ein enormes Wachstumspotenzial als Trend abzeichnet, wäre durch geeignete Maßnahmen zumindest die Wachstumsdynamik vermindert.

Dafür wird es von besonderer Bedeutung sein, dass die Arbeitsorganisation bzw. Schulferienregelung prinzipiell zugunsten von längeren Urlaubszeiten flexibilisiert wird. Nur dadurch könnten z.B. Familien mit schulpflichtigen Kindern diese Maßnahme für sich verwirklichen, soweit dies die sozioökonomische Situation zulässt. Allerdings wird die demografische Entwicklung in der Bundesrepublik (Stichwort: junge Alte) zukünftig dafür verantwortlich sein, dass immer größere Anteile der Bundesbürger keine oder geringere zeitliche Restriktionen für die Wahl des Zeitpunkts und der Dauer ihrer Urlaubsreisen haben, da sie entweder aus dem aktiven Erwerbsleben ausgeschieden sind oder keine schulpflichtigen Kinder mehr haben oder niemals hatten. Man kann daher eindeutig von wachsenden möglichen Zielgruppen für diesen Handlungsansatz sprechen. Dies ist mit ein Grund, dass dieser Handlungsansatz, obgleich in seiner Grundidee zunächst "exotischer" anmutend als die übrigen Handlungsansätze, bei den Teilnehmern des 3. Projektworkshops durchaus auf Interesse gestoßen ist.

Generell lässt sich vorab schon sagen, dass diese Maßnahme hauptsächlich für sozioökonomische Segmente mit mittlerem bis hohen Haushaltseinkommen pro Kopf geeignet ist bzw. für Personen mit ausgeprägtem Budgetüberblick und entsprechender Planungssicherheit beim Haushaltsbudget.

Mehrere Akteursgruppen können identifiziert werden, die aufgrund ihrer Einflussund Gestaltungsspielräume und ihrer Interessenlagen durch konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des Handlungsansatzes in das "Tagesgeschäft" beitragen können. Zuallererst sind hier die Anbieter, d.h. die Reiseveranstalter, gefragt, da sie durch Ausarbeitung spezieller Angebote den Urlaubstyp "Mehr Urlaub pro Personenkilometer" konzeptionell, logistisch, personell sowie von der Preisstruktur und den Preisanreizen her realisieren müssten. In Ansätzen ist der Handlungsansatz bei ausgedehnten Bildungsreisen und Kreuzfahrten bereits realisiert. Zukünftig könnte durch die Kombination verschiedener klassischer Urlaubsformen zu zeitlich insgesamt längeren Reisen (Kombination aus Bildungs-, Erholungs-, Erlebnisreise, Kreuzfahrt etc.) ein neuer attraktiver Markt für die professionellen Reiseveranstalter entstehen.



### Reisedauer und Intervalle: Konkrete Maßmahmen und Akteure: Anbieter

- Innovative Reiseangebote ermöglichen einen multi-optionalen Urlaub: Spontane Entscheidungen vor Ort, wie man die freie Zeit gestalten will, sind möglich.
- Am Zielort kann aus beiden Angebotssegmenten ein umweltfreundlicheres Angebot genutzt werden.
- Durch Preisanreize (6=3 Wochen) werden die Kunden zusätzlich motiviert.
- Die Reiseleitung wird zum "Coach" für Zufriedenheit vor Ort.

Öko-Institut e.V.

Bild 20 Reisedauer und Intervalle: Konkrete Maßnahmen und Akteure: Anbieter

Am Beispiel eines ausgedehnten Urlaubs in die Karibik wird der Handlungsansatz veranschaulicht.

### Reisedauer und Intervalle: Beispiel Karibik (JAP Fernreise)

- Flug an ein Strandziel: Sonne, Sand, See
- Angebot: Sprachkurse und Kontaktmöglichkeiten
- Urlaub im Urlaub: mit Bahn oder Schiff an andere Orte: historische Stätten, Binnenland, Kreuzfahrt, andere Inseln mit anderen Kultur-Angeboten kennen lernen ("Tapetenwechsel"!)
- Konkret bedeutet dies:
  - 3 Wochen Dominikanische Republik
  - 1 Woche Kreuzfahrt nach Kuba oder zu anderen Inseln
  - 2 Wochen z.B. in Kuba oder auf einer anderen Insel

Öko-Institut e.V.

70

Last Minute für den Umweltschutz



Neben den Reiseveranstaltern kommt der Politik und den Tarifparteien eine wichtige Schlüsselrolle zu, da sie die wesentlichen Beiträge zur notwendigen Flexibilisierung der Arbeitsorganisation und damit zur Ermöglichung der erforderlichen Zeitkorridore leisten müssen. Dies ist Voraussetzung dafür, dass auch im Erwerbsleben stehende Zielgruppen erreicht werden können.

Starke Innovationspotenziale bestehen bei folgenden Punkten (nach ">" stehen die möglichen Akteure):

### Veränderung der Arbeitsorganisation

- Bundes-Urlaubsgesetz/Arbeitszeitgesetz: (Kumulationsmöglichkeit verankern) > Regierung/Bundestag
- Regelung in Tarifverträgen (Arbeitsplatzsicherheit, "Sabbatical", Überstunden, Verteilung des Lohns auf mehrere Jahre, Arbeitszeitkonten) > Tarifparteien (als Beispiele können Modelle in Belgien, Niederlande, Dänemark fungieren)
- 3. Sozialversicherungsrecht (Krankenversicherungsschutz, Fehlzeit bei Arbeitslosen-, Pflege- und Rentenversicherung kann bei Lohnverteilung berücksichtigt werden oder ist privat zu regeln) > Regierung/Bundestag
- 4. Projektorientierung der Arbeiten (fragmentierte Zeitbudgets) > Arbeitgeber

### Veränderung der Schulferienregelung

 lehrplanunabhängige Projektphasen in den Sommermonaten, bei denen Schüler/innen nach Leistungen und Wahl frei bekommen können > Bundesländer

#### Fiskalische Maßnahmen

- 6. Änderung der Ticketpreisstruktur, z.B. Abschaffung der Vielfliegerangebote, langfristig gültige Tickets müssen genauso teuer sein wie kurzfristig gültige Tickets > Fluggesellschaften, Reiseveranstalter
- 7. Zur Beendigung der staatlichen Subvention des Fliegens können fiskalische Instrumente als kapazitätssteuernde Maßnahmen zur Realisierung dieser Maßnahme beitragen, weil die höheren (Flug-)Reisekosten zu einem selteneren Reisen motivieren können. Dazu gehören auch fiskalische Instrumente wie "Öko-Zuschlag" bei Landegebühren auf Flughäfen (> Flughäfen im Benehmen mit Landesministerien) bzw. bei Tickets > Regierung/Parlament (Dette 1999). Die besondere Bedeutung dieser Maßnahme ergibt sich auch daraus, dass die technischen Möglichkeiten der Emissionsreduktion beim Flugverkehr an Grenzen gelangen, die das Wachstum um ein Vielfaches absorbieren wird.

### 6.2.3 Adressierte Segmente

Wie bereits geschildert, zielt der Handlungsansatz im Wesentlichen auf das JahresAktivitätenProfil 4 (Fernreisen). Aber auch das JahresAktivitätenProfil 1 (Mittelmeerreisen) lässt sich adressieren. Der Bereich der Fernreisen wird durch den Handlungsansatz besonders angesprochen, da hier einerseits durch die Module An- und Abreise (lange Flugdistanzen!) hohe Umweltentlastungspotenziale bestehen und andererseits die Zielgruppen, die diesem JahresAktivitätenProfil überproportional zugeordnet werden können, für



### Reisedauer und Intervalle: Adressierte Segmente

- Durch eine "nachhaltige Reiseform" finden nicht nur die Module "Anreise" bei JAP *Fernreise* und *Mittelmeer* eine Entlastung.
- Bei den Modulen "Aktivitäten vor Ort", "Unterkunft" und "zusätzliche Reisen/Kurzreisen" bestehen weitere Entlastungen.
- Beim JAP Alpen ist diese Maßnahme aufgrund der besonderen landschaftlichen Unterschiede in jeder Jahreszeit nur schlecht kommunizierbar.

Öko-Institut e.V.

### Bild 22 Reisedauer und Intervalle: Adressierte Segmente

die Realisierung des Handlungsansatzes wichtige Voraussetzungen aufweisen (hoher Bildungsstand, vergleichbar hohes verfügbares Einkommen, hohes Qualitätsinteresse etc.). Wie die Ergebnisse der Stoffstromanalyse klar ergeben haben, ist dem JahresAktivitätenProfil Fernreise und hier den Modulen An- und Abreise in der dynamischen Betrachtung das größte Umweltentlastungspotenzial zuzuordnen. Da der Handlungsansatz gerade dieses Segment adressiert, ist er für die zukünftige Tourismusforschung besonders wichtig.

In diesem Projekt sich anschließenden Untersuchungen sollte auch folgendem Einwand nachgegangen werden, der den Erfolg des Handlungsansatzes zumindest für Teilsegmente der Fernreisen in Frage stellt. Er geht von der These aus, dass die Suche nach dem "Fremden" bestehen bleibt: "Eskapistische Tendenzen"/Xenophilie werden danach als Motivlage der Stress...") unterstellt. Die differenzierte sozialpsychologische Analyse der genauen Motivlage erfordert eine Differenzierung nach Reisezielen (z.B. Los Angeles, Accra, Bangkok, Quito) und Marktsegmenten. Bei einigen Zielen stehen die Aneignung von "Vertrautsein mit dem Fremden" und die sozialen Kontakte als "kulturelles Kapital" (Bourdieu in Giacobbi/Roux 1989) bei der Motivlage im Vordergrund. Dies wird durch die Verlängerung des Aufenthalts verstärkt. Hinzu kommt, dass der Aufbau einer Gegenwelt zu Arbeit und Kultur im Alltag oft nicht gelingt, was das "Fluchtmotiv" mit einem stärkeren Wunsch nach Wiederholung innerhalb kurzer Zeit nach der Rückkehr nährt. In diesem Fall wäre der Handlungsansatz als ökologisch neutral bzw. als negative Wirkung zu bewerten, da dann keine Vergrößerung des Intervalls stattfindet. Auch wenn das Projektteam

Reisenden (z.B. "Deutschland, Alltag,



des Öko-Instituts diesem hypothetischen Effekt (längere Reisen und dennoch nicht weniger Reisen) wenig Wahrscheinlichkeit zuordnet, muss er selbstverständlich in vertiefenden Untersuchungen ausgeschlossen werden.

## 6.2.4 Abschätzung von Wirkungspotenzialen

Mit der Realisierung des Handlungsansatzes werden hauptsächlich die ökologischen Folgen des Fliegens (Modul "Anund Abreise") und der Aktivitäten vor Ort adressiert.

Beim Modul "An- und Abreise" wird durch geringere Reisefrequenzen und

Abnahme des Trends zu immer mehr Personenkilometern mit dem Flugzeug der Umweltbelastung entgegengewirkt. Im Rahmen dieses Handlungsansatzes lässt sich überlegen, inwieweit die Anreisezeit bei Wahl anderer Verkehrsträger verlängert werden kann (Schiffs-/Bus-/Bahnreise). Dies würde vor allem technophile und erlebnisorientierte Motive von Reisenden ansprechen, also Einstellungen, die bei JAP 4-Reisenden überrepräsentiert ausgeprägt sind. Dies bedeutet eine gesteigerte ökologische Effizienz der Anreise (Verlagerung auf andere Verkehrsträger und Verteilung auf mehrere Jahre).

Die Entlastung beim Modul "Aktivitäten vor Ort" setzt die Annahme voraus, dass,

### Reisedauer und Intervalle: Abschätzung des Wirkungspotenzials

- Maximal 25% der Fern-Reisenden (JAP 4) sollten für diese Reiseform ansprechbar sein.
- Bei arbeitsorganisatorischen Innovationen erhöht sich das maximale Potenzial auf bis zu 35%.
- Mehrfachreisen im Jahresverlauf können entfallen.
- Die Wachstumsdynamik bei der Reisenzahl wird entschärft.
- Eine besondere Wirkung: Viele Reisende kommen zufriedener aus dem Urlaub, weil viele Reisemotive auf verschiedene Arten und Weisen befriedigt würden.

Öko-Institut e.V.



wer zum Reisen mehr Zeit zur Verfügung hat, auch umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Bus, Bahn) benutzt statt einen Wagen zu mieten. Die in der Abbildung skizzierten Wirkungspotenziale sind als erste grobe Abschätzung des Projektteams zu werten. Genauere Potenzialabschätzungen setzen spezielle Marktanalysen bei den in Frage kommenden Zielgruppen voraus, die im Rahmen des Spendenprojektes von Öko-Institut und NaturFreunden nicht durchgeführt werden konnten, aber zukünftig für Reiseanbieter zur Konkretisierung des Handlungsansatzes sehr relevant sind. Es sei an dieser Stelle jedoch betont, dass selbst eine nur moderate Vermeidung von potenziellen Fernreisen durch Reiseverlängerung und Beeinflussung der Reiseintervalle große Effekte auf die Höhe der absoluten Umweltbelastungen aufweisen werden. Der in diesem Kapitel skizzierte Handlungsansatz "Mehr Urlaub pro Personenkilometer" trifft also ins "Herz" der gegenwärtig durch die Dynamik der Fernreisen zu beobachtenden Umweltprobleme.

Die Realisierung dieses Handlungsansatzes bietet die Möglichkeiten der Implementierung von sozialen und institutionellen Innovationen, vor allem im Bereich der Arbeitsorganisation unter Berücksichtigung der globalen Entwicklung (N.N./ 7 Arbeiten 5 Einkommen). Die Implementierung muss von sehr guter Kommunikation begleitet werden, um auf breite Akzeptanz zu stoßen. Reisen wird sehr häufig als "Gewohnheits- bzw. Grundrecht" gesehen (dies ein verkürztes Fazit der von Halo Saibold im Frühjahr 1998 angestoßenen Diskussion). Es ist Teil des Beziehungsgeflechts Arbeit und Freizeit und muss dementsprechend besonders die individuelle Entscheidung adressieren. Entsprechende Kreativität ist daher auf der Anbieterseite und bei der Politik gefragt.

Die Realisierung des Handlungsansatzes könnte auch ein Beitrag zur Desaisonalisierung des Marktes und zur Verteilung der Urlauberströme sein. Das begründet sich dadurch, dass viele Reisende nicht nur ca. 2- bis 3-mal jährlich ca. 2-3 Wochen während der Hauptsaison in dem jeweiligen Zielland unterwegs sind, sondern im Falle einer einmaligen längeren Reise auch noch während Teilen der Nebensaison bleiben. Dies kann vor allem für die lokalen Arbeitsmärkte von Bedeutung sein. Es könnte sich als existenzsichernde Maßnahme in Entwicklungsländern zeigen.

Bisher gibt es für den beschriebenen Handlungsansatz allerdings noch keine Pauschalangebote, was nachfragebedingt zu sein scheint (vgl. Arbeitsorganisation). Ein weiteres Hemmnis ist noch die Tatsache, dass längerfristig gültige bzw. flexibel umbuchbare Tickets wesentlich teurer sind als Tickets mit kürzerer Geltungsdauer. Dies hängt mit der schlechten Einschätzbarkeit der US-Dollar-Kursentwicklung zusammen, auf der die Kalkulationen im internationalen Zivilluftverkehr basieren. Insofern müssen mögliche Kursschwankungen durch einen höheren Preis abgesichert werden.

#### Fazit

Der Handlungsansatz wird vom Projektteam des Öko-Instituts als besonders interessant und innovativ angesehen. Die Branchenvertreter äußerten sich nach der Vorstellung auf dem dritten Projektworkshop in ähnlichem Sinne. Allerdings besteht Einigkeit darüber, dass in diesem



Bereich noch besonders großer Untersuchungsbedarf (differenzierte Marktanalyse, Motivforschung, Auswertung erster Praxisversuche) besteht. Da der Handlungsansatz auf einen kritischen, rasant wachsenden Problembereich des Tourismus zielt, ist das Engagement der Anbieter und der Politik hier besonders gefragt. Das Ökolnstitut wird in seinen weiteren zukünftigen Forschungsaktivitäten im Bedürfnisfeld Tourismus diesem Handlungsansatz die angemessene Priorität einräumen.

#### 6.3 Einheitliches Labelling

Der Handlungsansatz "Einheitliches Labelling" wurde vom Projektteam des Öko-Instituts aufgrund der Erfüllung der folgenden Kriterien für eine weitere Bearbeitung ausgewählt:

- Adressaten: Konsumenten und Anbieter
- guter Bezug zur Methodik der Jahres-AktivitätenProfile
- Bezug zu mehreren Nachhaltigkeitsdimensionen
- gute Erfolgsaussichten

## 6.3.1 Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

Die (einheitliche) Kennzeichnung von touristischen Angeboten sieht deren Ausweisung nach bestimmten objektiven nachprüfbaren Umweltkriterien vor. Sie werden bereits seit mehreren Jahren diskutiert. "Umweltkennzeichnungen im Tourismus" werden als geeignetes umweltpolitisches Instrument angesehen, einen Beitrag zur Förderung vergleichsweise umwelt- und sozialverträglicher Tourismusdienstleistungen zu leisten.

Umweltkennzeichnungen setzen sowohl bei der Nachfrage als auch beim Angebot touristischer Dienstleistungen an. Das Ziel des Labelling im Tourismussektor ist, die Nachfrageseite für Umweltbelange zu sensibilisieren und im Optimalfall als Orientierung für den Touristen bei der Reiseentscheidung zu dienen. Zudem will es auf der Angebotsseite durch die Steigerung des Faktors Umweltqualität als Wettbewerbsfaktor Anreize zum umweltorientierten Handeln schaffen. Umweltkennzeichnungen sind ein "weiches" Instrument, das auf Freiwilligkeit setzt. Es können keine Verpflichtungen für den Anbieter oder den Reisenden daraus erwachsen.



### Einheitliches Labelling: Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

- Vorwiegend werden die Module "Unterkunft" und "Aktivitäten vor Ort" der einzelnen JAP angesprochen, aber (langfristig) auch Entlastungen bei den gesamten Reisen erwartet.
- Ansatz richtet sich sowohl an die Hauptreisen als auch an Kurz- und Skireisen.
- Grundlagen und Anreize zur Verbesserung der Ökoeffizienz der Unterbringungen und Senkungen der Umweltbelastungen in den Zielregionen.

Öko-Institut e.V.

#### Bild 24 Einheitliches Labelling: Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

Die Umweltkennzeichnungen im Tourismus lassen sich nach dem Fokus der Kennzeichnung klassifizieren.

So werden Kennzeichnungen diskutiert für:

- a. Tourismusgemeinden
- b. Einzelaspekte in Tourismusgemeinden (einzelne touristische Aktivitäten)
- c. Beherbergungen
- d. Reiseanbieter
- e. komplette Reisen

Weiterhin kann man bei den touristischen Umweltkennzeichnungen nach Gütesiegeln und Wettbewerben unterscheiden.

Umweltkennzeichnungen werden in Deutschland von verschiedenen Institutionen für unterschiedliche Umweltkriterien vergeben. Es besteht eine Vielzahl von Gütesiegeln. Ein einheitliches Gütesiegel für Deutschland hat sich noch nicht durchgesetzt, obwohl seit Jahren die Entwicklung von einheitlichen Gütesiegeln für einen umwelt- und sozialverträglichen Tourismus unterstützt wird[6]. Nicht zuletzt deshalb, da sich bisher keine Institution der Koordination zur Einführung eines einheitlichen Gütesiegels angenommen hat. Labels existieren in deutschsprachigen Ländern in erster Linie für Reiseangebote in den jeweiligen Ländern. Für Reisen in das Ausland (JAP 1, JAP 4) existieren bisher kaum breit akzeptierte Labels. Auf internationaler Ebene treiben die Europäische Union (EU) und das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) die Gestaltung und Ein-

76

Last Minute für den Umweltschutz



führung von Umwelt-Labels im Bereich Tourismus voran. Generell gibt es nur wenige, die die gesamte Reise bewerten. Die meisten Labels beziehen das Modul der Unterkunft ein; nur wenige bewerten die An- und Abreise. In vielen Fällen werden auch die touristischen Aktivitäten der Zielregionen bewertet.

Die bekanntesten Labels in Deutschland<sup>[7]</sup> sind:

- 1. ADAC-Eichhörnchen (19,2%)
- 2. Umweltfreundliche Fremdenverkehrsorte 1996 (7,9%)
- 3. Blaue Europa-Flagge (3,3%)

#### Umweltgütesiegel

Umweltorientierte/umweltfreundliche Betriebe, Umweltbewusster Hotel- und Gaststättenbetrieb, Umweltfreundliche Hotel- und Gaststättenbetriebe, Umweltfreundliches Gastgewerbe, Umweltschnecke Nordseeinsel Borkum, Grüne Sterne, ADAC-Eichhörnchen – Umweltgerechte Autobahn-Raststätte, Umweltgerechte Ferienstätten, Ferienparks und Ferienzentren, Umweltsiegel Kleinwalsertal – Silberdistel, Grüne Hand – Wir tun etwas für die Umwelt, Umweltsiegel Lungau, Öko-Tourismuspreis, Umweltsiegel Tirol, Öko-Grischun, Grüner Schlüssel

#### Umweltpreise, Wettbewerbe, Initiativen

Umweltfreundliche Fremdenverkehrsorte, Bundeshauptstadt für Natur- und Umweltschutz, TAT-Orte – Gemeinden im ökologischen Wettbewerb, Schwedischer Umwelt- und Tourismuspreis, Q for you, Dorfurlaub in Österreich, Tourismuspreis, Landschaft des Jahres, Europäischer Preis für Tourismus und Umwelt, Blaue Europa-Flagge, Grüner Koffer, Internationale Umweltauszeichnung des DRV, Tourism for Tomorrow Award

Einheitliche Siegel werden von 65% der bundesweit Befragten aufgrund der besseren Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit bevorzugt. Ebenfalls würde ein einheitlich geltendes Siegel über die heterogenen Dienstleistungen des Tourismus hinweg (Gastronomie, Beherbergung, Mobilität, Veranstaltung und Vermittlung von Reisen) bei 72,5% der Befragten favorisiert.

Einheitliche Umweltkennzeichnungen wurden in den letzten Jahren sehr intensiv diskutiert.

#### Tourismusgemeinden

Der Schwerpunkt der Diskussion lag im Bereich der Einführung eines umfassenden kommunalen Umweltgütesiegels für Tourismusgemeinden.

Die Auszeichnung ist gedacht für Tourismusgemeinden mit besonderen Ansprüchen an:

- die Umweltqualität vor Ort
- die Bemühungen zum Schutz der Umwelt
- die touristischen Angebote für umweltbewusst Reisende

Damit verbunden sind folgende Ziele:

- Orientierungshilfe für umweltbewusste Touristen
- Anleitung/Orientierungshilfe für umweltbewusste Gemeinden

77

Last Minute für den Umweltschutz



 Förderung des Umweltschutzes auf kommunaler Ebene

Doch die Diskussionen zeigten:

- 1. Es fehlen Instrumente und Definitionen zur Bewertung (Aktivitäten und Angebote der Gemeinden; Umweltqualität in den Gemeinden).
- 2. Das Thema "Umweltschutz" hat im Tourismus-Marketing an Bedeutung verloren.
- 3. Der finanzielle Spielraum für personelle Kapazitäten der Gemeinden ist noch kleiner geworden.

#### **Einzelaspekte in Tourismusgemeinden**

Gerade durch den zweiten und dritten Punkt ist ein umfassendes, abgesichertes Umweltgütesiegel für Tourismusgemeinden in weite Ferne gerückt, denn es stößt bei den Vertretern der Tourismuskommunen auf Ablehnung. – Zusätzlich dazu stellt sich die Frage, ob ein umfassendes (ganzheitliches) Umweltkennzeichen die unterschiedlichen Erwartungen der Touristen und die völlig unterschiedliche Situation der Anbieter gleichermaßen berücksichtigen kann.

Vor diesem Hintergrund ist derzeit die Implementierung einer "Dachmarke" in der Diskussion. Das heißt, es wird auf kommunaler Ebene versucht, räumlich und inhaltlich sinnvoll abgegrenzte Bereiche mit spezifischen Gütesiegeln auszuzeichnen (z.B. attraktive Angebote zur Anreise und Mobilität ohne PKW, Angebote für umweltschonende Freizeitaktivitäten). Es wird allerdings eingeschätzt, dass mit der Markteinführung eines möglichen touristischen Umweltkennzei-

chens im Sinne einer "Umwelt-Dachmarke" frühestens Anfang 2002 zu rechnen ist. Vom Umweltbundesamt wird angestrebt, die Dachmarke im Laufe der Zeit auszuweiten, von Tourismusorten (inkl. Beherbergungen), über Reiseanbieter hin zu ganzen Reisen.

#### Beherbergungen

Parallel dazu wird versucht, ein einheitliches Gütesiegel für Beherbergungen voranzubringen. Allerdings ist nicht vorgesehen, dabei Standards zu setzen, sondern lediglich über einen festgelegten Kriterienkatalog zu berichten. Auch hier ist mit einer Implementierung nicht vor 2002 zu rechnen.

#### Reiseanbieter

Einheitliche Umweltgütezeichen für Reiseanbieter oder deren Ranking werden derzeit nicht diskutiert und sind auch in absehbarer Zeit nicht umsetzbar. Es wird lediglich im Rahmen einer späteren Ausweitung der geplanten "Dachmarke" diskutiert.

#### Komplette Reisen

Wie für die Reiseanbieter wird auch für komplette Reisen ein einheitliches Umweltgütezeichen derzeit als unrealistisch angesehen. Es wird ebenfalls lediglich im Rahmen einer späteren Ausweitung der geplanten "Dachmarke" diskutiert.

Folgende Punkte sind in der bisherigen Diskussion um Labels sehr wenig berücksichtigt worden:

 Die bewerteten Kriterien unterscheiden sich in der bisherigen Diskussion sehr stark.

- 6. Ausgewählte Handlungsansätze
- 2. Die Maßnahme wurde bisher vor allen Dingen an den touristischen Angeboten ausgerichtet. Sie adressiert bisher zu wenig die Nachfrageseite sowohl bei der Ausgestaltung als auch bei der Kommunikation.
  - a. 73,6% der Befragten einer UBA-Umfrage bemängeln fehlende Hintergrundinformationen. In erster Linie werden mit dem Labelling sauberes Wasser und saubere Luft an den Urlaubszielen verbunden.
  - 51,8% verbinden mit der Auszeichnung touristischer Angebote mit Labels automatisch höhere Preise.
- Die eingeführten Labels vernachlässigen bisher touristische Angebote und Aktivitäten in nicht-deutschsprachigen Ländern.

Die genannten Punkte sind bei der Gestaltung und Einführung zu berücksichtigen. – Negative Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar.

## 6.3.2 Konkrete Maßnahmen und Akteure

#### Mediation Umweltgütesiegel

Die Vereinheitlichung des Labelling über die heterogenen Dienstleistungen des Tourismus hinweg hat in diesem Maßnahmenbereich Priorität. - Um eine möglichst breite Akzeptanz des Labels zu erreichen, sollte es unter der Beteiligung aller wesentlichen Akteure diskutiert und installiert werden (Reiseanbieter, DEHO-GA, Umwelt- und Naturschutzverbände, Verbraucherinitiativen, Wissenschaft, Politik etc.). Der Kreis sollte durch das Umweltbundesamt koordiniert werden. Dabei sollten alle Dienstleistungen (Module) des Reisens "besiegelt" werden (An- und Abreise, Unterkunft, Aktivitäten vor Ort). Ein schrittweises Vorgehen erscheint hierbei sinnvoll. So sollten zunächst die Module Unterkunft und gegebenenfalls Aktivitäten vor Ort durch eine Dachmarke adressiert werden.

### Einheitliches Labelling: Konkrete Maßnahmen und Akteure

- Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer einheitlichen Kennzeichnung findet breiten Konsens.
- Nach jahrelanger Debatte für Tourismusgemeinden nun Fokus "Dachmarke" für Unterkunft oder andere abgegrenzte Teilbereiche und spätere Ausweitung.
- Breiter Akteurskreis unter Koordinierung des UBA.

Öko-Institut e.V.



#### Bewertung der Maßnahme

- Die Einführung eines einheitlichen Labels bedarf einer hervorragenden begleitenden Kommunikation.
- Die Effektivität der Maßnahme ist lediglich qualitativ abzuschätzen. (Label kann nur über Informationen kommuniziert werden.)
- 3. Die Maßnahme ist nur unterstützend zu anderen Maßnahmen zu sehen.

deutschsprachigen Raum adressieren wird. Von den in diesem Projekt näher untersuchten JahresAktivitätenProfilen wird demnach in erster Linie das JAP 3 (Hauptreise mit dem PKW in die Alpen) adressiert.

## 6.3.4 Abschätzung von Wirkungspotenzialen

Der bisherige Erfolg des Labelling, gemessen an den Erwartungen an das Ins-

## **Einheitliches Labelling: Adressierte Segmente**

- Unterkunft und Aktivitäten vor Ort im deutschsprachigen Raum
- 5,4 Mio. Haupturlaubsreisen (nicht Skireisen)
- überrepräsentiert: ältere Paare ohne Kinder (51,7%) bzw. mit (älteren?) Kindern (8,1%) => "langsamere" Anreise möglich
- gesteigertes Umweltinteresse und Interesse an Aktivitäten in der Landschaft: Maßnahme potenziell gut kommunizierbar
- starkes Qualitätsbewusstsein

Öko-Institut e.V.

#### Bild 26 Einheitliches Labelling: Adressierte Segmente

#### **6.3.3** Adressierte Segmente

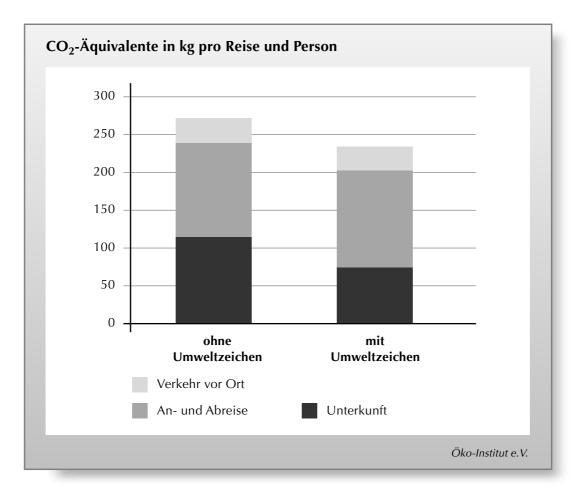
Aus den Erfahrungen der Diskussionen der letzten Jahre zu einem einheitlichen Labelling lässt sich schlussfolgern, dass diese Maßnahme in erster Linie die Module Unterkunft und Aktivitäten im trument, ist bisher leider recht mager ausgefallen. Ein schwierig durchschaubarer "Siegelwald" ist entstanden. Es besteht die Gefahr, dass mit jedem zusätzlichen Siegel dem Reisenden der Überblick noch mehr verloren geht und damit möglicherweise das Vertrauen in die Aussagekraft



dieser Zeichen in Bezug auf den Umweltschutz schwindet (60,3% der Befragten haben den Eindruck, den Überblick verloren zu haben).

Verbesserungen hinsichtlich der ökologischen Belastungen durch Reisen sind bei der Einführung durch Labels vor allem bei der Unterkunft und den Aktivitäten vor Ort zu erwarten. Durch den unverbindlichen Charakter der Maßnahme sind diese Verbesserungen allerdings als moderat einzuschätzen. Es sind bisher auch keine quantitativen Ziele formuliert worden, die mithilfe des Labelling erreicht oder zumindest unterstützt werden sollen. Es besteht daher bisher auch kein Maßstab, die erzielten Verbesserungen durch diese Maßnahme oder deren Effektivität zu bewerten (Monitoring).

Die Reichweite der Maßnahme ist daher aufgrund des fehlenden verpflichtenden Charakters als beschränkt anzusehen. Die Einführung eines einheitlichen Labelling hat keinen Einfluss auf den Umfang des Reisens (Häufigkeit). In der folgenden Abbildung ist das Ergebnis einer orientierenden Stoffstromanalyse für das JAP 3 (Alpen) für das Zieljahr 2015 grafisch dargestellt. Es zeigt das unterstellte CO2-Minderungspotenzial pro Reise und Person. Es wird in der Berechnung nur ein Effekt des einheitlichen Labelling im Modul Unterkunft unterstellt. Alle anderen Annahmen für die Stoffstromanalyse für das Zieljahr 2015 bleiben unverändert.



81

Last Minute für den Umweltschutz

**₩** Öko-Institut e.V.



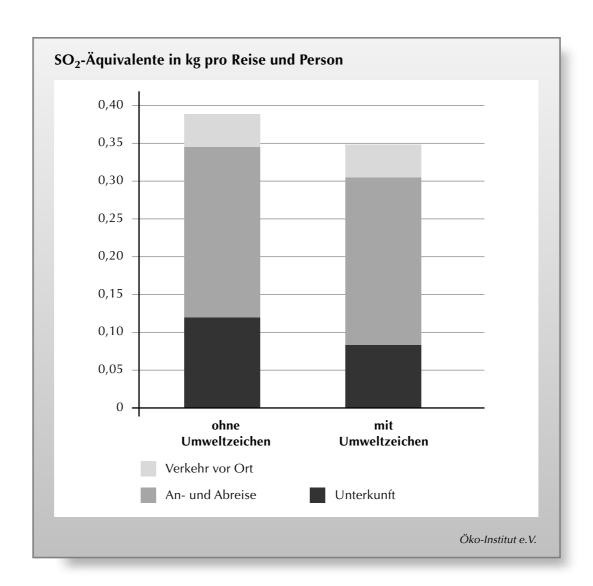


Bild 28 JAP Alpen 2015: SO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Reise und Person – Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens

Aus der Abbildung ist erkennbar, dass ein nennenswerter Effekt bei der Kohlendioxidvermeidung erkennbar ist. Allerdings relativiert sich diese Aussage wieder, wenn die Ergebnisse der drei JahresAktivitätenProfile in ihrer Dynamik gegenübergestellt werden.



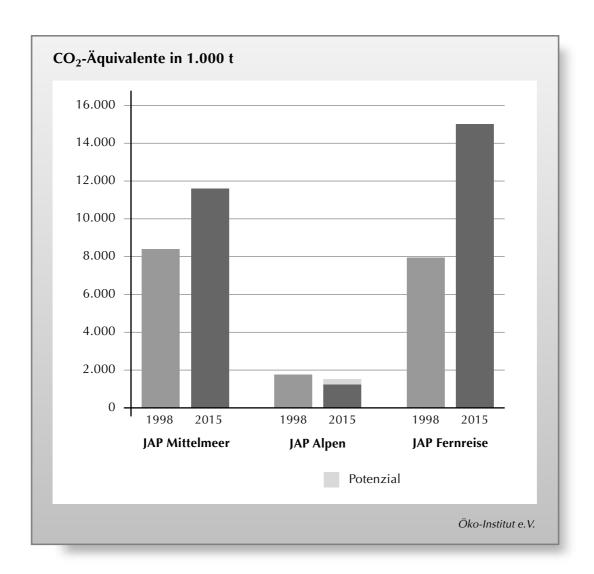


Bild 29 Hauptreisen 1998 und 2015: CO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt – Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens

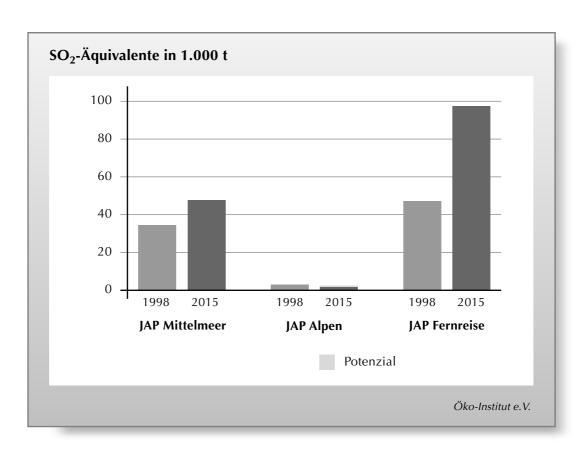


Bild 30 Hauptreisen 1998 und 2015: SO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt – Potenzial eines einheitlichen Umweltzeichens

Aus diesen Ergebnissen lässt sich unschwer entnehmen, dass einem Umweltkennzeichen zwar ein Effekt zuzutrauen ist. In Anbetracht der bereits diskutierten Dynamik des Reisemarktes Deutschland muss allerdings die begrenzte Tragweite der Maßnahme "Einheitliches Labelling" akzeptiert werden. Einheitliche Umweltlabels im Tourismusbereich sind sicherlich wünschenswert und unbedingt weiterzuverfolgen. Als isolierte Maßnahmen können sie dem Gesamtproblem jedoch nicht gerecht werden.

### 6.4 Beeinflussung der Aktivitäten am Urlaubsort

Der Handlungsansatz "Beeinflussung der Aktivitäten am Urlaubsort" wurde vom Projektteam des Öko-Instituts aufgrund der Erfüllung der folgenden Kriterien für eine weitere Bearbeitung ausgewählt:

- Adressaten: Konsumenten und Anbieter
- guter Bezug zur Methodik der Jahres-AktivitätenProfile
- qualitative Umweltaspekte werden adressiert

- Relevanz des Handlungsansatzes
- Bezug zu mehreren Nachhaltigkeitsdimensionen
- gute Erfolgsaussichten

## 6.4.1 Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

#### **Problemaufriss**

Negative Auswirkungen von Tourismus werden meist auf Aktivitäten der Touristen vor Ort bezogen. Neben Kritik bezüglich der mangelhaften Achtung kultureller Wertvorstellungen des Gastlandes (klassisches Beispiel: Hippies auf Kreta in den 70er Jahren) und des Benehmens einer Teilfraktion der Touristen (z.B. "Ballermänner") sind die negativen Auswirkungen auf die Umwelt durch Aktivitäten vor Ort häufiger Anlass zur Kritik. Unterschieden werden sollten hierbei negative Auswirkungen, die dem individuellen Verhalten von Touristen zugeordnet werden können, die einer falschen Infrastrukturplanung bzw. nichtangepassten Angeboten vor Ort zuzuschreiben sind, und solche, die erst durch das Auftreten einer großen Zahl von Touristen an bestimmten Zielorten ("Overcrowding") ausgelöst werden<sup>[8]</sup>.

## Negative Umweltauswirkungen durch individuelles Fehlverhalten von Touristen

Folgende Phänomene können unter diesem Punkt subsumiert werden:

- illegale Abfallentsorgung, Lärm
- verbotenes Eindringen in sensible Gebiete
- mutwillige Beeinträchtigung von Flora und Fauna

Die drei oben genannten Punkte hängen in der Realität häufig zusammen. Ein Teil der Touristen verhält sich nicht einmal den oftmals laxeren Umweltgesetzen der Gastländer entsprechend. So ist an stark frequentierten Strandabschnitten in Urlaubsregionen die notwendige allabendliche intensive Strandreinigung eher die Regel als die Ausnahme. Hinzu kommen oft Lärmbelästigungen der Einheimischen und anderer Touristen bis spät in die Nacht durch betrunkene Touristengruppen.

Weiterhin werden oft sensible Gebiete durch Wanderer und insbesondere durch Anhänger von Fun- bzw. Extremsportarten geschädigt. Dies spielt besonders in den Alpenregionen eine Rolle. Trittempfindliche bzw. geschützte Bereiche werden nicht zuletzt von Mountainbikern und anderen Touristengruppen stark beeinträchtigt. Ein weiteres negatives Beispiel ist das verbotene Klettern an besonders geschützten Steilhängen.

Die mutwillige Beeinträchtigung von Flora und Fauna durch Touristen stellt in vielen Regionen ein ernsthaftes ökologisches Problem dar. Bekannte Beispiele sind die Zerstörung von Korallenriffen durch Taucher und vor allem die massenhafte Verletzung des Washingtoner Artenschutzabkommens. So wird ein großer Prozentsatz der Täter, die am Frankfurter Flughafen mit toten oder lebenden Exemplaren geschützter Tierarten registriert werden, durch Touristen gestellt. Die Gefangennahme und Ausfuhr geschützter Tierarten stellt allerdings eindeutig ein kriminelles Verhalten dar, welches entsprechend geahndet werden kann.

85

Last Minute für den Umweltschutz





# Negative Umweltauswirkungen durch falsche Infrastrukturplanung bzw. nichtangepasste Angebote

Negative Umweltauswirkungen durch falsche Infrastrukturplanung bzw. nichtangepasste Angebote haben einen großen Anteil an tourismusinduzierten Umweltbelastungen. Als herausragende Beispiele seien hier das großflächige Verbauen von Strand- und Küstenabschnitten sowie die bekannten Übererschließungen von Skiregionen mit Seilbahnen und Schleppliften zu nennen.

## Negative Umweltauswirkungen durch Overcrowding

Negative Umweltauswirkungen durch Overcrowding sind ein generelles Phänomen des modernen Massentourismus und in einem großen Teil der in- und ausländischen Urlaubsregionen anzutreffen. Als bekanntes Beispiel können die US-amerikanischen Nationalparks angeführt werden<sup>[9]</sup>. Aber auch in inländischen Regionen (z.B. Elbsandsteingebirge/Sachsen) ist das Problem virulent. Umweltschäden durch Overcrowding treten in der Regel eher in ländlichen Urlaubsregionen auf, da sie im Gegensatz zu Großstädten über eine begrenzte Infrastruktur und Aufnahmekapazität für größere Touristenmassen verfügen. Dies kann zu erhöhtem Verkehrsaufkommen (Besucher suchen vergeblich Unterkünfte etc.), wilden Abfallablagerungen und massiven Beeinträchtigungen der Flora (Parken auf der grünen Wiese, Fäkalienprobleme etc.) und Fauna (Störung des Wildes durch Lärm bzw. reine Anwesenheit großer Touristenströme in den Landschaften) führen.

## 6.4.2 Konkrete Maßnahmen und Akteure

Im Weiteren sollen keine Vorschläge zur Vorbeugung gegenüber individuellem Fehlverhalten von Touristen erarbeitet werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen konzentrieren sich vielmehr auf die eher strukturellen Probleme, d.h. negative Umweltauswirkungen durch falsche Infrastrukturplanung bzw. nichtangepasste Angebote und negative Umweltauswirkungen durch Overcrowding.

### Falsche Infrastrukturplanung bzw. nichtangepasste Angebote

Fehler der Vergangenheit (z.B. nichtangepasste Bebauung) rückgängig zu machen ist ein ausgesprochen schwieriges Unterfangen, auch wenn es schon vereinzelte Beispiele (z.B. Rückbau von Betonklötzen an Strandabschnitten) gibt und es viele Nachahmungen geben sollte. Folgende Maßnahmen sollten ergriffen werden, um negative Umweltauswirkungen durch falsche Infrastrukturplanung und nichtangepasste Angebote zu minimieren:

Notwendig hierfür sind klare Leitlinien der Tourismusindustrie. Je größer das Unternehmen, desto eher besteht die Möglichkeit, durch verbindliche Leitlinien in die Planungen von Gemeinden im Inund Ausland im Sinne des Umweltschutzes Einfluss zu nehmen. Den Urlaubsregionen bzw. den Regionen, die Zielgebiete für Tourismus werden möchten, muss unmissverständlich klar sein, dass bei falscher Planung bzw. nichtangepassten Angeboten (z.B. Zulassung von Extremsportarten in sensiblen Naturräumen) die großen Unternehmen der Tourismusindustrie keine Hotels in ihrem

86

Last Minute für den Umweltschutz



### Umweltbelastungen am Zielort: Einflussnahme der Tourismusindustrie

- Ist:
   Umweltbelastungen durch falsche Infrastrukturplanung und nichtangepasste
   Angebote
- Handlungsansatz:
   eindeutige Einflussnahme der Tourismusindustrie auf Infrastrukturmaßnahmen und Angebote am Zielort
- Schwerpunktbezug:
   JAP Mittelmeer und JAP Fernreisen

Öko-Institut e.V.

Bild 31 Umweltbelastungen am Zielort: Einflussnahme der Tourismusindustrie

Gebiet unter Vertrag nehmen werden: Einsatz der Marktmacht im Sinne der Umwelt. Umgekehrt darf bei Infrastrukturplanungen und Angeboten, welche die Belange des Umweltschutzes wahren, eine Gemeinde bzw. Urlaubsregion damit rechnen, im Marketing der Tourismusindustrie als Vorzeigeregion präsentiert zu werden. Hier ist auf das aktuelle Befragungsergebnis des Hamburger BAT-Freizeit-Forschungsinstituts zu verweisen: Ein hoher Prozentsatz der Touristen nennt eine schöne Landschaft als Hauptmotiv für die Reiseplanung. Im Falle eigener Projekte der Tourismusindustrie (z.B. Clubs) müssen die Leitlinien selbstverständlich direkten Einfluss auf die Infrastrukturplanung und Angebotserstellung haben. Die Leitlinien können weiterhin dazu beitragen, Sünden der Vergangenheit ein Stück rückgängig zu machen.

#### Maßnahmen gegen Overcrowding

Folgende Maßnahmen sollten ergriffen werden, um negative Umweltauswirkungen durch Overcrowding zu vermeiden:

- zeitliches und räumliches Verteilen der Urlauberströme
- Kontingentierung

Das zeitliche Verteilen von Urlauberströmen im Sinne von "In welchen Wochen mache ich meine Ferienreise?" ist durch die Schulferienregelung der Bundesländer und die lange eingeführte Praxis sowohl inländischer Beherbergungsanbieter als auch der internationalen Tourismusindustrie zu Preisabschlägen in Zwischenjahreszeiten bereits sehr stark ausgeschöpft. Overcrowding macht sich aber meist an einzelnen, für die Touristen besonders attraktiven Brennpunkten inner-



### Umweltbelastungen am Zielort: Klare und verbindliche Leitlinien der Tourismusunternehmen

- Klare und verbindliche Umweltleitlinien von Tourismusunternehmen:
  - keine Vertragnahme von Hotels etc. in Urlaubsgemeinden, welche die Umweltleitlinien nicht einhalten
  - Einsatz der Marktmacht im Sinne des Umweltschutzes und der Kunden
  - positive Werbung in Katalogen der Reiseunternehmen
- Hauptakteure:
   Reiseanbieter mit ausreichender Marktmacht

Öko-Institut e.V.

Bild 32 Umweltbelastungen am Zielort: klare und verbindliche Leitlinien der Tourismusunternehmen

halb der Zielregion negativ bemerkbar. Hier bieten sich in Zukunft verstärkt die neuen elektronischen Medien (vor allem Internet) an, um die Touristen vor Ort über die aktuelle "Touristendichte" an ausgewählten Zielen zu informieren ("Es ist Montag, 12 Uhr mittags, Restaurants etc. auf Zugspitze sind restlos belegt").

In jedem guten Hotel bzw. jeder guten Pension und jeder "tourist information" sollten die Gäste an der Rezeption per Computer über den aktuellen Stand des Overcrowding aufmerksam gemacht und auf Ziele, welche noch Kapazitätsreserven aufweisen, verwiesen werden. Bei Planung der Urlaubsreise sollte es Internetbenutzern möglich sein, einen Eindruck über die absehbare Ausschöpfung der Bettenkapazität in einer Zielregion zu definierten Zeiten zu gewinnen. Dies ist wichtig für die proaktive Lenkung von In-

dividual- bzw. Spontanurlaubern in Zielregionen mit noch freier Bettenkapazität (Vermeidung von Suchverkehr!). Eine räumliche Verteilung von Touristen zur Vermeidung von Overcrowding kann auf diese Weise unterstützt werden. Akteure, welche für derartige Maßnahmen zuständig sein sollten, sind die Fremdenverkehrsverbände. Über ihre Homepage sollte über den aktuellen Stand des Overcrowding sowie der ausgeschöpften Bettenkapazität informiert werden.

Eine weitere, eher strukturelle Möglichkeit, dem Overcrowding zu begegnen, besteht darin, dass in Zielregionen bzw. angrenzenden Regionen weitere attraktive Ziele geschaffen bzw. ausgewiesen werden. Zu nennen ist hier beispielsweise das noch nicht ausgeschöpfte Potenzial an möglichen Nationalparks bzw. Biosphärenreservaten in Deutschland.



Eine weitere, sicherlich nur in gut begründbaren, extremen Fällen gerechtfertigte Maßnahme besteht in der Kontingentierung von Touristen hinsichtlich definierter Gebiete. Bekannt sind diese Maßnahmen bisher vereinzelt von amerikanischen Nationalparks oder für sehr spezielle Angebote (Besichtigung von Berggorillas in ihrer natürlichen Umgebung in Afrika). Bei weiterhin steigenden Touristenzahlen in besonders attraktiven Zielgebieten muss in Zukunft bei Bedarf verstärkt über Kontingentierungen nachgedacht werden. Dies geschieht im Interesse der Touristen selbst, da sie ja gerade aufgrund der besonderen Angebote der Landschaft bzw. Natur dieses Ziel ansteuern.

Angeordnet, durchgeführt und überwacht werden können Kontingentierungen nur in klar abgrenzbaren, definierten Regionen. Zuständig hierfür können nur autorisierte Behörden wie Nationalparkverwaltungen etc. sein. Ein allgemeines Schema kann hierfür nicht vorgegeben werden. Zunächst müssen von den Behörden in Zusammenarbeit mit örtlichen Umweltverbänden, Naturschützern etc. nachvollziehbare, gegebenenfalls jahreszeitabhängige (z.B. in Brutzeit) Kontingentierungen festgelegt werden. Eine Akzeptanz bei zumindest einem Teil der Touristen kann nur erreicht werden, wenn jeder Anschein von Behördenwillkür vermieden werden kann. Ausgesprochene Kontingentierungen müssen daher durch eine intensive Informationskampagne begleitet sein. Es muss noch einmal betont werden, dass die Maßnahme Kontingentierung von Touristen bezüglich definierter Zielgebiete bzw. Zielpunkte nur eingesetzt werden sollte, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind und Belastungsgrenzen eindeutig überschritten werden. Es handelt sich schließlich um eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit von Menschen.

#### **6.4.3** Adressierte Segmente

## Klare und verbindliche Umweltleitlinien der Tourismusunternehmen

Die Maßnahme adressiert sowohl die Zielgruppen des JAP 1 (Mit dem Flugzeug zum Mittelmeer) und JAP 4 (Fernreisen mit dem Flugzeug). Für beide Zielgruppen spielt Umweltschutz durchaus eine Rolle; nach den Daten der Verbraucheranalyse (VA 1999) weisen beide Gruppen bei den entsprechenden Fragen<sup>[10]</sup> eine überdurchschnittliche (gegenüber dem Durchschnitt der Befragten über 14 Jahre) Relevanz auf. Dies gilt noch stärker für das JAP 4, dessen Zielgruppen über eine deutlich überrepräsentierte Bildung und ein deutlich überrepräsentiertes Einkommen verfügen.

#### Maßnahmen gegen Overcrowding

Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen sowohl JAP 1 (Mittelmeer) als auch JAP 3 (Sommerurlaub Alpen) und JAP 4 (Fernreisen). Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung von Overcrowding vor allem durch Informationen über Internet sollten verstärkt die Zielgruppen des JAP 1 (9,7% nannten Internetsurfen als beliebte Freizeitbeschäftigung gegenüber 6,1% aller Befragten!), aber noch viel stärker die Zielgruppe des JAP 4 (17,2% nannten Internetsurfen) ansprechen. Hier zeigt sich, dass die Zielgruppen dieser beiden JAP jünger und häufig familiär ungebundener sind (junge Singles bzw. Doubles ohne Kinder). Im Falle der Ziel-

89

Last Minute für den Umweltschutz



### Leitlinien der Tourismusindustrie: Adressierte Segmente

- Adressaten:
  - Zielgruppen der JAP Mittelmeer und insbesondere JAP Fernreisen (deutlich überrepräsentierte Bildung und überrepräsentiertes Einkommen)
- Umweltentlastungspotenzial: hoch im Bereich der Neuplanung; mäßig im Bereich des Bestandes; Schwerpunkt qualitative Umweltaspekte

Öko-Institut e.V.

Bild 33 Leitlinien der Tourismusindustrie: adressierte Segmente

gruppe von JAP 4 kommt noch der deutlich höhere Bildungsstand und die beruflich bedingte Vertrautheit mit neuen Medien hinzu. Durch die rasche Verbreitung des Internets sollte die Akzeptanz der neuen Medien in Zukunft auch über rein demografische Effekte in allen JAP eher zunehmen!

Die Einstellungen der einzelnen Zielgruppen zur Maßnahme Kontingentierung lässt sich schwer einschätzen. Im Falle der Zielgruppe des JAP 4 lässt sich einerseits aufgrund des hohen Bildungsniveaus ein gewisses Verständnis für derartige Maßnahmen erwarten. Andererseits ist ungewiss, wie diese sicherlich überdurchschnittlich selbstbewusste Bevölkerungsgruppe auf mögliche Einschränkungen ihrer Reisefreiheit reagiert.

### 6.4.4 Abschätzung von Wirkungspotenzialen

Die genannten Maßnahmen zielen vor allem auf die so genannten qualitativen Umweltparameter, die nicht ohne weiteres mithilfe der Stoffstromanalyse abgebildet werden können. Umso wichtiger ist es, diese für das Bedürfnisfeld Tourismus wichtigen Aspekte mit geeigneten Maßnahmen zu adressieren. Die Maßnahmen können definierten Akteuren klar zugeordnet bzw. von ihnen eingefordert werden. Sie reichen in ihrem Spektrum von neuen Angeboten (z.B. Onlineinformationen bezüglich Overcrowding), dem Imperativ von verbindlichen Umweltleitlinien der Tourismusbranche (Infrastrukturplanung) bis hin zu Maßnahmen mit eher ordnungsrechtlichem Charakter (Kontingentierung). Für die Verbreitung dieser Vorschläge wird es eines intensiven Akteursdialogs bedürfen. Die Effekte



#### Maßnahmen gegen Overcrowding

· Maßnahmen:

Verringerung am Zielort (direkte Hinweise auf aktuelle Overcrowding Situationen und Hinweise auf alternative Angebote)
Bei Überschreitung von Belastungsgrenzen:
Kontingentierung in klar abgrenzbaren Räumen (z.B. Nationalparks)

Hauptakteure:

Fremdenverkehrsverbände und andere zuständige Hauptakteure am Zielort; örtliche Behörden für Kontingentierung

Öko-Institut e.V.

Bild 34 Maßnahmen gegen Overcrowding

lassen sich bei vielen Maßnahmen nicht exakt vorhersagen. Das Potenzial zu Umweltentlastungen (z.B. Verkehrsvermeidung, Vermeidung von Bausünden etc.) kann jedoch als ausgesprochen hoch eingeschätzt werden.

Synergien bestehen in erster Linie mit Vorschlägen zu Maßnahmen im Bereich Labelling (im Prinzip ist die "Abnahme" eines Urlaubsortes bzw. einer Region durch die verschärften Leitlinien der Tourismusindustrie eine Art Label) sowie Verbesserung der Nahzielvermittlung im Tourismus. Da letzteres Feld ebenfalls stark mit dem Einsatz moderner Medien zusammenhängt, ergeben sich hier eindeutig Synergien.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bedürfen alle, im Falle der Entschlossenheit der angesprochenen Akteure, einer mittelfris-

tigen Vorlaufzeit als Vorbereitung. Umweltleitlinien der Tourismusindustrie, die auf Infrastrukturplanungen der Gemeinden und Zielregionen wirken sollen, benötigen eine sorgfältige Ausarbeitung und Kommunikation. Internetdienste der Fremdenverkehrsverbände bedürfen einer Aufbauphase. Bezüglich der Maßnahmen, die den Einsatz der neuen Medien beinhalten, kommt entgegen, dass sowohl auf Seiten der Anbieter (Hotels, Fremdenverkehrsverbände etc.) als auch der Reisenden der Anteil der PC-Vertrauten wächst. Diese Maßnahmen können daher speziell auf die junge und zukünftige Touristengeneration wirken, die über diese Medien besonders gut angesprochen werden kann. Insbesondere bezüglich der Nahziele könnte auf diese Weise dem bei vor allem jüngeren Touristen verbreiteten Vorurteil, dass inländische Ferienziele muffig und spießig sind, begegnet werden. Da



ein Teil der zukünftigen Buchungen für Reisen demnächst über Internet (e-Commerce) erfolgen wird, bestehen hier große Potenziale<sup>[11]</sup>. Bei ausreichender Entschlossenheit und Kontinuität der Akteure bei der Verfolgung der vorgeschlagenen Maßnahmen dürften die Erfolgsaussichten positiv eingeschätzt werden.

#### 6.5 Veränderung des Modal-Split

Der Handlungsansatz "Veränderung des Modal-Split" wurde vom Projektteam des Öko-Instituts aufgrund der Erfüllung der folgenden Kriterien für eine weitere Bearbeitung ausgewählt:

- Adressaten: Konsumenten und Anbieter
- Adressat: Politik
- guter Bezug zur Methodik der JahresAktivitätenProfile
- Relevanz des Handlungsansatzes
- Bezug zu mehreren Nachhaltigkeitsdimensionen
- gute Erfolgsaussichten

## 6.5.1 Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

#### **Problemaufriss**

Urlaubsmobilität ist heute fast ausschließlich Mobilität mit dem Auto oder dem Flugzeug. Bei rund vier Fünfteln aller Urlaubsreisen wird derzeit eines der beiden Verkehrsmittel genutzt. Während bei inländischen Zielen sowie bei Zielen in den südlichen und nördlichen Nachbarländern von Deutschland (Nord- und Ostsee,

Alpen) mit 75 bis 80% der PKW das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist, dominiert bei Reisen zum Mittelmeer (rund 70%) und bei Fernreisen (nahezu 100%) das Flugzeug (F.U.R. 1998). Weiterhin spielt der PKW bei der Mobilität vor Ort eine wichtige Rolle. Wer per Auto zum Ferienort reist, so Ergebnisse aus Österreich, ist meist auch vor Ort mit dem Auto unterwegs (VCÖ 1998).

Andererseits verursacht gerade der Urlaubsverkehr mit dem Auto und dem Flugzeug - wie die Ergebnisse der Stoffstromanalyse zeigen - einen Großteil der Klimagas- und Luftschadstoff-Emissionen einer Urlaubsreise. Das Flugzeug weist zudem von allen Verkehrsmitteln den höchsten Energieverbrauch und die höchsten Schadstoffemissionen pro zurückgelegten Personenkilometer auf – unberücksichtigt der Tatsache, dass bei Flugreisen i.d.R. weitere Strecken zurückgelegt werden als mit PKW, Bahn oder Bus. Auch die PKW-Urlaubsreise schneidet im Vergleich zu den Alternativen Bahn und Bus als Urlaubsverkehrsmittel meist ökologisch ungünstiger ab. Weiterhin belasten Flugzeug und Auto die Umwelt mit Lärm, ihre Infrastrukturen verbrauchen Flächen und zerschneiden natürliche Lebensräume. Der Auto-Urlaubsverkehr belastet dabei die Umwelt der durchreisten Regionen, v.a. wenn sich der Transitverkehr auf bestimmte Ferienrouten konzentriert (z.B. Alpentransitverkehr), sowie die Umwelt des Urlaubsort selbst (Difu/BTE 1998). In einigen Fremdenverkehrsregionen führt die Überlagerung von Urlaubs-, Kurzreise und Ausflugsverkehr zu so starken Beeinträchtigungen der Umwelt, dass bereits die Urlaubsqualität darunter erheblich leidet (TAB 1999, SRU 1998).

92

Last Minute für den Umweltschutz

**₩** Öko-Institut e.V.



### Veränderung des Modal-Split: Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

- Vorwiegend werden die Module "Anreise/Abreise" der einzelnen JAP angesprochen, aber auch Entlastungen im Modul "Aktivitäten am Urlaubsort" erwartet.
- Aufwertung der Bahn- oder Busreise als Bestandteil des Urlaubs.
- Ansatz richtet sich sowohl an die Hauptreisen als auch an Kurz- und Skireisen.
- Attraktivitätssteigerung von Bus und Bahn statt "Gängelung" von PKW und Flugzeug.

Öko-Institut e.V.

#### Bild 35 Handlungsansatz: Veränderung des Modal-Split

Aus diesen Gründen erscheint es sinnvoll und erforderlich, die Urlaubsverkehre mit dem Auto und – soweit möglich – mit dem Flugzeug auf umweltfreundlichere öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn oder Reisebus, beim Flugverkehr auch auf den PKW und das Schiff zu verlagern. Eine Beschreibung der hierfür geeigneten Maßnahmen sowie deren Wirkungen erfolgt in den nächsten Kapiteln.

## 6.5.2 Konkrete Maßnahmen und Akteure

#### Maßnahmen

Um allerdings "eingefahrene" Urlaubsgewohnheiten zu verändern und den Anund Abreiseverkehr und die Reisen in den Urlaubsregionen umweltfreundlicher zu gestalten, sind zwei sich ergänzende Verlagerungsstrategien notwendig:

- Einerseits muss die Attraktivität von Bus, Bahn und Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) erhöht werden,
- andererseits die Attraktivität von Autound Flugreisen reduziert werden.

Die Attraktivitätsminderung kann erreicht werden durch eine breite Palette von Maßnahmen, die vom Abbau der Subventionen im Flugverkehr (einschließlich der Aufhebung der Steuerbefreiung von Kerosin), über Einführung von Mautgebühren auf bestimmten Straßen bis hin zu Park-



raummanagement in Urlaubsregionen und Zufahrtsverboten für sensible Naturschutzgebiete reichen. Diese Maßnahmen sollen hier nicht weiter vorgestellt werden. Zum einen sind viele dieser Maßnahmen eher von übergeordneter verkehrspolitischer Bedeutung (z.B. Subventionsabbau), zum anderen erscheint es gerade beim Tourismusverkehr wichtig, nicht nur den Autound Flugverkehr zu "gängeln", sondern vor allem attraktive Alternativen anzubieten, entsprechend dem Wort Robert Jungks: "Wenn man etwas Schönes wegnimmt, muss man etwas anderes Schönes dagegensetzen" (Opaschowski 1998).

Die Attraktivität von Bahn, Bus und Umweltverbund ist im Einzelnen durch folgende Maßnahmen zu erhöhen:

- Verbesserung und Erweiterung des Angebotes
- Verbesserung des Reisekomforts und der Serviceleistungen
- Flexibilisierung der Angebote
- umfassende Informationen über Reisemöglichkeiten
- Preisanreize

Viele Urlaubsregionen sind heute ohne Auto nur schlecht oder gar nicht erreichbar (Difu/BTE 1998). Daher sollte zum einem die Anbindung der wichtigsten Urlaubsregionen mit Zug- oder Busverbindungen an die wichtigsten Urlaubsquellgebiete gesichert sowie neue Urlaubsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, zum anderen sollte für diese Gebiete eine ausreichende Bedienungsqualität gesichert werden. Diese Angebotsverbesserungen und -erweiterungen setzen voraus, dass Strecken gerade im ländlichen Raum erhalten oder reaktiviert werden und das regionale Busund ÖPNV-Angebot in den Urlaubsgebieten sowie zu den touristischen Zielen erheblich ausgebaut wird. Für die Mobilität am Urlaubsort bedeutet dies aber auch, dass der Fahrrad- und der Fußgängerverkehr konsequent gefördert werden. Neue Angebote sind im internationalen Verkehr zwingend notwendig. Hier könnten neue moderne Nachtzüge auf Direktverbindungen ans Mittelmeer eine Alternative zur Flug- oder PKW-Reise darstellen.

Angebotsverbesserungen und -erweiterungen setzen aber voraus, dass der Reisekomfort und die Serviceleistungen von Bus, Bahn und Umweltverbund deutlich verbessert werden. Neben dem Einsatz von neuen und attraktiven Bussen und Zügen sowie der Einführung von Taktfahrplänen, Direktverbindungen und Sonderzügen (z.B. Ski- oder Autoreisezügen) be-



## Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Bus und Bahn

- Verbesserung und Erweiterung des Angebotes (preisgünstige Reiseangebote ohne Auto oder Flugzeug, verbesserte Anbindung der Urlaubsorte, Pauschalangebote)
- Verbesserung des Reisekomforts und der Serviceleistungen (Wegekette von Haustür zu Haustür, Gepäcktransport)
- Flexibilisierung der Angebote
- umfassende Informationsübermittlung über bestehende Mobilitätsangebote (auch am Urlaubsort)
- Preisanreize (auch für die Mobilität am Urlaubsort)

Öko-Institut e.V.

#### Bild 36 Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung von Bus und Bahn

deutet dies vor allem, dass Angebote für die Gesamtreise von der Haustür bis zum Hotelzimmer geschaffen werden müssen. Dieser Haus-zu-Haus-Service ist auch für Gepäck, Fahrräder und Sportgeräte zu gewährleisten. Ziel muss es sein, den Urlaubern die Gesamtreise, die im Idealfall auch die autofreie Mobilität vor Ort einschließt, zu vermarkten. Die Entwicklung von Pauschalreisen, ähnlich wie bei Flugreisen, wäre hierbei hilfreich. Aber auch unabhängig von der Anreiseart (z.B. bei Flugreisen) muss es möglich sein, umfassende Angebote zur autofreien Mobilität am Urlaubsort zu erhalten und diese direkt zu buchen.

Für die Benutzung des Autos als Reiseverkehrsmittel im Urlaub spricht insbesondere der hohe Freiheits-, Spontanitätsund Flexibilitätsgrad (Opaschowski 1998, ifeu 1997). Ein weiteres Ziel muss es daher sein, flexiblere Angebote zu schaffen. Spontane Reiseunterbrechungen dürfen nicht am Bahnhof enden. Die Reisenden müssen überall und iederzeit und nicht nur am Urlaubsziel mobil sein können. Dies setzt voraus, dass in Bus und Bahn für jeden Halt aktuelle Mobilitätsinformationen abgerufen werden können. Jeder Reisende kann dann entscheiden, ob er mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Taxi, Mietwagen oder Car-Sharing-Fahrzeug weiter unterwegs sein will. Pauschale Urlaubsangebote, die neben der Bahnreise auch Zusatzleistungen wie die Nutzung von Mietwagen oder die Teilnahme am Car-Sharing einschließen – und zwar



nicht nur am Reiseziel, sondern auch auf dem Weg zum Urlaubsort –, würden das Gefühl der Ungebundenheit vieler Reisender erhöhen. Die Bahn- und Busreise würde an Attraktivität gewinnen.

Des Weiteren müssen den Urlaubern umfassende Informationen zu den angesprochenen Angeboten zur Verfügung gestellt werden, so z.B. über verschiedene Möglichkeiten der An- und Abreise, über Mobilitätsmöglichkeiten vor Ort sowie über Pauschal- und Paketangebote. Neben den Reisebüros dürfte zukünftig das Internet verstärkt diese Informationsvermittlerrolle übernehmen. Neben den reinen Informationen zur Reisemobilität können Internetdienste auch Zusatzinformationen, beispielsweise zu Sehenswürdigkeiten an der Wegstrecke, bereitstellen. Dies könnte bewirken, dass für Urlauber verstärkt der Reiseweg an Interesse gewinnt ("der Weg ist das Ziel") und dann auch eine weniger zeitkritische Art der Mobilität gewählt wird. Z.B. könnte ein Urlaub in Sizilien statt mit einem Flug mit dem Besuch der Städte Genua, Pisa, Florenz, Rom und Neapel per Bahn und Mietwagen beginnen.

Besonders für Familien mit Kindern stellt die Fahrt mit dem Auto meist die kostengünstigste Reisevariante dar – selbst bei Berücksichtigung aller PKW-Kosten. Das Preisargument ist zudem auch bei der Entscheidung für eine Flugreise oftmals ausschlaggebend, bekommt man doch manche Fernreise zum Teil billiger als einen Urlaub vor der Haustür, Schönwettergarantie eingeschlossen. Wollen Bahn und Bus hier konkurrenzfähig sein, müssen entsprechende Angebote für An-/Abreise und Mobilität vor Ort preisgünstig

gestaltet werden. Neben den bereits erwähnten Pauschalangeboten können Preisanreize auch durch Urlaubsnetzkarten oder Kombikarten, die auch freien Eintritt zu touristischen Attraktionen einschließen, erreicht werden. Des Weiteren sind Vergünstigungen am Urlaubsort bei PKW-freier An-/Abreise, wie z.B. Hotelund Ferienhausrabatte oder kostenlose Nutzung des ÖPNV, denkbar. Solche "Zuckerl" lassen sich vielseitig gestalten und stellen damit eine attraktive und individuell einsetzbare Maßnahme dar.

#### Maßnahmen und JAP

Während im vorangegangenen Kapitel verschiedene Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsmittel aufgezeigt wurden, um Verkehrsverlagerungen zu erreichen, sollen im Folgenden die Maßnahmen stärker vor dem Hintergrund der JAP-Charakteristika diskutiert werden. Für die Maßnahme der Verkehrsverlagerung ist – wie bereits ausgeführt – der JAP 3 von besonderer Bedeutung, da die An- und Abreise zum Urlaubsort mit dem PKW erfolgt und eine Verkehrsverlagerung für dieses JAP vielversprechender erscheint als für JAP mit Flugreisen (JAP 1 und JAP 4).

• JAP 3 – Wichtigste Reise im Jahr mit dem PKW in die Alpen und eine Zusatzreise in ein Mittelgebirge
Mit rund 60% stellt die Gruppe der älteren Doubles den überwiegenden Anteil an Reisenden in diesem JAP.
Davon sind rund 52% der Reisenden ältere Doubles ohne Kinder, 8% ältere Doubles mit Kindern. Weiterhin ist dieser JAP dadurch gekennzeichnet, dass die Reisenden ein starkes Qua-

litätsbewusstsein (dies gilt auch für

das Reisen) und Umweltbewusstsein besitzen. Am Urlaubsort werden von den Reisenden viele Anfahrten zu Wanderungen sowie Stadtbesichtigungen unternommen.

Verkehrsverlagerungsmaßnahmen für diesen JAP sollten daher vor allem auf die älteren Doubles abgestimmt sein. Dies bedeutet, dass sichergestellt werden muss, dass eine komfortable und bequeme Anreise mit Bus und Bahn in die Alpen erfolgen kann. Dies schließt einen entsprechenden Transfer vom Bahnhof zum Hotel ebenso ein wie einen entsprechenden Gepäckservice. Wichtig für die Reisenden des JAP 3 ist auch die Sicherstellung der Mobilität vor Ort, da sie auch im Urlaub sehr mobil sind. Weiterhin kann aus dem starken Qualitätsbewusstsein abgeleitet werden, dass allein der Preis nicht den Umstieg vom PKW zu Bus und Bahn verursacht. Wichtig ist, dass die Qualität der alternativen Reisemöglichkeit stimmt. Hierzu ist auch denkbar, dass die oben angesprochenen "Zuckerl" nicht als Preisnachlass ausgestaltet werden, sondern in Form von zusätzlichen Angeboten (kostenlose Sauna, Fünf-Gänge-Menü usw.). Weiterhin sollten die angebotenen Reisealternativen einfach buchbar sein, am günstigsten als Paket- oder Pauschalangebote.

Für die Zusatzreise in ein Mittelgebirge gilt grundsätzlich die gleiche Anforderung wie an die Hauptreise. Allerdings muss gerade für diese ländlichen Gebiete noch stärker darauf geachtet werden, dass die Gesamtreise bis zum Hotel ohne Probleme mög-

lich und dass die Mobilität vor Ort gewährleistet ist.

### JAP 1 – Wichtigste Reise im Jahr mit dem Flugzeug zum Mittelmeer und eine Zusatzreise in eine deutsche Stadt

In diesem JAP dominieren zum einen die jungen Singles und jungen Doubles ohne Kinder (rund 35%), zum anderen die älteren Doubles ohne Kinder (rund 36%). Damit sind mögliche Verlagerungsstrategien auf diese beide Zielgruppen auszurichten.

Während die jungen Singles und Doubles durch Spezialangebote, wie z.B. Event-Reisen, Discozüge oder Jugendbusreisen, einerseits sowie durch preiswerte Pauschalangebote andererseits dazu gewonnen werden können, auf Flugreisen zum Mittelmeer zu verzichten, muss für die älteren Doubles ein dem JAP 3 ähnliches Maßnahmenpaket geschnürt werden. Nur bequemes und komfortables Reisen kann eine Verlagerung auf Bahn oder Bus bewirken. Hier könnten moderne Nachtzüge eine Möglichkeit darstellen. Gerade aufgrund des anzunehmenden höheren Zeitbudgets der älteren Doubles müsste diese Gruppe speziell mit Informationen über Sehenswürdigkeiten entlang möglicher Reiserouten versorgt werden, um Interesse nicht nur für das Ziel, sondern auch für den Weg zu wecken. Dies würde eine Verkehrsverlagerung weg vom Flugzeug begünstigen. Allerdings besteht dann auch die Möglichkeit, dass die Flugreise nicht durch eine Bahn- oder Busfahrt ersetzt wird, sondern durch eine PKW-Fahrt.



Für eine umweltfreundlichere Mobilität vor Ort könnte gerade bei jungen Reisenden vor allem das Fahrrad verstärkt propagiert werden, bei älteren Personen eher organisierte Busreisen der Hotels. Schließlich ist es oft in südeuropäischen und nordafrikanischen Städten kein Vergnügen, selbst am Steuer zu sitzen. Generell ist aber eine Verlagerung der Vor-Ort-Mobilität desto wahrscheinlicher, je besser das öffentliche Verkehrsnetz vor Ort ausgebaut ist und touristische Ziele zu Fuß (oder per Fahrrad) erreichbar sind.

Für die Zusatzreise kann davon ausgegangen werden, dass bereits ein relativ großer Anteil der Kurzurlauber die deutschen Städte mit Bus oder Eisenbahn besucht. Um den Anteil der Busund Bahnreisen bei den inländischen Stadtreisen weiter zu erhöhen, sind vor allem kostengünstige Pakete anzubieten, die gegebenenfalls auch die Fahrten im ÖPNV-Netz der besuchten Stadt sowie den Eintritt zu touristischen Attraktionen mit einschließen (Kombitickets).

### JAP 4 – Wichtigste Reise im Jahr eine Fernreise und eine Zusatzreise in eine europäische Stadt

Wiederum ist die Zusammensetzung des JAP sehr inhomogen: Einerseits sind 26% der Reisenden junge Singles, andererseits 36% ältere Doubles ohne Kinder. Für die mögliche Verkehrsverlagerungen kommt fast ausschließlich die Mobilität vor Ort in Betracht. Ein Verlagerungskonzept muss daher wie bereits bei JAP 1 auf beide Zielgruppen abgestimmt sein.

#### • Skireise (alle JAP)

Da die Skireisen Bestandteil aller drei JAP sind, ist die Zusammensetzung der Reisenden sehr inhomogen – von jung bis alt, mit Kindern und ohne, Singles ebenso wie Doubles. Allen ist aber gemeinsam, dass sie der Freizeitaktivität Skifahren nachgehen.

Für die Verlagerungsstrategie bedeutet dies, dass insbesondere ein problemloser Transport der Ski-Ausrüstung zum Ferienort mit Bus oder Bahn und auch eine entsprechende Mobilität vor Ort gewährleistet sein müssen. Hierzu sind Spezialangebote wie Skizüge zum Urlaubsort und Skibusse am Urlaubsort notwendig. Die Erreichbarkeit der Skigebiete, eine ausreichende Bedienungsfrequenz, preisgünstige Angebote (eventuell Familienangebote) und ein bequemer und problemloser Gepäckservice<sup>[12]</sup> dürften für alle Reisenden – unabhängig von Lebensstand und Alter - Grundvoraussetzungen für einen Umstieg vom PKW auf Bus und Bahn sein.

#### Akteure

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen werden verschiedene Akteure angesprochen.

Im Einzelnen sind dies

- Verkehrsunternehmen wie DB AG, andere europäische Eisenbahnen, überregionale Busunternehmer sowie örtliche Verkehrsbetriebe
- Mietwagen- und Car-Sharing-Anbieter
- Reiseveranstalter

98

Last Minute für den Umweltschutz



- Fremdenverkehrsbüros
- Hoteliers in den Urlaubsgebieten
- Betreiber von touristischen Einrichtungen in den Urlaubsgebieten

Als weitere Akteure treten die Urlaubsgemeinden selbst sowie die Politik von lokaler bis europäischer Ebene in Erscheinung. Letzteres v.a. bei übergeordneten verkehrspolitischen Maßnahmen, wie z.B. Abbau der Subventionen im Luftverkehr.

# Strategien zur Verlagerung des Anreiseverkehrs vom PKW auf Bus und Bahn (JAP 3, Skireisen, Zusatzreisen)

- Verbesserung der Zug- und Busverbindungen zu den wichtigsten Urlaubsregionen, ausgehend von den wichtigsten Zielregionen auch im grenzüberschreitenden Verkehr; Einsatz von Sonderzügen wie Ski-Züge, Autoreisezüge usw. (DB AG, Busunternehmer)
- Erhöhung des Reisekomforts, z.B. durch Haus-zu-Haus-Gepäckservice, Abholservice vom Bahnhof, Leihangebote für Sportgeräte (z.B. Ski) und Fahrräder vor Ort, einfache Fahrradbeförderung, globale Fahrpreise wie Urlaubernetzkarten zur An- und Abreise sowie für Reisen vor Ort (DB AG, Busunternehmer, in Verbindung mit Reiseveranstaltern sowie Hotels in Urlaubsregionen)
- Steigerung der Attraktivität der PKWfreien An- und Abreise, z.B. durch akzeptable Fahrpreise, attraktive Gestaltung der Züge, verbesserten Service in Zug und Bus, moderne Reisebusse, Car-Sharing- oder Mietwagen-Angebote am Urlaubsort (DB AG, Busun-

- ternehmen, Reiseveranstalter, Car-Sharing- und Mietwagenanbieter)
- Verbesserung der Information über An- und Abreisemöglichkeiten (DB AG, Busunternehmen, Fremdenverkehrsbüros/Urlaubsorte, Reiseveranstalter, Hoteliers)
- Entwicklung gemeinsamer Pauschalangebote, z.B. von All-Inclusive-Angeboten (DB AG, Busunternehmen, Reiseveranstalter, Urlaubsorte, Hoteliers)
- Vergünstigungen ("Zuckerl") am Urlaubsort bei PKW-freier An- und Abreise, wie z.B. Hotel- und Ferienhausrabatte usw. (Reiseveranstalter, Hoteliers)
- Intensivierung der Werbung für umweltfreundliche Anreise zusammen mit den Veranstaltern vor Ort bzw.
   Hoteliers, aktives Marketing für den Urlaub ohne Auto (DB AG, Busunternehmen, Fremdenverkehrsbüros/Urlaubsorte, Reiseveranstalter, Hoteliers)
- verbesserte Serviceangebote der Fremdenverkehrsbüros/Urlaubsorte, z.B. durch Buchungsservice für Fahrkarten, Abhol- und Gepäckservice mit der Hotellerie (Fremdenverkehrsbüros/Urlaubsorte, Hoteliers)
- Senkung der Attraktivität der PKW-Urlaubsreise, z.B. durch Mautgebühren, Erhöhung der Mineralölsteuer, "Kurtaxe" für Autos und Verzicht auf weiteren Straßenausbau (Politik)





### Strategien zur Verlagerung der PKW-Fahrten vor Ort (JAP 1, JAP 3 und JAP 4, Skireisen, Zusatzreisen)

- Verbesserung der Bahn- und Busverbindungen am Urlaubsort, z.B. durch Taktfahrpläne, ausreichende Bedienungsqualität, zusätzliche Touristenlinien, Ski- und Wanderbusse, gute Haltestellenanbindungen usw. (DB AG, Verkehrsunternehmen vor Ort, Urlaubsgemeinden)
- Einführung von Urlaubsnetzkarten und Kombikarten, die auch touristische Attraktionen wie Seilbahnen, Hallenbäder oder Museumsbesuche miteinschließen, Gästekarte als ÖPNV-Fahrkarte, Hotel-Kombi-Karte (DB AG, Verkehrsunternehmen vor Ort, Urlaubsgemeinden, Betreiber von touristischen Einrichtungen, Hoteliers)
- Förderung des Fahrradverkehrs durch preisgünstigen oder kostenlosen Fahrradverleih am Urlaubsort, preisgünstige und attraktive Fahrradbeförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus&Bike), Ausbau des Fahrradnetzes (DB AG, Verkehrsunternehmen vor Ort, Urlaubsgemeinden, Hoteliers, Politik)
- Verbesserung der Informationen über Ausflugsgelegenheiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie deren Entwicklung (Verkehrsunternehmen, Reiseveranstalter, Fremdenverkehrsbüros, Hoteliers)
- Entwicklung gemeinsamer Pauschalangebote (DB AG, Verkehrsunternehmen vor Ort, Reiseveranstalter, Urlaubsorte, Hoteliers)

- Senkung der Attraktivität der Benutzung des PKW am Urlaubsort, z.B.
  durch autofreie Urlaubsorte, Parkraummanagement, Zufahrtsverbote
  zu bestimmten attraktiven Zielpunkten usw. (Urlaubsgemeinden, Politik)
- auf Fußgänger abgestimmte Planung von Freizeiteinrichtungen und Versorgungseinrichtungen, z.B. Geschäfte/ Restaurants in Urlaubsorten (Urlaubsgemeinden)

#### **6.5.3** Adressierte Segmente

Die im Folgenden vorgestellten Maßnahmen zielen vor allem auf die Verlagerung von PKW-Fahrten bei der An- und Abreise zum Urlaubsort als auch von PKW-Fahrten am Urlaubsgebiet auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Direkt angesprochen werden durch diese Maßnahmen insbesondere der Urlaub in den Alpen (JAP 3) sowie die Ski- und Zusatzreisen, über die Mobilität vor Ort aber auch der Urlaub am Mittelmeer (JAP 1) und die Fernreise (JAP 4).

Die Verlagerung von Flugverkehr stellt hingegen einen Spezialfall dar. Reisen in ferne Länder (JAP 4, z.T. auch JAP 1) sind zum Teil mit anderen Verkehrsmitteln kaum möglich, zumindest nur mit einem erheblich größerem Zeitaufwand. Dies wiederum ist aber nur denkbar, wenn sich das Reiseverhalten – eventuell durch geeignete Maßnahmen unterstützt – entgegen dem derzeitigen Trend in Richtung "seltener, länger, intensiver" verändert oder eine veränderte Wahl der Urlaubsziele eine alternative Anreise ohne Flugzeug ermöglicht. Diese Aspekte werden an anderer Stelle ausführlich diskutiert



und werden daher im Weiteren nicht mehr aufgegriffen (siehe Maßnahmen "Verlängerung der Reisedauer" und "Verbesserung der Nahzielermittlung im Tourismus").

Anders verhält sich dies mit Flugreisen in den Mittelmeerraum (JAP 2). Zum einen sind schon heute bestimmte Zielregionen im Mittelmeerraum (z.B. Norditalien, Südfrankreich) mit PKW, Bahn oder Reisebus in akzeptabler Zeit und preiswert erreichbar, zum anderen werden z.T. auch weiter entfernte Ziele, wie z.B. Spanien, gezielt von bestimmten Urlaubergruppen ohne Flugzeug angesteuert (z.B. Camping-Touristen, Busreisende). Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der RA wider: Derzeit werden bei rund 20% der Mittelmeerreisen das Auto und bei rund 8% der Reisebus genutzt. Eine weitergehende Verkehrsverlagerung (das schließt auch eine Verlagerung der PKW-Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel ein) erscheint - ohne Veränderung der Reisedauer und des Reisezieles - in gewissen Grenzen möglich und wird im Folgenden weiter betrachtet.

## 6.5.4 Abschätzung von Wirkungspotenzialen

Der Verkehrsverlagerung kann allgemein ein hohes Potenzial zur Reduzierung der Umweltbelastungen zugeschrieben werden. Hinsichtlich Klimagas- und Schadstoffemissionen schneiden Flugreisen fast ausnahmslos schlechter ab als Reisen mit anderen Verkehrsmitteln. Auch der PKW emittiert i.d.R. mehr Klimagase und Schadstoffe als Busse und Bahnen. Es ist allerdings anzumerken, dass die Bahn – abhängig von der Auslastung der Züge – nicht

zwangsläufig zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen gegenüber dem PKW führt. Für den Anreise- und Abreiseverkehr kann auch der Bus eine ökologisch interessante Alternative darstellen (ifeu 1996, DB AG/ WWF 1999).

Die Verlagerung der Vor-Ort-Verkehre auf nichtmotorisierte Verkehrsarten ist aus ökologischer Sicht durchweg positiv zu bewerten. Die Vor-Ort-Verkehre tragen jedoch nur zu einem kleinen Teil zur ökologischen Gesamtbelastung des Urlaubs bei – zumindest bezogen auf die Luftschadstoff- und Klimagasemissionen. Verkehrsverlagerungen vor Ort zielen allerdings nicht nur auf die Reduzierung der Emissionen, sondern auch auf die Verbesserung anderer ökologischer Aspekte (Lärm, Landschaftsverbrauch durch Versiegelung usw.). Dies gilt auch für die Anund Abreise.

### Synergien/Nebeneffekte/Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen

Der Umstieg vom PKW zur Bahn oder zum Bus dürfte sich zum Teil auch auf die Wahl des Urlaubsortes auswirken. Es ist denkbar, dass bei Bahn- und Busreisen näheren Zielen der Vorzug gegeben wird. Vor allem aber dürften eher Ferienorte ausgewählt werden, an denen man auch ohne PKW vor Ort mobil sein kann. Andererseits macht die Anreise ohne PKW nur dann Sinn, wenn auch vor Ort eine autofreie Mobilität möglich ist.

Die Verkehrsverlagerung am Urlaubsort hat zwangsläufig auch positive Auswirkungen auf den ebenfalls im Rahmen des Tourismusprojektes ausgewählten Maßnahmenbereich, die "Aktivitäten vor Ort umweltfreundlicher zu gestalten", da die



Vor-Ort-Mobilität nicht unwesentlich zur Umweltbelastung am Ferienort beiträgt.

Weiterhin ist die Maßnahme der Verkehrsverlagerung eng mit den Maßnahmen der "Nahzielvermittlung" und der "Verlängerung der Reisedauer" verknüpft. Kürzere Reisen in die "Nähe" kommen i.d.R. eher ohne Auto und Flugzeug aus als Reisen an das Mittelmeer oder nach Fernost. Längere Reisen ermöglichen zudem, mehr Zeit für die An- und Abreise zum Urlaubsziel zu verwenden. Bahnoder Busreisen in den Mittelmeerraum oder Schiffsreisen nach USA werden in diesem Fall attraktiver.

### Möglichkeiten der Umsetzung und Erfolgsaussichten

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Urlaubsreisen mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln ist grundsätzlich wahrscheinlicher als diejenige von Maßnahmen zur Senkung der Attraktivität der PKW- oder Flugreise (Kerosin- und Mineralölsteuer, Maut usw.). Bei den Vor-Ort-Verkehren sind hingegen auch "PKW-feindliche" Maßnahmen denkbar (z.B. Parkraummanagement, Zugangsverbote) und umsetzbar.

Unter Verlagerungsgesichtspunkten ist der wichtigste JAP der JAP 3. Dieser JAP ist insbesondere durch ältere Reisende (über 40 Jahre) geprägt und durch Reisende mit ausgeprägtem Umweltbewusstsein. Werden die entsprechenden verkehrsverlagernden Maßnahmen (Erhöhung des Komforts und des Services etc., s.o.) ergriffen, scheint diese Bevölkerungsgruppe durchaus zu einem Umstieg vom PKW auf Bus und Bahn motivierbar zu sein.

Es ist aber – unabhängig von der Realisierbarkeit der Einzelmaßnahmen – festzustellen, dass die Erfolgsaussichten der attraktivitätssteigernden Maßnahmen meist nur beschränkt sind. Dies hängt insbesondere mit der indirekten Wirkung der Maßnahmen zusammen. Während z.B. Verbote gezielt ein Verhalten steuern, wirken z.B. Attraktivitätsverbesserungen bei öffentlichen Verkehren nur unmittelbar.

Erste Erfahrungen mit Strategien zur Verkehrsverlagerung (z.B. touristisches Verkehrskonzept Schleswig-Holstein oder Verkehrskonzept des Schwarzwald Tourismusverbandes) zeigen, dass attraktive Angebote für die Urlaubsreise mit der Bahn kaum zum Umstieg vom PKW auf die Bahn führen, dafür aber neue zusätzliche Urlauber in die Region ziehen (BTE 1998). Allerdings wurden im Rahmen dieser Tourismuskonzepte nur einzelne Maßnahmen umgesetzt; Erfahrungen bei der Umsetzung eines umfassenden Maßnahmenbündels, das insbesondere die Gesamtvermarktung der Reise von der Haustür bis zum Hotelzimmer einschließt, liegen derzeit nicht vor.

Weiterhin ist zu beachten, dass ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen, wie Angebotsausweitung bei Bahn und Bus oder Verbesserung der Serviceleistungen, enorme Kosten verursachen, die sich wiederum erst rechnen, wenn entsprechend viele Touristen das Angebot in Anspruch nehmen. Des Weiteren erfordern viele der aufgeführten Maßnahmen eine übergreifende Zusammenarbeit verschiedener Akteure, die nicht einfach zu erreichen ist. Zur Einführung von Pauschalreiseangeboten sind z.B. Abstimmungen zwischen



Reiseanbietern, verschiedenen Verkehrsbetrieben, Hoteliers, Fremdenverkehrsgemeinden, Betreibern von touristischen Einrichtungen in den Urlaubsgebieten und so weiter notwendig. Allerdings zeigen einige Beispiele, dass diese Hemmnisse auch überwunden werden können (BTE 1998; VCÖ 1998; Difu/BTE 1998).

Darüber hinaus sei noch auf das Problem hingewiesen, dass viele Fremdenverkehrsorte befürchten, durch verkehrsverlagernde Maßnahmen, v.a. durch so genannte "autofeindliche" Maßnahmen wie Zufahrtsverbote oder Parkraummanagement, Touristen zu verlieren. Daher sollten aus Sicht der Gemeinden Maßnahmen zur Verringerung der verkehrlichen Belastungen keine Minderung der Gästezahlen nach sich ziehen (BTE 1998).

Abschließend muss darauf hingewiesen werden, dass eine Potenzialabschätzung, was die Einzelmaßnahmen oder die Kombination der Maßnahmen an Umweltentlastungseffekten bewirken, nicht möglich ist. Für das weitere Vorgehen scheint es daher sinnvoll, das maximal erreichbare Verlagerungspotenzial zu bestimmen und dies als Berechnungsgrundlage für die Stoffstromanalyse zu verwenden ("Best-Case-Betrachtung").

In den folgenden Abbildungen ist das  $\mathrm{CO}_2$ -Vermeidungspotenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW auf Bahn/ÖPNV sowie von PKW auf Reisebus/ÖPNV dargestellt. Wie aus den Abbildungen zu entnehmen ist, zeigen sich für diesen Parameter durch die vorgeschlagenen Handlungsansätze lohnenswerte Potenziale, die es zu erschließen gilt.



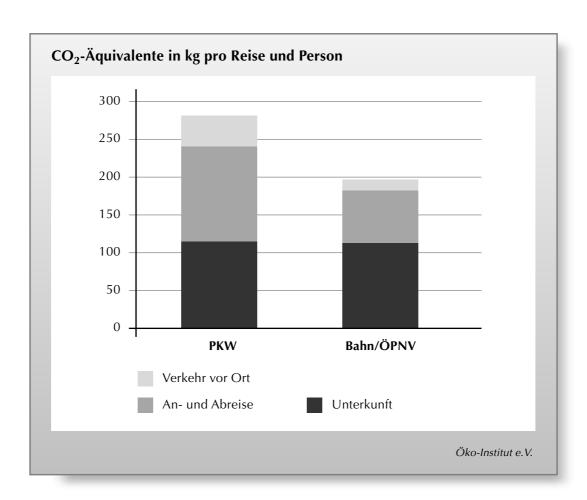


Bild 37 Alpen 2015:  $CO_2$ -Vermeidungspotenziale einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Bahn/ÖPNV



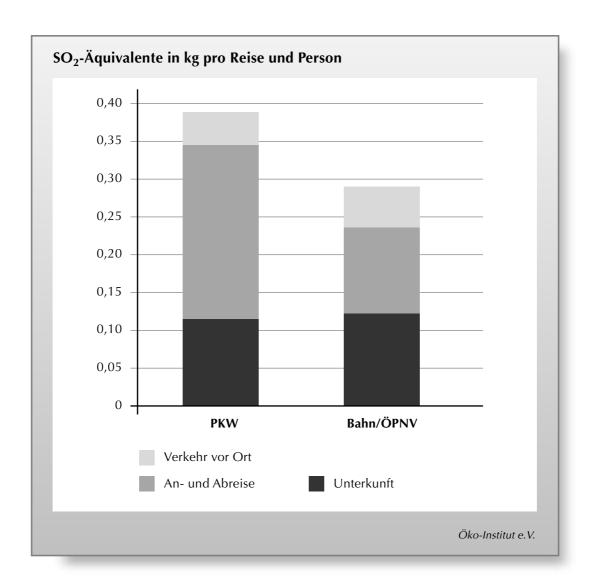


Bild 38 Alpen 2015:  $SO_2$ -Vermeidungspotenziale einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Bahn/ÖPNV



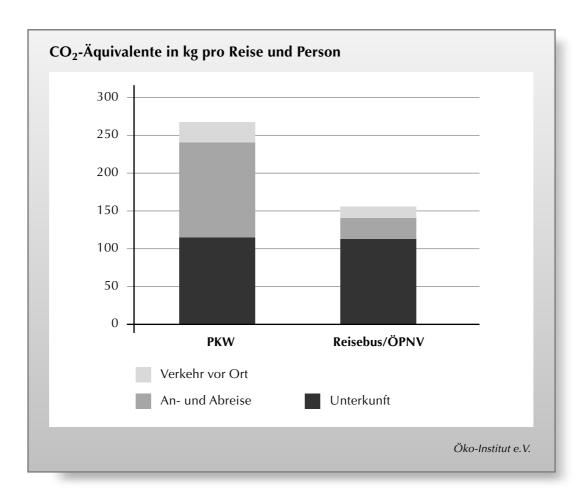


Bild 39 Alpen 2015:  $CO_2$ -Vermeidungspotenziale einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Reisebus/ÖPNV



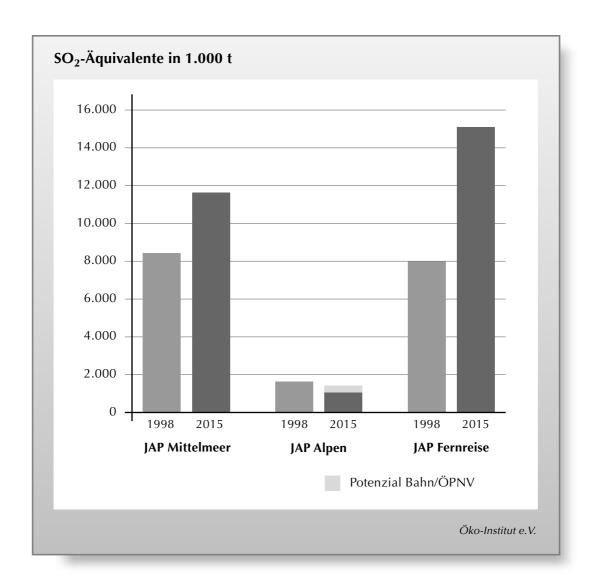


Bild 40 Hauptreisen:  $CO_2$ -Äquivalente insgesamt – 1998 und 2015 sowie Potenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Bahn/ÖPNV



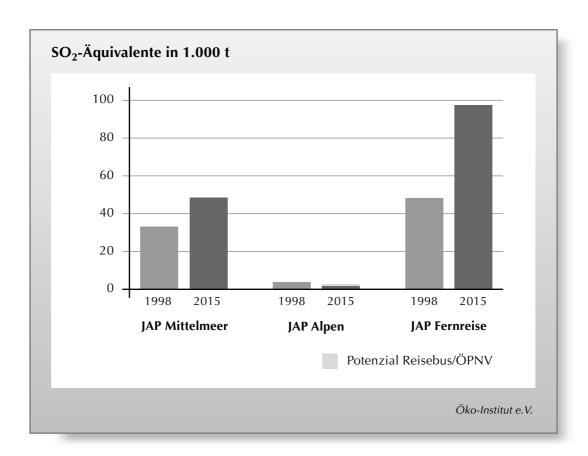


Bild 41 Hauptreisen:  $SO_2$ -Äquivalente insgesamt – 1998 und 2015 sowie Potenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Bahn/ÖPNV





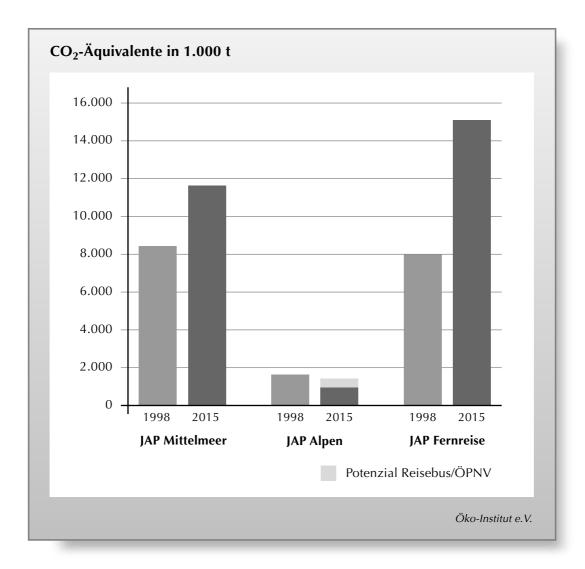


Bild 42 Hauptreisen: CO<sub>2</sub>-Äquivalente insgesamt – 1998 und 2015 sowie Potenzial einer Verkehrsverlagerung von PKW zu Reisebus/ÖPNV

### 6.6 Verbesserung der Nahzielvermittlung

Der Handlungsansatz "Verbesserung der Nahzielvermittlung" wurde vom Projektteam des Öko-Instituts aufgrund der Erfüllung der folgenden Kriterien für eine weitere Bearbeitung ausgewählt:

Adressaten: Konsumenten und Anbieter

- guter Bezug zur Methodik der Jahres AktivitätenProfile
- qualitative Umweltaspekte werden adressiert
- Relevanz des Handlungsansatzes
- Bezug zu mehreren Nachhaltigkeitsdimensionen
- gute Erfolgsaussichten





# 6.6.1 Ziel und Beschreibung des Handlungsansatzes

Die touristische Infrastruktur für Fernreisen ist umfassend aufgebaut und allgegenwärtig. Die Anzahl von unterschiedlichen Flug-Pauschalreisen in jeden Winkel der Welt ist so groß, dass jedes Reisebüro hierzu eine Vielfalt an Angeboten für jeden Geschmack und jede Preisgruppe vermittelt. Eine Beratung über die Angebote ist sofort und ohne langwierige Vorbereitungen zu bekommen. Sie umfasst Angaben über Hotels, Transfers zwischen Flughafen und Hotel am Urlaubsort, Flüge, ja selbst die Anreise in Deutschland zum Flughafen und die Möglichkeit zur Autoanmietung am Urlaubsort sind in den Prospekten der Reiseanbieter beschrieben. Demgegenüber fehlen solche Angaben oftmals bei den Urlaubsreisen in Deutschland oder im benachbarten europäischen Ausland, die nicht mit dem Flugzeug abgewickelt werden. Es gibt zum Beispiel keine Angebote für günstige Pauschalreisen nach Sizilien mit Bahnanreise, Informationen über Fähren nach Sizilien sind in deutschen Reisebüros gar nicht oder nur nach hartnäckigem Nachfragen und ohne Gewähr auf Richtigkeit zu erhalten. Oftmals sind solche Informationen nur über spezialisierte, der breiten Masse der Kunden nur wenig bekannte Reiseanbieter zu erhalten. Im Alltagsgeschäft der Reisebüros steht also der Informationsbereitschaft und Angebotsfülle bei Flug-Pauschalreisen bedauerndes Achselzucken bei Reisen mit der Bahn gegenüber.

Ein zusätzliches Problem ist, dass die Reisevermittler im innerdeutschen Reiseverkehr in der Regel nicht über Informatio-

nen verfügen, wie die Mobilität der Urlaubsreisenden im Detail gewährt wird, wenn der Zielbahnhof in der Nähe des Urlaubsortes erreicht ist. So ist es kein Wunder, wenn Bahnreisen keine Konjunktur im Reisemarkt haben.

#### Zielsetzung und Inhalt der Maßnahme

Zielsetzung der Maßnahme ist, über eine verbesserte Informationszusammenführung sowohl für touristische Angebote zu Zielen in Deutschland als auch für Reiseziele außerhalb von Deutschland, die innerhalb von maximal zwei Tagen mit der Eisenbahn erreichbar sind, eine größere Nachfrage zu erzeugen und darüber die vorhandenen Angebote zu stärken und neue anzustoßen. Eine weitere Zielsetzung der Maßnahme ist, alle notwendigen Informationen über die Anreise zum Urlaubsort wie auch Informationen über Aktivitätsangebote und Mobilitätsmöglichkeiten am Urlaubsort kundenfreundlich aufzubereiten und bequem zur Verfügung zu stellen.

Verbesserung der Nahzielvermittlung bezieht sich auf unterschiedliche räumliche Ebenen der touristischen Informationsübermittlung:

- Reisen innerhalb Deutschlands und im direkt benachbarten Ausland, die nicht auf einer Anreise mit dem eigenen PKW basieren
- Bahn-, Bus- und Schiffsreisen (auch kombiniert) im europäischen Ausland, die nicht von einer kompletten Reiseorganisation vom Wohnort bis wieder zurück zum Wohnort erfasst sind



Informationen müssen beinhalten:

- Informationen über Reiseanbieter, Reiseorte, Unterkunftsangebote und Kosten für Reisen, die nicht mit dem eigenen PKW oder dem Flugzeug unternommen werden
- Informationen über die gesamte Wegekette der An- und Abreise zum Urlaubsort und wieder nach Hause (also von Haustür zu Haustür)
- vollständige und verlässliche Informationen über Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote am Urlaubsort

# 6.6.2 Konkrete Maßnahmen und Akteure

Aufbau einer touristischen Datenbank, die alle per Bahn, Fahrrad oder zu Fuß (Wanderurlaube) erreichbaren Ziele erfasst. Hierfür ist es notwendig, ein einheitliches, übersichtliches Erfassungsschema zu entwickeln, das als Maske für die Eingabe der Angebote dient.

Suchaufträge sollten entweder nach Regionen, Urlaubsorten, Preiskategorien oder nach zielgruppenspezifischen Interessen bzw. in der Kombination mehrerer Auswahlkriterien möglich sein. Eine Verknüpfung mit der aktuellen Wetterprognose ermöglicht eine Last Minute-Auswahl nach aktuellen Wetterwünschen der Reisenden. (Dies birgt jedoch Akzeptanzprobleme bei den nicht vom Klima bevorzugten Regionen.)

Finanziert werden diese Datenbank und die kontinuierlich notwendige Datenpflege aus einer Umlage der Reiseanbieter auf Umsatzbasis der Vermittlungen.

### Verbesserung der Nahzielvermittlung: Maßnahmen

- Aufbau einer touristischen Mobilitätszentrale für Deutschland (Firma, Verein, Verband unter Einbeziehung der Deutschen Bahn AG)
- Aufbau eines elektronischen Mobilitätsprogramms für Urlaubsregionen in Deutschland und dem europäischen Ausland (Anstoß BMBF, BMU, UBA o.ä.)

Öko-Institut e.V.

Bild 43 Verbesserung der Nahzielvermittlung: Maßnahmen



## Handlungsempfehlung zur Verbesserung der touristischen Mobilitätsauskunft

Mit dem vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Projekt DELFI wird zur Zeit bereits der Weg beschritten, technische Lösungen für durchgängige Fahrplanauskünfte bereitzustellen. Informationen zum Nah- und Fernverkehr der Eisenbahn werden mit den Fahrplanauskünften von Verkehrsverbünden in Deutschland gekoppelt. Jedoch ist die Qualität dieser elektronischen Fahrplanauskünfte noch sehr unterschiedlich. Am umfassendsten sind die Informationen in den dicht besiedelten Ballungsräumen mit ihren Verkehrsverbünden vorhanden, fehlen jedoch gerade in den touristisch interessanten Zielgebieten.

Da in den weniger dicht besiedelten touristischen Zielgebieten oftmals der ÖPNV wegen der geringeren Nachfrage nur einen eingeschränkten Linienverkehr anbietet und z. T. an den Wochenenden ganz oder teilweise eingestellt wird, ist es notwendig, den Touristen Informationen über flexible ÖPNV-Angebote (z.B. Rufbusse, Anruf-Sammeltaxen etc.) und Sonderdienste (z.B. Wanderbusse, Tagestouren) bereits am Wohnort anbieten zu können. Diese Informationen sind in den derzeit verfügbaren elektronischen Fahrplanprogrammen nicht integriert.

Notwendig ist auch die Weiterentwicklung bestehender Fahrplanprogramme in die Richtung, dass nicht Haltestellennamen in den Suchauftrag eingegeben werden müssen, die Ortsfremde meist nicht kennen, sondern Adressen eingegeben werden können. Dies ist in einigen Programmentwicklungen bereits möglich, müsste jedoch in dem bundesweiten oder die

europäischen Nachbarländer verknüpfenden Programm auch ermöglicht werden.

Für die Unterstützung einer autounabhängigen Urlaubsplanung an deutschen oder direkt benachbarten ausländischen Urlaubszielen ist es notwendig, den Urlaubern bereits am Wohnungsort die Gewissheit zu vermitteln, dass sie am Urlaubsort auch ohne Auto mobil sind und mit einem vertretbaren Aufwand zu ihren gewünschten Ausflugszielen gelangen können.

In einigen deutschen Urlaubsregionen wurde damit begonnen, Broschüren mit Ausflugshinweisen aufzulegen, die Angaben zu interessanten Sehenswürdigkeiten mit Wandervorschlägen und Informationen zu Gaststätten auf dem Weg mit ÖPNV-Fahrplanangaben verknüpfen. Dies liegt jedoch in der Hand von interessierten Einzelpersonen in Fremdenverkehrsämtern, Kreisverwaltungen o. ä. und wird nicht planmäßig flächendeckend umgesetzt. Eine Handreichung zur Herstellung solcher Ausflugsbroschüren, die sich nicht auf die Nutzung eines Autos stützen, wäre hilfreich und sollte an alle Kreisverwaltungen und Fremdenverkehrsämter verteilt werden.

#### Umsetzungsmöglichkeiten

Aufbau einer touristischen Mobilitätszentrale, die als Dienstleister für Reisevermittler, aber auch als zentrale Auskunftsund Beratungsstelle für private Nachfrager folgende Aufgabe erfüllt:



#### Inhalte einer Mobilitätszentrale

- Koordinierung des kontinuierlichen Fahrplandatenaustausches, ständige Aktualisierung der Fahrplandaten und sonstigen Mobilitätsinformationen (Mobilitätszentrale)
- Informationsaustausch mit Fremdenverkehrsverbänden, Aufnahme und Verknüpfung touristischer Informationen zu den Urlaubsorten (Mobilitätszentrale)
- Beratungsangebot für Reisevermittler (Mobilitätszentrale)
- Beratungsangebot für private Einzelnachfrager über bundesweit einheitliche Rufnummer (Mobilitätszentrale)

Öko-Institut e.V.

#### Bild 44 Inhalte der Mobilitätszentrale

Notwendig ist die technische Erstellung eines umfassenden elektronischen Mobilitätsprogramms für Urlaubsregionen in Deutschland und im europäischen Ausland. Wesentlich ist der Informationsaustausch mit den regionalen Stellen für Fremdenverkehr, um aktuelle Daten zu Veranstaltungen und Veranstaltungsverkehren, Sonderverkehren, flexiblen ÖPNV-Angeboten (die nicht über den Fahrplandatenaustausch zu bekommen sind) etc. zu erhalten. Ein Beispiel hierfür gibt die Internetadresse des "Bodensee-Click", das im Prinzip in die richtige Richtung weist, jedoch weiter ausgebaut werden könnte. Hier informieren die Regionen und touristischen Zielorte am Bodensee in einer internationalen Zusammenarbeit über ihre Angebote, wobei es

jedem Ort selbst überlassen bleibt, wie detailliert die Informationen im Internet ausfallen.

#### 6.6.3 Adressierte Segmente

Bezogen auf die touristischen JahresAktivitätenProfile (JAP), lassen sich am ehesten Zielgruppen innerhalb von JAP 1 (Mit dem Flugzeug zum Mittelmeer) und JAP 3 (In die Alpen mit dem PKW) identifizieren, die von den Maßnahmen angesprochen werden und darüber zu Verhaltensänderungen bereit sind. Zu einem geringeren Teil erscheint auch eine Verlagerung von Aktivitäten aus JAP 4 (Fernreisen mit dem Flugzeug) hin zu innereuropäischen oder deutschen Zielen infolge der Maßnahmenausgestaltung möglich.



#### Umorientierung des Anreise-Verkehrsmittels innerhalb von JAP 1

JAP 1 umfasst Reisen zu Zielen am Mittelmeer oder auf Mittelmeerinseln, die mit Charter- oder Linienflügen durchgeführt werden. Mit 11,9 Mio. Reisen bildet dieser JAP die größte betrachtete Aktivitätengruppe. Die Auswirkung der Maßnahme bar, die Festlandziele am Mittelmeer oder über Fährverbindungen einigermaßen bequem erreichbare Ziele (Sardinien, Korsika, Sizilien, Balearen, über Italien auch westliche Teilgebiete von Griechenland) ansteuern. Wie hoch der Anteil dieser Reiseziele an allen Reisen in JAP 1 ist, ist nicht bekannt.

# Adressierte Segmente: Flugreisen zum Mittelmeer (JAP 1)

- An- und Abreise statt mit dem Flugzeug mit Bahn oder Bus
- 11,9 Mio. Reisen insgesamt,
   Teilgruppe davon ist adressierbar: Festlandziele in Italien und Spanien; Ziele mit günstigen Fährverbindungen auf Inseln; westliches Griechenland
- vorwiegende Gruppe: junge Singles/junge Paare ohne Kinder (35%) sowie ältere Paare ohne Kinder (36%) => "langsamere Anreise" möglich
- Genussorientierung überrepräsentiert: Anreise als Erlebnis- und Genussreise gestalten und kommunizieren

Öko-Institut e.V.

#### Bild 45 Segment: Flugreisen zum Mittelmeer (JAP 1)

könnte darin bestehen, dass infolge gezielter Marketingmaßnahmen und eines erleichterten Informationsaustausches zwischen Anbietern, Verkehrsunternehmen der Bahn und den Reisenden Bahnfahrten zu Zielen am oder im Mittelmeer attraktiver gestaltet werden und diese Anreisemöglichkeit mehr ins Bewusstsein gebracht wird. Demzufolge sind in der ersten Annäherung diejenigen Reisenden innerhalb des JAP 1 potenziell ansprech-

In JAP 1 sind junge Singles und junge Paare ohne Kinder sowie ältere Paare ohne Kinder überrepräsentiert. Der Anreisevorgang muss also nicht aus Rücksicht auf kleine Kinder schnellstmöglich durchgeführt werden. Auch ist die Wertschätzung von Genuss eine überdurchschnittlich häufig vertretene Lebensstilorientierung. Daraus lässt sich schließen, dass die Gestaltung der Anreise mit der Bahn als Erlebnis- und Genussreise ein nennenswer-

tes Potenzial unter den Vertretern von JAP 1 gewinnen könnte. Folgende Elemente sollten in Marketingkonzepten zusammengeführt werden: Gutes Essen im Zugrestaurant als Bestandteil einer kurzweiligen Bahnreise, wie es heute beispielhaft in den Cisalpino-Zügen zwischen Italien und der Schweiz bzw. Stuttgart angeboten wird. Dort werden Vier-Gänge-Menüs von hervorragender Qualität am Tisch serviert. Die Bahnfahrt wird abends mit dem Besuch einer kulturell interessanten Stadt und der dortigen Übernachtung unterbrochen, verbunden mit einem kulturellen Abendprogramm nach Wahl.

Wichtig für die Ansprache der Zielgruppe erscheint, dass neben einem leichten Informationszugang zu den Einzelelementen dieser Reiseplanung ein darauf abgestimmtes Marketingkonzept vorliegt und allen Reisevermittlern bzw. über Internet auch den suchenden Individualreisenden zugänglich ist.

Die vordringliche, in die Stoffstromanalyse eingehende Wirkung der Maßnahme lässt sich in einem Austausch des Reisemoduls und der damit verbundenen Emissionen durch die An- und Abreise quantifizieren.

# Gezielte Werbung von JAP 3-Reisenden für die Bahnanreise

Die zweitgrößte JAP-Gruppe sind diejenigen Reisenden, die in ihrem Haupturlaub – also außerhalb des zusätzlichen Winterurlaubs – mit dem PKW oder Wohnmobil zu Zielen in der Alpenregion fahren (5,4 Mio. Reisen). Auch sie werden mit den beschriebenen Maßnahmen für die Anreise mit der Bahn und dem ÖPNV geworben.

# Adressierte Segmente: Autoreisen in die Alpenländer (JAP 3)

- An-/Abreise und Mobilität vor Ort statt mit PKW mit Bahn und Bus
- 5,4 Mio. Haupturlaubsreisen (nicht Skireise)
- überrepräsentiert: ältere Paare ohne Kinder (51,7%) bzw. mit (älteren?) Kindern (8,1%) => "langsamere" Anreise möglich
- gesteigertes Umweltinteresse und Interesse an Aktivitäten in der Landschaft: Maßnahme gut kommunizierbar
- starkes Qualitätsbewusstsein
- Voraussetzung: Sicherstellung einer autofreien Mobilität (Mobilitätsgarantie, lückenlose Mobilitätsinformation), Qualität und Komfort bei der Reise (Hauszu-Haus-Gepäckservice)

Öko-Institut e.V.

115

Last Minute für den Umweltschutz



Den größten Anteil an dieser Gruppe haben ältere Paare ohne Kinder (51,7%), gefolgt von älteren Paaren mit Kindern (8,1%), wobei davon auszugehen ist, dass diese Kinder nicht mehr im pflegeintensiven Kleinkindalter sind. Ein gesteigertes Umweltinteresse ist überdurchschnittlich repräsentiert, das sich mit Aktivitäten in der freien Natur und Landschaft verbindet. Diese beiden Gruppen sind nach unserer Ansicht aufgeschlossen gegenüber den Intentionen der Maßnahme. Voraussetzung ist allerdings, dass ihnen die Gewissheit vermittelt werden kann, dass ein Urlaub ohne Auto sie nicht in ihrer Mobilität am Urlaubsort und in ihren Aktivitäten beeinträchtigt.

Auch hier besteht die vordringliche, in der Stoffstromanalyse quantifizierbare Wirkung der Maßnahme in einem Austausch des Reisemoduls und der damit verbundenen Emissionen durch die Anund Abreise. Jedoch spricht die Maßnahme auch die Vermittlung umweltverträglicher Mobilitätsangebote am Urlaubsort an, hat also auch hier Verschiebungen von Emissionen zur Folge.

### Umlenkung von JAP 4-Reisenden auf Nahziele in Deutschland und dem benachbarten Ausland

Im Großen und Ganzen erscheinen die Teilnehmer an JAP 4 (Fernreisen mit dem Flugzeug) resistent gegen Auswirkungen der beschriebenen Maßnahme. Jedoch könnte eine kleine, quantitativ nicht bezifferbare Teilgruppe dafür ansprechbar sein, die in der Tendenz möglicherweise zunimmt. Es handelt sich um diejenigen Fernreisenden, denen das Abschalten vom stressigen Arbeitsalltag das Wichtigste ist und die keine Zeit haben, sich um Ur-

laubsvorbereitungen zu kümmern, und sich deshalb kurzentschlossen zu bequemen Pauschalangeboten in fernen Ländern entschließen. Wenn für sie der Zugang zu Nahzielen genauso bequem möglich wäre, könnte dadurch möglicherweise eine geringfügige Verlagerung von JAP 4 zu JAP 1 oder JAP 3 mit Bahnanreise erzielt werden.

### 6.6.4 Abschätzung von Wirkungspotenzialen

Die Maßnahme soll die logistische Hemmschwelle für touristische Nahziele abbauen. Reisebüros sollen in die Lage versetzt werden, genauso zuverlässig und perfekt über individuelle Nahzielangebote zu informieren wie über Fernreisen und Flug-Pauschalreisen.

Die Maßnahme zielt auf diejenige touristische Zielgruppe, die deswegen auf die bequemen Angebote der Fernreisen anspricht, weil sie sich nicht selbst um die Organisation der Reisetätigkeit kümmern muss. Am Urlaubsort selbst werden von dieser Zielgruppe jedoch gerne auch individuelle Aktivitäten unternommen, wird z.B. ein Mietwagen für Tagesfahrten angemietet oder es werden bei einem entsprechenden ÖPNV-Angebot vor Ort auch Ausflüge mit dem örtlichen ÖPNV unternommen. Zeitmangel bei der Reisevorbereitung ist ein Charakteristikum dieser Zielgruppe. Von der Maßnahme weniger angesprochen werden Urlauber, die rundum versorgt werden möchten und die sich im Urlaub um gar nichts selbst kümmern möchten.



## 7. Perspektiven für die Zukunft des Reisens

Aus den Projektergebnissen lässt sich das folgende Resümee ziehen:

- Die Umweltbelastungen durch die Urlaubsreisen der Bundesbürger werden im Trend insgesamt stark zunehmen.
- Durch die Reisedynamik werden absehbare technische Effizienzgewinne deutlich überkompensiert.
- Die dargestellten Handlungsansätze versprechen Emissionsminderungspotenziale vor allem beim JahresAktivitätenProfil Alpen und insgesamt bei gualitativen Umweltaspekten.
- Die Einflussnahme auf das Verhalten der Urlauber kann erfolgreicher zur Umweltentlastung führen, wenn die Bedürfnislagen der Reisenden stärker berücksichtigt werden (hohe Bedeutung der Motivforschung).
- Die Maßnahmen zur Senkung der Umweltbelastungen im Bereich Tourismus sollten stärker an den prioritären Umweltproblemfeldern (vor allem Klimaschutz) orientiert werden.
- Das wachsende Hauptproblem Flugaktivitäten wird durch die in dieser Arbeit vorgeschlagenen Maßnahmen allein nicht ausreichend adressiert, sodass im politischen Raum Vorschläge einer Kerosinsteuer virulent (bleiben) werden.
- Maßnahmen müssen mit Informations- und Kommunikationsstrategien verbunden sein.

Die Ergebnisse dieses Projektes lassen keinen Spielraum für Beschönigungen. Das absehbare Reiseverhalten der Bundesbürger wird zukünftig zu einer deutlichen Zunahme der Umweltbelastung durch touristische Aktivitäten führen. Der prognostizierte rasante Zuwachs der Fernreisen mit dem Flugzeug ist hierfür in erster Linie verantwortlich. Die Ergebnisse der Stoffstromanalyse zeigen deutlich, dass auch begrüßenswerte Effizienzgewinne auf technischem Gebiet den Anstieg der Emissionen bei anhaltendem Zuwachs der touristischen Fernreisen nicht annähernd kompensieren können.

Die Palette der in dieser Arbeit vorgeschlagenen und ausgeführten Handlungsansätze zeigt einerseits, dass Phantasie und Kreativität gefragt sind, um die Umweltbelastungen durch die touristischen Aktivitäten der Bundesbürger zu begrenzen. Andererseits zeigt die Wirkungsanalyse, dass durch die Handlungsansätze zwar wichtige Teilbereiche (z.B. Unterkünfte durch Labelling) adressiert werden können. Andererseits wird auch deutlich, dass selbst bei optimalem Greifen der fünf vorgeschlagenen Handlungsansätze und der mit ihnen verbundenen Maßnahmen das Problem nicht erschöpfend adressiert ist. Wie das Projektteam erwartet hat, konnten im Rahmen des Spendenprojektes nicht alle Lösungen erarbeitet werden, die für einen komplexen Bereich mit einer derartigen Wachstumsdynamik wie Tourismus (und damit leider auch einer Wachstumsdynamik bei den Umweltbelastungen) notwendig sind.

Daher wird der Einsatz stringenter fiskalischer Maßnahmen, wie z.B. die schon seit längerer Zeit diskutierte EU-weite Einführung einer Kerosinsteuer, auf der politischen Tagesordnung bleiben. Das Öko-Institut ist nicht zuletzt durch die Er-



### 7. Perspektiven für die Zukunft des Reisens

fahrungen aus diesem Projekt der festen Überzeugung, dass eine durchgreifende Änderung des Trends eine umfassende Etablierung von attraktiven, integrierten und intelligenten Angeboten an die Reisenden voraussetzt. Diese Angebote müssen, wie in den hier vorgestellten Handlungsansätzen beispielhaft ausgeführt, zielgruppenspezifisch die Bedürfnisse, Gefühlslagen und Sehnsüchte der Konsumenten, d.h. der Reisenden, treffen. Verbote werden hier nicht viel weiterhelfen oder gar kontraproduktiv wirken.

Der vorgeschlagene Handlungsansatz, die Reisedauer vor allem von Fernreisen zu verlängern und gleichzeitig die Reiseintervalle zu vergrößern, geht beispielsweise in diese Richtung. Allerdings besteht in diesem Bereich noch ein großer Forschungsbedarf bezüglich der genauen Motivlagen und der Umsetzungspotenziale in den wesentlichen Zielgruppen. Und es zeigt sich, dass derartig einschneidende Veränderungen in der Reisekultur neue integrierte Angebote der Reiseveranstalter und eine stärkere Flexibilisierung der Arbeitswelt erfordern. Dennoch ist das Öko-Institut überzeugt, dass der Slogan "Mehr Urlaub pro Personenkilometer" in Zukunft eine moderne Form des Tourismus darstellen kann, der Umweltbelastungen zumindest verringert. Denn es dürfte jedem einleuchtend sein, dass es für die Umwelt nicht gleichgültig ist, ob ein Bundesbürger in einem definierten Zeitraum (z.B. 2 Jahre) eine Fernreise über sechs Wochen unternimmt oder zwei Fernreisen zu je drei Wochen<sup>[13]</sup>. Der Kerosinverbrauch und die Emissionen, die durch das Fliegen hervorgerufen werden, sind in ersterem Fall nur halb so hoch wie in der zweiten Variante.

Die Entwicklung vieler weiterer intelligenter Handlungsansätze, wie z.B. "Mehr Urlaub pro Personenkilometer", und ihre Umsetzung in die Realität stellen eine große Herausforderung an die Nachhaltigkeitsforschung, die Politik und die Tourismusbranche dar. Das Öko-Institut wird sich in den nächsten Jahren dieser interessanten Herausforderung in seiner Projektarbeit noch stärker zuwenden. Es zählt dabei weiterhin auf die Unterstützung seiner Mitglieder und Freunde, die auch dieses Projekt erst möglich gemacht haben. Allen Menschen, die dem Spendenaufruf von Öko-Institut und Natur-Freunden zu diesem Spendenprojekt gefolgt sind, sei an dieser Stelle ein herzlicher Dank ausgesprochen. Unserem Kooperationspartner NaturFreunde gilt unser Dank für die gute und offene Zusammenarbeit. Den Teilnehmern der Projektworkshops danken wir für die konstruktiven und engagierten Diskussionen.

118

Last Minute für den Umweltschutz

**₩** Oko-Institut e.V.

## 8. Literatur



#### **AFI 1999**

Alpenforschungsinstitut (Hg.) 1999: Mega-Trends und Tourismus – von Umwelt keine Spur? – Dokumentation zur Fachveranstaltung auf der ITB '99; Garmisch-Partenkirchen.

#### Berger/Hradil 1990

Berger, Peter A./Hradil, Stefan (Hg.) 1990: Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile; Göttingen: Otto Schwartz&Co.

#### **Brand 1997**

Brand, Karl-Werner (Hg.) 1997: Nachhaltige Entwicklung – Eine Herausforderung an die Soziologie; Opladen.

#### **BTE 1998**

Büro für Tourismus- und Erholungsplanung (BTE): Entlastung verkehrlich hoch belasteter Fremdenverkehrsregionen. Forschungsberichte des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 86. Bonn: 1998.

#### **DB AG/WWF 1999**

Deutsche Bahn AG (DB AG)/Umweltstiftung WWF: Mobilitäts-Bilanz für Personen und Güter. Berlin: 1999.

#### Dette 1999

Dette, Birgit 1999: Umweltbezogene Maßnahmen im Luftverkehrsrecht – Entwurf.

#### Difu/BTE 1998

Garbe, Ch.; Krukenberg, E.; Rein, H.; Rösler, C.: Umweltgerechte Gestaltung von Freizeit, Naherholung und Tourismus – Handlungsansätze für Kommunen. Gutachten des Difu und BTE im Rahmen des F+E-Vorhabens 109 01 127. Difu: Berlin: 1998.

#### **DTV 2000**

Deutscher Tourismusverband (DTV): Jahresbericht 1999; 2000.

#### **DWIF 1998**

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr (DWIF): Fachtagung "Umweltkennzeichnungen im Tourismus", Dokumentation der Beiträge.

#### **DWIF 1999**

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr (DWIF): Hotelbetriebsvergleich 1997. München: 1997.

#### **Enzensberger 1958**

Enzensberger, Hans Magnus 1958: Eine Theorie des Tourismus; in ders. 1962: Einzelheiten I – Bewußtseins-Industrie; Frankfurt am Main: Suhrkamp.

#### F.U.R. 1998

Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.: RA 98: Die Reiseanalyse. Kurzfassung. Hamburg: 1998.

#### F.U.R. 1998a

F.U.R. (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.) 1998a: Die ReiseAnalyse 1998 – Kurzfassung; Hamburg Gruner+Jahr.

#### F.U.R. 1998b

F.U.R. 1998b: Psychologische Leitstudie UrlaubsMotive; Hamburg Gruner+Jahr.

#### F.U.R. 1998c

F.U.R. 1998c: RA 98 Nichtreisende – Wie sehen sie aus, warum sind sie nicht gereist, werden sie künftig reisen? Hamburg Gruner+Jahr.



#### F.U.R. 1999

F.U.R. 1999: Die Reiseanalyse 1999 – Datenauswertungen mit dem Bezugsjahr 1998; Hamburg Gruner+Jahr.

#### Ferenschild/Hax-Schoppenhorst 1998

Ferenschild, Sabine und Hax-Schoppenhorst, Thomas 1998: Weltkursbuch – Globale Auswirkungen eines "Zukunftsfähigen Deutschlands"; Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.

#### Flick et al. 1995

Flick, Uwe et al. (Hg.) 1995: Handbuch Qualitative Sozialforschung; Weinheim: Beltz PVU.

#### Freyer 1995

Freyer, Walter 1995: Tourismus: Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie; München, Wien: Oldenbourg.

#### Giacobbi/Roux 1989

Giacobbi/Roux 1989: Inititation à la Sociologie.

#### Giacobbi/Roux 1990

Giacobbi, M./Roux, J.P. 1990: Initiation à la Sociologie; Paris: Hatier.

#### Hahn/Kagelmann 1993

Hahn, Heinz und Kagelmann, H. Jürgen (Hg.) 1993: Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie – Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft; München: Quintessenz.

#### Hennig 1997

Hennig, Christoph 1997: Reiselust – Touristen, Tourismus und Alltagskultur; Frankfurt am Main und Leipzig: Insel.

#### Hradil 1999

Hradil, Stefan 1999: Soziale Ungleichheit

in Deutschland; Opladen, Leske+Budrich/UTB.

#### Ifeu 1996

Knisch, H. unter Mitarbeit von M. Reichmuth: Verkehrsleistung und Luftschadstoffemissionen des Personenflugverkehrs in Deutschland von 1980 bis 2010 unter besonderer Berücksichtigung des tourismusbedingten Flugverkehrs. Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes. Heidelberg: 1996.

#### Ifeu 1997

Frings, E. et al.: Tourismusinduzierte Umweltwirkungen. Endbericht des Instituts für Energie und Umweltforschung Heidelberg im Auftrag des Büro für Technikfolgenabschätzung des Deutschen Bundestages. Heidelberg: 1997.

# ISOE/Öko-Institut, derzeit in Bearbeitung

Götz, K.; Schubert, S; Loose, W.; Schmied, M.: Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Projekt im Auftrag des Umweltbundesamtes. Frankfurt/Freiburg/Berlin: derzeit in Bearbeitung.

#### Kramer/Lutz 1992

Kramer, Dieter/Lutz, Ronald 1992: Reisen und Alltag; Frankfurt am Main: Institut für Kulturanthropologie und Europ. Ethnologie.

#### Kubina 1990

Kubina, Eva Maria 1990: Irrwege – Fluchtburgen; Frankfurt am Main, Bern, New York, Paris: Peter Lang.

#### Lübbert 1998

Lübbert, C.; Feige, Dr. M.; Möller, A.: Fachtagung "Umweltkennzeichnungen im

120

Last Minute für den Umweltschutz

### 8. Literatur



Tourismus" – Dokumentation der Beiträge; München, Berlin: 1998.

#### Mediation 2000

Die Mediationsgruppe (Hg.) 2000: Dokumentation zum Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt am Main – Leitfaden durch den Diskussionsprozess und die Ergebnisse, Wiesbaden.

#### Meier-Dallach 1998

Meier-Dallach, Hans-Peter 1998: Die Suche nach Kontrasten in der nivellierten Welt. Zur Theorie der touristischen Flucht; Zürich, unveröffentlichtes Manuskript.

#### N.N. 1999

N.N. (Geiger?) 1999: 7 Arbeiten und 5 Einkommen (Artikel in BDS-Zeitschrift...).

#### Öko-Institut 1997

Dehoust, G. et al.: Ideenskizze zur Anwendung der Methodik der Ökobilanz im Bedürfnisfeld Tourismus, Darmstadt: 1997.

#### Öko-Institut 1999a

Fritsche, U. et al.: Stoffflussbezogene Bausteine für ein nationales Konzept der Nachhaltigen Entwicklung, UBA-Text 47/99, Umweltbundesamt (Hg.) Berlin: 1999.

#### Öko-Institut 1999b

Buchert, M. et al.: Bauen und Wohnen – Bedürfnisse und Stoffströme, Umweltbundesamt (Hg.), Berlin: 1999.

#### Opaschowski 1998

Opaschowski, H. W.: Umwelt, Mobilität und Tourismus. Hamburg: 1998.

#### Opaschowski 1999

Opaschowski, H. W.: Tourismus im 21. Jahrhundert. Hamburg: 1999.

#### Poferl et al. 1997

Poferl, Angelika/Schilling, Karin/Brand, Karl-Werner 1997: Umweltbewußtsein und Alltagshandeln – Eine empirische Untersuchung sozial-kultureller Orientierungen; Opladen: Leske+Budrich.

#### Pongs 1999

Pongs, Armin 1999: In welcher Gesellschaft leben wir eigentlich? – Gesellschaftskonzepte im Vergleich Bd. 1; München, Dilemma.

#### Preisendörfer/Wächter-Scholz 1997

Preisendörfer, Peter/Wächter-Scholz, Franziska 1997: Umweltbewußtsein und Umweltverhalten – Sozialwissenschaftlicher Ergebnisbericht; Berlin, Umweltbundesamt.

#### Reusswig 1994

Reusswig, Fritz 1994: Lebensstile und Ökologie; Frankfurt am Main.

#### Schäfers 1988

Schäfers, Bernhard 1988: Grundbegriffe der Soziologie; Opladen, Leske+Budrich.

#### Schienstock et al. 1999

Schienstock, Gerd/Bechmann, Gotthard/ Frederichs, Günther 1999: The EU-Project SOWING: Information Society, Work and the generation of New Forms of Social Exclusion. The Theoretical approach. In: TA-Datenbank-Nachrichten Nr. 1, 8. Jahrgang-März 1999; Karlsruhe.

#### Schulze 1992

Schulze, Gerhard 1992: Erlebnisgesellschaft; Frankfurt am Main.



#### **SRU 1998**

Rat von Sachverständigen für Umweltfragen: Umweltschutz: Erreichtes sichern – Neue Wege gehen. Umweltgutachten 1998. BT-Drucksache 13/10195. Bonn: 1998.

#### Stock

Stock, Christian 1997: Trouble in Paradise; Freiburg i.Br.: iz3w.

#### **TAB 1999**

Petermann, Th.; Wennrich, Ch.: TA-Projekt "Entwicklungen und Folgen des Tourismus". Bericht des Büro für Technikfolgenabschätzung des Deutschen Bundestages (TAB) zum Abschluß der Phase II. TAB Arbeitsbericht Nr. 59. Bonn: März 1999.

#### **Tour Operators Initiative 2000:**

Tour Operators Initiative for Sustainable Tourism Development: Statement of commitment to sustainable tourism development. Berlin: 2000.

#### **TÜV/DIW/WI 1998**

TÜV Rheinland; Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW); Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (WI): Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs. 2. Zwischenbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes. Köln: 1998.

#### **UBA 1998**

Umweltbundesamt (UBA): Jahresbericht 1998; Berlin: 1999.

#### **UBA 1999**

Umweltbundesamt (Hg.) 1999: Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 1.2/Januar 1999, Zürich.

#### **UBA 2000**

Umweltbundesamt (UBA): National Emissions Inventory Germany. Berlin: 2000.

#### **UNEP-IE 1998**

United Nations Environment Programme Industry and Environment (UNEP-IE): Ecolabels in the Tourism Industry; Paris: 1998.

#### VA 1999

VA (Verbraucheranalyse) 1999: Code-Plan und Auswertungen; o.A./Hamburg.

#### VCÖ 1998

Verkehrsclub Österreich (Hg.): Freizeitmobilität – Umweltverträgliche Angebote und Initiativen. Wien: 1998.

#### Warsewa 1997

Warsewa Günter 1997: Moderne Lebensweise und ökologische Korrektheit. Zum Zusammenhang von sozialem und ökologischem Wandel; in: Brand 1997.

#### Wiener 1997

Wiener, Ulrich 1997: Als Fremde/r gesehen werden – Ein Erklärungsansatz für die gegenseitigen Idealisierungen und Miß- bzw. Verachtungen zwischen Reisenden und Lokalbevölkerung beim Tourismus auf der Insel Sansibar bei Ostafrika; München, Punkt-Verlag.

#### Wiener 1998

Wiener, Ulrich 1998: Zwischen "Erlebnisgesellschaft" und Askese – Sozialökologische Aspekte von Freizeit und Tourismus in der Lebensstilforschung; München, Punkt-Verlag.



## **Anhang**

### Anhang 1: Quantitativer Daten-Vergleich von Herkunftsregion und JAP-Gruppen zwischen VA und RA

**Bev** = Bevölkerung (> 14 Jahre)

**GR** = Gesamtreisende

RA = Reiseanalyse 1999 (Auswertung von 9.+10.99 durch Hr. Krämer, die Angaben wurden z.T. fernmündlich ergänzt)

**VA** = Verbraucheranalyse 1999

Bei den Zahlen der VA JAP 3 wurden zur Abgrenzung vom Kurzreisemodul "Ski" lediglich die Jahreszeiten Frühjahr, Sommer, Herbst miteingerechnet.

JAP/Q	1/VA	1/RA	2/VA	2/RA	3/VA	3/RA	4/VA	4/RA	0/VA	0/RA	GR/VA	Bev
Schl-H	0,42	0,40	0,19	0,15	0,12	0,17	0,04	0,13	1,12	0,61	1,07	2,18
НН	0,23	0,29	0,15	0,05	0,08	0,08	0,08	0,10	0,61	0,29	0,67	1,28
Nied	1,16	1,33	0,62	0,68	0,45	0,27	0,20	0,38	2,78	1,35	3,41	6,19
НВ	0,10	0,12	0,06	0,09	0,06	0,03	0,03	0,02	0,18	0,14	0,33	0,51
NRW	2,82	3,07	1,24	0,89	1,20	0,77	0,39	0,66	5,67	3,17	7,88	13,5
Hess	0,80	0,61	0,37	0,37	0,36	0,41	0,23	0,44	2,03	1,02	2,49	4,52
RhPf	0,59	0,50	0,24	0,11	0,30	0,24	0,15	0,15	1,46	0,85	1,66	3,12
Saar	0,12	0,19	0,04	0,02	0,07	0,09	0,02	0,04	0,46	0,18	0,39	0,86
BaWü	1,47	1,17	0,51	0,33	0,68	0,69	0,37	0,79	2,90	1,69	4,67	7,57
Bay	1,82	1,52	0,41	0,21	0,91	1,09	0,53	0,76	3,72	2,29	5,43	9,16
Berl	0,80	0,83	0,30	0,11	0,14	0,13	0,18	0,21	0,76	0,46	1,89	2,64
MVorp	0,08	0,11	0,15	0,21	0,13	0,08	0,01	0,11	0,90	0,32	0,62	1,52
Bra	0,25	0,34	0,24	0,21	0,22	0,18	0,04	0,06	0,97	0,53	1,14	2,12
S-Anh	0,30	0,38	0,16	0,17	0,23	0,20	0,04	0,06	1,15	0,44	1,15	2,30
Thü	0,30	0,27	0,13	0,11	0,14	0,21	0,05	0,07	1,06	0,70	1,05	2,11
Sachs	0,67	0,58	0,28	0,22	0,34	0,45	0,09	0,08	1,66	0,99	2,22	3,88
Su	11,94	12,81	5,11	3,94	5,42	5,08	2,47	4,08	27,44	15,01	36,07	63,5



### Anhang 2: Dateninput für die Stoffstromanalyse

JAP 1: Mit dem Flugzeug zum Mittelmeer

JAP 3: In die Alpen mit dem PKW

JAP 4: Fernreisen mit dem Flugzeug

Aufgrund des großen Umfangs des Dateninputs wird an dieser Stelle auf einen Abdruck der Daten, die in die Stoffstromanalyse für dieses Projekt eingeflossen sind, verzichtet. Interessierte Leserinnen und Leser können alle Daten unter der Homepage des Öko-Instituts: http://www.oeko.de finden.

### Anhang 3: Teilnehmer der Akteursworkshops

# Erster Projektworkshop am 24.06.1999 in Frankfurt am Main

#### Thema:

JahresAktivitätenProfile und Reisetrends

#### Impulsreferate von

- Ulrich Wiener (Öko-Institut):
   JahresAktivitätenProfile als metho discher Ansatz zur Entwicklung
   nachhaltiger, zielgruppenspezifi scher Lösungsstrategien für den
   Tourismus
- Dr. Wolf Michael Iwand (TUI, Leiter Bereich Umwelt):

SWOT statt Swatch – Von der Autoreparatur zum Nachhaltigkeitsmotor

 Frank Schäfer (Wave-Reisen Wuppertal):

Kleine Anbieter näher am Trend

 Peter Rump (Reise Know-how Verlag, Bielefeld):

Reisetrends bei Individualreisen

Lothar Wilhelm (Sanfter Tourismus Saar):

Reisetrends im regionalen Inlandstourismus

 Peter Funk (McCann-Erickson): Reisetrends aus Sicht einer Werbeagentur

#### Weitere Teilnehmer:

- Dr. Christoph Ewen (Öko-Institut)
- Andreas Hammer (NaturFreunde)
- Christian Hochfeld (Öko-Institut)
- Bernward Janzing (freier Journalist)
- Willi Loose (Öko-Institut)
- Michael Meyer (Ökologischer Tourismus in Europa, ÖTE)
- Dorothea Michaelsen-Friedlieb (Öko-Institut, Vorstand)
- Maresa Münsterer (Studiosus Reisen, München)
- Ute Quintar (Deutscher Reisebüround Reiseveranstalterverband)
- Bernd Räth (Ökologischer Tourismus in Europa, ÖTE)
- Markus Schupp (Öko-Institut)
- Stefan Straub (NaturFreunde, Bundesgeschäftsführer)
- Peter Strobel (NaturFreunde)
- Waldefried H. Zucker-Stenger (NUR Touristic GmbH)

### **Anhang**



## Zweiter Projektworkshop am 16.11.1999 in Frankfurt am Main

#### Thema:

Stoffstromanalyse touristischer Aktivitäten

#### **Teilnehmer:**

- Dr. Matthias Buchert (Öko-Institut)
- Ilka Buchmann (Öko-Institut)
- Sabine Fresemann (Forum anders reisen)
- Katja Görtz
- Andreas Hammer (NaturFreunde)
- Christian Hochfeld (Öko-Institut)
- Uwe Ilgemann (Öko-Institut, Geschäftsführer)
- Willi Loose (Öko-Institut)
- Dr. Ian Meerkamp van Embden (Alpenforum, Präsident)
- Bernd Räth (Ökologischer Tourismus in Europa, ÖTE)
- Martin Schmied (Öko-Institut)
- Peter Strobel (NaturFreunde)
- Ulrich Wiener (Öko-Institut)

# Dritter Projektworkshop am 28.03.2000 in Berlin

#### Thema:

Vorstellung und Diskussion der Projektergebnisse

#### Teilnehmer:

- Anke Biedenkapp (Stattreisen Hannover)
- Hermann Blümel (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Umweltpolitik)
- Dr. Matthias Buchert (Öko-Institut)
- Ilka Buchmann (Öko-Institut)

- Vera Mena Hacker (VCD Südniedersachsen, AK Pferdeomnibus)
- Andreas Hammer (NaturFreunde)
- Christian Hochfeld (Öko-Institut)
- Hannegret Hönes (Öko-Institut, Vorstand)
- Uwe Ilgemann (Öko-Institut, Geschäftsführer)
- Dr. Wolf Michael Iwand (TUI, Leiter Bereich Umwelt)
- Kerstin Krämer (Deutsche Bahn AG)
- Brigitte Kunze
- Willi Loose (Öko-Institut)
- Frau Morawa (Umweltbundesamt, FG I 1.2)
- Ute Quintar (Deutscher Reisebüround Reiseveranstalterverband)
- Bernd Räth (Ökologischer Tourismus in Europa, ÖTE)
- Stephan Rammler (WZB)
- Birgit Rettig (Studiosus Reisen, München)
- Martin Schmied (Öko-Institut)
- Stefan Straub (NaturFreunde, Bundesgeschäftsführer)
- Peter Strobel (NaturFreunde)
- Annekatrin Westphal (DBRegio AG Berlin/Brandenburg)
- Sybille Wiedenmann (Bayern Tourismus Marketing GmbH)
- Ulrich Wiener (Öko-Institut)
- Markus Wieners (Deutsche Bahn AG)