

TEXTE

104/2024

Abschlussbericht

Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung

**Ermittlung von Umweltbelastungen und
Minderungspotenzialen im Zusammenhang mit
touristischen Aktivitäten im Kontext des urbanen
Umweltschutzes**

von:

Prof. Dr.-Ing. Christian Jacoby, Vivien Kunze M.Sc.
Universität der Bundeswehr München

Prof. Dr. Thomas Bausch

Alpenforschungsinstitut GmbH

Herausgeber:

Umweltbundesamt

TEXTE 104/2024

Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für
Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz

Forschungskennzahl 3718 15 001 0
FB001283

Abschlussbericht

Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung

Ermittlung von Umweltbelastungen und
Minderungspotenzialen im Zusammenhang mit
touristischen Aktivitäten im Kontext des urbanen
Umweltschutzes

von

Prof. Dr.-Ing. Christian Jacoby, Vivien Kunze M.Sc.
Universität der Bundeswehr München

Prof. Dr. Thomas Bausch
Alpenforschungsinstitut GmbH

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Durchführung der Studie:

Universität der Bundeswehr München, Fachgebiet für Raumplanung und Mobilität
Straße und Hausnummer
85579 Neubiberg

Abschlussdatum:

Dezember 2022

Redaktion:

Fachgebiet I 1.2, Internationale Nachhaltigkeitsstrategien, Politik- und Wissenstransfer
Ulrike Wachotsch

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, Juli 2024

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Kurzbeschreibung: Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung

Der Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“ behandelt Erfordernisse und Wege einer ökologisch nachhaltigen Transformation des Städtetourismus im Kontext der Stadtplanung. Einleitend werden Problemstellung, Zielsetzung und Forschungsfragen sowie Aufbau und Methodik der Untersuchungen beschrieben. Der Untersuchungsgegenstand wird auf Basis einer Auswertung bestehender Studien, Literatur und Ansätze nachhaltiger Tourismusformen sowie einer Typologisierung der touristisch relevanten Städte Deutschlands näher eingegrenzt.

Eine umfangreiche Dokumenten- und Plananalyse sowie Befragungen der Stakeholder in den Städten erlauben eine Einschätzung der Ressourcennutzung des Tourismus und deren Umweltauswirkungen. Im Rahmen von Fallstudien in sechs ausgewählten Städten unterschiedlicher touristischer Prägung werden Erfolgsfaktoren, Hemmnisse, Maßnahmen und Instrumente für eine Transformation des Städtetourismus in Richtung Nachhaltigkeit herausgearbeitet. Good-Practice-Beispiele zeigen stadtplanerische Möglichkeiten auf.

Auswirkungen des Tourismus auf die städtische Bevölkerung und Möglichkeiten zu ihrer Partizipation bei touristischen Entwicklungsprozessen und Vorhaben werden dargelegt. Um den Erfolg von Planungen und Maßnahmen für einen ökologisch nachhaltigen Städtetourismus quantifizieren und bewerten zu können, wird ein Indikatoren-gestütztes Monitoring- und Evaluierungskonzept entwickelt.

Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer erfolgen durch die Konzipierung und Durchführung von Fortbildungen, die Diskussion der Forschungsergebnisse mit der Fachöffentlichkeit und die Erstellung einer Handreichung für die Akteurinnen und Akteure der Stadtplanung und des Städtetourismus (bereits vorab als UBA-Texte 73/2022 veröffentlicht).

Abstract: Environmental Concerns of Tourism in Urban Planning

The final report on the research project "Environmental Concerns of Tourism in Urban Planning" deals with the requirements and ways of an ecologically sustainable transformation of urban tourism in the context of urban planning. In the introduction, the problem, objectives and research questions as well as the structure and methodology of the investigations are described. On the basis of an evaluation of existing studies, literature and approaches of sustainable forms of tourism as well as a typology of the touristically relevant cities of Germany, the object of study is narrowed down.

A comprehensive document and plan analysis as well as surveys of stakeholders in the cities allow an assessment of the resource use of tourism and its environmental impact. In the context of case studies in six selected cities with different tourist characteristics, success factors, obstacles, measures and instruments for a transformation of urban tourism towards sustainability are worked out. Good practice examples show urban planning possibilities.

Effects of tourism on the urban population and opportunities for their participation in tourism development processes and projects are presented. In order to quantify and evaluate the success of planning and measures for ecologically sustainable urban tourism, an indicator-based monitoring and evaluation concept is developed.

Public relations and knowledge transfer take place through the design and implementation of training courses, the discussion of the research results with the professional public and the preparation of a manual for the actors of urban planning and urban tourism (already published in advance as UBA-Texte 73/2022).

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	9
Tabellenverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	10
Zusammenfassung.....	12
Summary	25
1 Einleitung.....	37
1.1 Problemstellung	37
1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen	46
1.3 Aufbau des Forschungsvorhabens	48
1.4 Methodik.....	49
1.4.1 Städtetypisierung.....	49
1.4.2 Dokumentenanalyse	49
1.4.3 Online-Umfrage	50
1.4.4 Fachgespräche	51
1.4.5 Fallstudien.....	52
1.4.6 Fokusworkshops	53
1.5 Stand der Wissenschaft	54
2 Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes.....	56
2.1 Datengrundlagen zum Tourismus in Deutschland	56
2.2 Begriffsdefinitionen	57
2.3 Entwicklung des quantitativen und qualitativen Städtetourismus.....	59
2.4 Eingrenzung der touristisch relevanten Städte in Deutschland.....	60
2.5 Typologisierung der Städte	62
2.6 Auswahl der Fallstudien.....	67
3 Ressourcennutzung und Umweltauswirkungen	68
3.1 Existierende Ansätze für ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus.....	68
3.2 Ermittlung der qualitativen und quantitativen Ressourceninanspruchnahme und Umweltauswirkungen in der Stadt	70
4 Transformation zu einem nachhaltigeren Städtetourismus	73
4.1 Bestandsaufnahme: aktuelle Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung.....	73
4.2 Geeignete Instrumente und Maßnahmen zur Berücksichtigung des Tourismus und seiner Umweltauswirkungen in der Stadtplanung	81

4.3	Erfolgsfaktoren.....	83
4.4	Hemmnisse.....	85
5	Partizipation im Städtetourismus.....	87
5.1	Erkenntnisse aus den Fallstudien.....	88
5.2	Nutznießende und Verlierende bezogen auf eine Partizipation.....	91
6	Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus	92
6.1	Methodische Vorgehensweise.....	92
6.2	Analyse der Indikatorensysteme.....	93
6.2.1	Indikatorensysteme im Tourismus.....	93
6.2.2	Indikatorensysteme in der Stadtplanung	96
6.2.3	Ergebnisse der Online-Befragung zu geeigneten Indikatoren	100
6.3	Anforderungen an den Aufbau eines Indikatorensets.....	102
6.4	Vorschlag eines Indikatorensets zu Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung.....	103
7	Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer	107
7.1	Diskussion von Handlungsempfehlungen	107
7.1.1	Fokusworkshop Mobilität	107
7.1.2	Fokusworkshop Veranstaltungen	109
7.1.3	Fokusworkshop Klima & Umwelt.....	110
7.1.4	Fokusworkshop Kooperation	111
7.1.5	Abschlussworkshop.....	112
7.2	Erprobung der Fortbildungsformate.....	113
7.2.1	Webseminar	113
7.2.2	Seminar	114
7.2.3	Fachexkursion	115
7.2.4	Fazit.....	117
7.3	Abschlussveranstaltung	118
8	Handlungsempfehlungen, Resümee und Ausblick.....	121
8.1	Handreichung.....	121
8.2	Resümee und Ausblick	121
9	Quellenverzeichnis	124
A	Anhang	142
A.1	Liste der identifizierten touristisch relevanten deutschen Städte.....	142
A.2	Ergebnisse der Dokumentenanalyse.....	145

A.3	Stellenprofil eines „Caretaker“	151
B	Anhang	153
B.1	Bibliografie „Städtetourismus“	153
B.2	Bibliografie „Stadtplanung, Umwelt und Tourismus“	157

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Arbeitspakete (AP) des Forschungsvorhabens „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“	48
Abbildung 2:	Zwei-Achsen Repräsentation der 76 ausgewählten Städte mit touristischer Relevanz.....	66
Abbildung 3:	Top-Attraktionen Berlins und Tourismusintensität.....	69
Abbildung 4:	Mensch-Umwelt, Interaktion mit urbanem Raum, beispielhaft/nicht vollständig	70
Abbildung 5:	Verfügbarkeit von Umweltdaten zum Tourismus	72
Abbildung 6:	Übersicht über die Dokumentenanalyse	75
Abbildung 7:	Auszug aus der Online-Befragung: Politischer Stellenwert des Tourismus im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbranchen	79
Abbildung 8:	Auszug aus der Online-Befragung: Einfluss städtischer Umweltprobleme und Umweltqualitäten auf die Tourismusentwicklung	80
Abbildung 9:	„Hufeisen“-Kommunikation“	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Umweltauswirkungen touristischer Aktivitäten.....	38
Tabelle 2:	Zuordnung des Städtetourismustyps, Angabe der Anzahl der Antworten	51
Tabelle 3:	Fallstudienstädte	53
Tabelle 4:	Qualitative Bewertung der Kennzahl "Tourismusintensität" (TI)	59
Tabelle 5:	Abgrenzung der Städte in der Grundgesamtheit der Grundlagenuntersuchung „Städte und Kulturtourismus in Deutschland“ des Deutschen Tourismusverbands e. V. (DTV) von 2005	61
Tabelle 6:	Erhebung des touristischen Angebotes und weiterer Pull-Faktoren	63
Tabelle 7:	Typologie der touristisch relevanten Städte mittels Clusteranalyse.....	64
Tabelle 8:	Fallstudienstädte nach Städtetourismustypen.....	67
Tabelle 9:	Erkenntnisse zur Partizipation aus den Fallstudien	88
Tabelle 10:	Förderung einer nachhaltigen / umweltverträglichen Tourismusentwicklung, Ergebnisse der Online-Befragung	101
Tabelle 11:	Ergebnisse der Dokumentenanalyse	145

Abkürzungsverzeichnis

AFI	Alpenforschungsinstitut GmbH, Seeshaupt
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGBI	Bundesgesetzblatt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
BMI	Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
BMJV	Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BPl	Bebauungsplan(ung)
BReg	Bundesregierung
BTag	Deutscher Bundestag
BUGA	Bundesgartenschau
Destatis	Statistisches Bundesamt, Wiesbaden
DPSIR	Driving forces – Pressures – State – Impacts – Responses (dt. Treibende Kräfte – Belastungen – Zustand – Auswirkungen – Reaktionen)
DNK	Deutscher Nachhaltigkeitskodex
Drs.	Drucksache
DTV	Deutscher Tourismusverband e. V.
DUH	Deutsche Umwelthilfe e. V.
DWIF	Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e. V.
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus e. V.
EEA	Europäische Umweltagentur
ETIS	European Tourism Indicators System (dt. Europäisches System von Tourismus-Indikatoren)
EU	Europäische Union
EU-Kom	Europäische Kommission
EW	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan(ung)
FRM	Fachgebiet Raumplanung und Mobilität (UniBw M)
FUR	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V.
GfK	GfK SE, Nürnberg
ggü.	gegenüber

AFI	Alpenforschungsinstitut GmbH, Seeshaupt
GSTC	Global Sustainable Tourism Criteria (dt. Globale Kriterien für einen nachhaltigen Tourismus)
INKAR	Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (BBSR)
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ISW	Institut für Städtebau und Wohnungswesen, München
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
max.	Maximal
MICE	Meetings Incentives Conventions Exhibitions (dt.: Tagungen Anreiz- und Belohnungsreisen Kongresse Ausstellungen)
Mio.	Million / Millionen
Mrd.	Milliarde / Milliarden
NIT	Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH
o. Ä.	oder Ähnliches
Ö.T.E.	Ökologischer Tourismus in Europa e. V.
RNE	Rat für Nachhaltige Entwicklung
SDGs	Sustainable Development Goals (dt. Ziele für eine nachhaltige Entwicklung)
StEP	Stadtentwicklungsplan / -planung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (dt.: Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan)
TI	Tourismusintensität
u. a. m.	und anderes mehr
UBA	Umweltbundesamt, Dessau
UN	United Nations (Vereinte Nationen)
ÜN	Übernachtungen
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (dt.: Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation)
UniBw M	Universität der Bundeswehr München, Neubiberg
UNWTO	United Nations World Tourism Organization (dt. Welt-Tourismus-Organisation der Vereinten Nationen)
UP	Umweltprüfung (in der Bauleitplanung)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
v. H.	von Hundert
WBGU	Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen

Zusammenfassung

Die Herausforderungen des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Entwicklung werden für den Bereich des Tourismus schon länger diskutiert. Tourismus verursacht Auswirkungen auf nahezu alle Bereiche der Umwelt. Nicht zuletzt auch beim Städtetourismus, der im Fokus des Forschungsprojekts „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“ steht, haben dabei An- und Abreise durch Verbrauch von Primärenergie, Ausstoß von Treibhausgasen und weiteren Auswirkungen eine große Relevanz. Aber auch die Errichtung und der Betrieb von Hotels und Gaststätten sowie weiteren touristischen Infrastrukturen führen zu Flächeninanspruchnahme, Ressourcenverbrauch, Abfallaufkommen und wirken sich zusammen mit den Freizeitaktivitäten besonders stark auf die Belastungsintensität von urbanen Freiräumen sowie stadtnahen Naturräumen und ihrer Biodiversität aus. Zwar haben sowohl die Tourismuswirtschaft als auch die Stadtplanung die Ziele des Umweltschutzes und einer nachhaltigen Entwicklung immer stärker im Blick und versuchen, bei ihren Planungen, Projekten und Einzelmaßnahmen Umweltbelange angemessen zu adressieren. Datengestützte Planungsstrategien und -prozesse zur Integration beider Handlungsbereiche sind jedoch bisher kaum erkennbar.

Zielsetzung des Forschungsprojekts

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der Tourismuswirtschaft gerade auch für die Städte in Deutschland und der bisher unzureichenden Kenntnisse über die Umweltauswirkungen speziell des Städtetourismus wird mit dem Forschungsprojekt „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“ das Ziel verfolgt, die stadtplanerisch relevanten Umweltbelange des Städtetourismus stärker herauszuarbeiten sowie Maßnahmen und Instrumente einer integrierten Stadt- und Tourismusentwicklung für eine Transformation zu einem ökologisch nachhaltigen Städtetourismus zu entwickeln.

Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der interdisziplinären Fragestellung, wie Umweltbelange des Tourismus stärker als bisher Eingang in die Prozesse und Konzepte der Stadtplanung (im umfassenden Sinne) finden und so zu einer integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklung unter angemessener Berücksichtigung touristischer Belange führen können. Chancen und Hemmnisse eines nachhaltigen Städtetourismus und dessen Integration in die Stadtplanung sollen vor allem anhand von Fallstudien herausgearbeitet werden, wobei der Fokus insbesondere auf den ökologischen Aspekten der Nachhaltigkeit liegt. Mögliche Defizite bei den relevanten Vorgaben des Planungs- und Umweltrechts sollen identifiziert und Vorschläge zu ihrer Verbesserung entwickelt werden. Im Ergebnis werden generalisierende Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Akteursgruppen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements formuliert sowie Hinweise auf ein verbessertes Zusammenwirken dieser Akteur*innen gegeben.

Aufbau des Forschungsvorhabens

Das Forschungsvorhaben ist in sieben Bausteine strukturiert:

- ▶ Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes
- ▶ Ressourcennutzung und Umweltauswirkungen
- ▶ Transformation des Städtetourismus hin zu einem nachhaltigen Städtetourismus
- ▶ Partizipation im Städtetourismus
- ▶ Indikatoren zur Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer
- ▶ Handlungsempfehlungen (Handreichung)

Methodik der Untersuchungen

Auf Basis einer wissenschaftlichen Eingrenzung des Forschungsthemas, insbesondere einer Auswertung der Fachliteratur mit breiter Analyse der Problemstellungen, einer Definition von Städtetourismus und Tourismusintensität sowie einer Typisierung von touristisch relevanten Städten in Deutschland, wurden umfangreiche Untersuchungen mit einem Methodenmix von statistischen Analysen (insbesondere für die Städtetypisierung), Dokumentenanalysen, Online-Befragungen, leitfadengestützten Interviews und Fachgesprächen, Fallstudien sowie Fachworkshops durchgeführt.

- ▶ **Städtetypisierung:** Für die vorliegende Studie (Projektbeginn 2018) wurden nur Städte mit mindestens 25.000 EW betrachtet, für die mindestens 500.000 Übernachtungen oder eine Tourismusintensität von mindestens 0,01 für das Jahr 2017 beobachtet wurde. Für die so identifizierten 76 tourismusrelevanten Städte Deutschlands erfolgte eine Erhebung der den Tourismus induzierenden Attraktionen. Auf dieser Basis wurde eine Städtetypisierung mittels eines Klassifikationsverfahrens (Clusteranalyse) durchgeführt. Die im Ergebnis klassifizierten sechs Städtetypen dienten insbesondere auch zur Auswahl der sechs Fallstudienstädte.
- ▶ **Dokumentenanalyse:** Mit einer weiteren Grundlagenuntersuchung wurde erfasst, wie die Belange des Tourismus im Kontext der Stadtplanung und im Umweltbezug in der bisherigen Praxis behandelt wurden. Dazu wurden Planungsdokumente der informellen und formellen kommunalen Gesamtplanung (vom Stadtentwicklungsplan über Bauleitpläne bis hin zum Quartierskonzept) einbezogen, ebenso informelle sektorale Planungen, Konzepte und Strategien, die für den Tourismus relevant sein können und in die Stadtplanung zu integrieren sind (z. B. Mobilitätskonzepte, Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte und - soweit verfügbar - auch Tourismuskonzepte bzw. -strategien).
- ▶ **Online-Umfrage:** Mit einer Online-Befragung der Mitarbeitenden von Stadtplanungs- und Tourismusstellen wurde erkundet, wie der Tourismus im Kontext der Stadtplanung aktuell bearbeitet wird und mit welchen Planungsinstrumenten oder Maßnahmen der Tourismus und dessen Auswirkungen auf die Umwelt beeinflusst werden können.
- ▶ **Fachgespräche:** Ergänzend wurden Fachgespräche mit Mitarbeitenden ausgewählter Städte durchgeführt, um detailliertere Informationen zur Zusammenarbeit der Stadtplanungs- und Tourismusstellen in den Städten zu erfragen, um weitere Angaben zu speziellen Umweltproblemen zu erhalten sowie erste gute Praxisbeispiele und Maßnahmenideen in Vorbereitung für die Fallstudien zu erfahren.
- ▶ **Fallstudien:** Um für ausgewählte Städte der verschiedenen Städtetourismustypen ein umfassendes Bild der Stadt- und Tourismusentwicklung und deren Umweltbelange sowie der Zusammenarbeit der Stadtplanungs- und Tourismusstellen zu erhalten, bildeten Fallstudien einen zentralen Baustein des Untersuchungsprogramms. Diese bestanden aus Stadtbegehungen mit Mitarbeitenden der Stadtplanungs- und Tourismusstellen sowie Workshops für den fachlichen Austausch eines erweiterten Kreises an Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements mit dem Forschungsteam.
- ▶ **Fokusworkshops:** In Ergänzung der Fallstudien wurden fünf Online-Workshops durchgeführt, um insbesondere auch die aus den Untersuchungen heraus entwickelten Handlungsempfehlungen für eine Integration des Städtetourismus und dessen Umweltbelange in die Stadtplanung mit Akteur*innen der Stadtplanungs- und Tourismusstellen zu erörtern. Damit wurden auch die für die vorgesehene Handreichung erarbeiteten Empfehlungen und guten Beispiele auf Praxistauglichkeit abgeklöpft. Außerdem sollte so ein von den Fallstudienstädten nachgefragter Praxisaustausch zwischen

Touristiker*innen und Stadtplaner*innen ermöglicht werden. Vier der Fokus-Workshops behandelten Schwerpunktthemen, welche sich im Laufe des Projektes (insbesondere in den Fallstudien) als besonders relevant herauskristallisiert hatten. In einem fünften Workshop wurden die Handlungserfordernisse und -optionen querschnittshaft behandelt und die für die Handreichung zusammengestellten Empfehlungen in der Gesamtschau diskutiert.

Definition von Schlüsselbegriffen

Für die mit dem Forschungsvorhaben verbundenen Schlüsselbegriffe wurden Definitionen formuliert, um das den Untersuchungen zugrundeliegende Begriffsverständnis offen zu legen und den Fokus der Studien und Handlungsempfehlungen zu verdeutlichen.

- ▶ „Tourismus“: Besucher*innen, die mindestens eine Nacht an einem Standort (außerhalb des Wohnortes) verweilen, werden gemäß Richtlinien der UNWTO als Tourist*innen gezählt, Besucher*innen ohne Übernachtung als Tagesbesucher*innen deklariert. Der Anlass der Reise zu einem Ort spielt für die Tourismusstatistik keine Rolle. Geschäftsreisende, Behördenbesucher*innen, Kurgäste oder Besuchende von Verwandten werden bei entsprechenden Übernachtungen ebenso als Tourist*innen gezählt wie Reisende, die wegen touristischer Attraktionen einen Ort besuchen. Die klare Trennung zwischen Tourist*innen (mindestens eine Übernachtung) und Tagesbesucher*innen (keine Übernachtung) ist auch wegen der Datenverfügbarkeit geboten.
- ▶ „Tourismusintensität“: Durch Ableitung einer kombinierten Größe, die die Zahl der Einwohner*innen und die Übernachtungszahlen ins Verhältnis setzt, wird die Tourismusintensität erfasst. Wird der Quotient durch 365 Tage im Jahr dividiert, beschreibt er, wie viele Übernachtungen pro Tag je Einwohner*in der Stadt anfallen.
- ▶ „Städtetourismus“: In Ermangelung normativer Festlegungen und objektiver Kriterien erscheint es grundsätzlich adäquat, für die Definition von Städtetourismus Kennzahlen heranzuziehen, die einerseits die Größe der städtischen Einheit und andererseits die Bedeutung des touristischen Sektors beschreiben. Auf Basis der Zahl von Einwohner*innen können kommunale Einheiten ausgewählt werden, die potenziell eine hohe Angebotsdichte an für Städte typischen touristischen Attraktionen auf engem Raum bieten.
- ▶ „Umweltbelange“: Tourismus führt in allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit zu Wirkungen. Für den Bereich Ökologie können Flächenversiegelung und Flächenverbrauch, Wasser- und Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen, Aufkommen von Abfällen und Abwasser, zusätzlicher Eintrag von Abgasen, Lärm oder Druck auf den in Städten knappen Grünraum aufgeführt werden. Im Rahmen dieses Projektes wird der Begriff der Umweltbelange auf die ökologische Dimension des Nachhaltigkeitsdreiecks bezogen. Zur weiteren Konkretisierung des Begriffs wird Bezug auf die entsprechenden Vorschriften des Baugesetzbuches bezüglich der Berücksichtigung der Umweltbelange im Rahmen der Bauleitplanung genommen.
- ▶ „Stadtplanung“: Auch der Begriff Stadtplanung ist rechtlich nicht eindeutig definiert. Er wird in diesem Forschungsbericht als örtliche räumliche Gesamtplanung in einem umfassenden Sinne verwendet und schließt sowohl die informelle räumliche Gesamtplanung (insbes. Stadtentwicklungsplanung) als auch die formelle räumliche Gesamtplanung (kommunale Bauleitplanung) mit ein. Darüber hinaus sind mit diesem Begriff auch die in die Stadtplanung zu integrierenden, sektoralen Infrastruktur- und Umweltplanungen (insbes. Verkehrs- / Mobilitätsplanung und Landschafts- / Freiraumplanung) inkludiert.

Datengrundlagen und Typisierung touristisch relevanter Städte

Zum Tourismus in Deutschland sind verschiedene Datengrundlagen (Gästeankünfte, Gästeübernachtungen etc.) verfügbar, allerdings sind diese nur bedingt für spezifische Aussagen zum Städtetourismus nutzbar. Neben der Auswertung der vorliegenden statistischen Daten galt es, Kennzahlen wie die Tourismusintensität, das Bevölkerungswachstum der letzten 10 Jahre, Kaufkraft / BIP pro Kopf sowie Zahlen zur Beurteilung der Siedlungs- und Freiraumentwicklung ergänzend zur Beurteilung der Gesamtsituation heranzuziehen.

Die Tourismusintensität, die das Aufkommen an Tourist*innen, d. h. die Anzahl der Übernachtungsgäste, in ein Verhältnis zur Bevölkerungsstärke setzt, stellt eine häufig genutzte Kennzahl dar. Sie ist am ehesten dazu geeignet, die Stärke der Wirkungen des Tourismus auf die Umwelt und Bevölkerung auszudrücken. Fallen jährlich durchschnittlich nur eine oder weniger Übernachtungen pro Einwohner*innen an, so kann davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen des Tourismus im Verhältnis zu den sonstigen Umweltauswirkungen der Stadt und seiner Bewohner*innen im kaum messbaren Bereich liegen.

Eine qualitative Bewertung der Kennzahl "Tourismusintensität" (TI) kann durch folgende Klassifizierung erfolgen:

TI ≥ 1 : Ort mit sehr intensivem Tourismus als prägender Wirtschaftsfaktor.

TI $0,5 \leq 1,0$: Tourismus ein sehr wichtiger unter mehreren prägenden Wirtschaftsfaktoren.

TI $0,1 \leq 0,5$: Tourismus spielt eine wichtige Rolle, jedoch ist er nicht für den gesamten Ort und alle Lebensbereiche prägend.

TI $0,05 \leq 0,1$: Tourismus trägt zur Wirtschaftsleistung bei, jedoch in Relation zu anderen Bereichen mit untergeordneter Bedeutung.

TI $< 0,05$: Tourismus kann nicht als eigenständiger Wirtschaftsfaktor angesehen werden (Ausnahme: Orte mit mehr als 500.000 Übernachtungen, entspricht 2.000 Arbeitsplätzen).

Da sich die Unterkünfte und die Aktivitäten der Tourist*innen nicht gleichmäßig auf das gesamte Stadtgebiet verteilen, kommt es meist nur in wenigen Bereichen der Stadt, in denen sich die Hauptattraktionen finden, zu einem massiv erhöhten Aufkommen an Besucher*innen. Wie sich auch bei den durchgeführten Fallstudien gezeigt hat, kann beim Städtetourismus das Phänomen auftreten, dass sich trotz rechnerisch geringer Tourismusintensität auf einer kleinen Teilfläche der Stadt touristische Hot-Spots entwickeln. Entsprechend stellt sich die Aufgabe, Strategien und Maßnahmen zur Förderung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus wie auch Indikatorkonzepte zu ihrer Evaluierung innerhalb der Städte räumlich differenziert anzuwenden.

Neben der Nachfrageseite war für das Erstellen einer Typologie die Angebotsseite unerlässlich. Für die gelisteten Städte können angebotsseitigen Merkmale ergänzt werden, wie etwa UNESCO-Weltkulturerbestätten, touristische Infrastruktur bzw. Attraktoren, in der städtischen Umgebung überregional bedeutsame Freizeitparks, Natur- / Nationalparks, touristische Straßen, Veranstaltungen oder Gesundheitseinrichtungen überregionaler Bedeutung, Angebote für Messe- und Kongresswesen, wirtschaftliche oder gesellschaftliche Elemente mit starkem pull-Faktor insbesondere bei Geschäftsreisen (z. B. Fortbildungszentren, Sitz internationaler, europäischer oder nationaler Behörden), verkehrliche Anbindung insbesondere im Bereich der Low-Cost-Mobilitätsangebote, sowie weitere für eine Stadt spezifische Faktoren touristischer Relevanz (z. B. Zoo, botanischer Garten, Museen, Unterhaltungsangebote überregionaler Bedeutung). Diese Liste aller touristisch potenziell relevanten Städte bildete im Weiteren die Grundlage für die Ableitung einer touristischen Städtetypologie mit sechs Städtetourismustypen.

Fallstudien

Um für ausgewählte Städte der so gebildeten Städtetourismustypen ein umfassendes Bild der Stadt- und Tourismusentwicklung und deren Umweltbelange sowie der Zusammenarbeit der Stadtplanungs- und Tourismusstellen zu erhalten, bildeten Fallstudien einen zentralen Baustein des Untersuchungsprogramms. Für jeden Städtetourismustyp wurde nach Sondierung der Mitwirkungsbereitschaft und Berücksichtigung der geographischen Verteilung eine Fallstudienstadt ausgewählt. Diese sind:

- ▶ Landeshauptstadt Dresden - Fallbeispiel für eine Metropole mit hoher touristischer Angebotsvielfalt.
- ▶ Stadt Würzburg - Fallbeispiel für eine große Stadt mit hoher touristischer Angebotsvielfalt (die Bereisung der Stadt Würzburg konnte wegen der Corona-Pandemie nicht realisiert werden).
- ▶ Stadt Wernigerode - Fallbeispiel für eine mittelgroße Stadt mit eingeschränkter Angebotsvielfalt.
- ▶ Stadt Baden-Baden - Fallbeispiel für eine Kur- und Gesundheitsstadt.
- ▶ Stadt Koblenz - Fallbeispiel für eine Stadt mit größeren öffentlichen Institutionen.
- ▶ Stadt Regensburg - Fallbeispiel für eine Stadt mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen.

Die Fallstudien starteten jeweils mit einer Stadtbegehung, die von Mitarbeitenden der Stadtplanungs- und Tourismusstellen geführt wurden. Nach dem Stadtrundgang, der bereits von aufschlussreichen Fachgesprächen begleitet war, folgte jeweils ein Workshop, in welchem der fachliche Austausch der Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements mit dem Forschungsteam zu den Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung vor Ort im Vordergrund standen. In dem Workshop wurden dabei zunächst grundlegende und stadtspezifische Impulse aus dem Forschungsteam gegeben, danach berichteten die einzelnen Akteur*innen der Fallstudienstädte über ihre Aktivitäten und zum Schluss wurden die angesprochenen Themen mit entsprechenden Handlungsoptionen gemeinsam diskutiert.

Ressourcennutzung und Umweltauswirkungen des Städtetourismus

Der Städtetourismus wird mit besonderen Aktivitätsmustern und Konsuminteressen sowie tendenziell erhöhtem Ressourcenverbrauch und spezifischen Umweltbelastungen in Verbindung gebracht. Öffentliche und private Infrastrukturen und Dienstleistungen stellen sich auf diese Nachfragestrukturen ein.

Im Hinblick auf die Herausforderungen einer umweltverträglichen Tourismusentwicklung wird in der Fachliteratur bisher ganz überwiegend auf die ökologische Nachhaltigkeit der vom Tourismus betroffenen sensiblen Naturlandschaften im Inland und vor allem im Ausland fokussiert. Die für den Städtetourismus spezifischen Umweltbelange werden dagegen nur selten betrachtet. Hierbei stehen Umwelteffekte des touristischen Verkehrs und von touristisch mitgenutzten Großveranstaltungen im Kontext der Debatte über den sog. „Overtourism“ im Vordergrund.

Der Verbrauch von Ressourcen wie Wasser, Rohstoffen und Energie aber auch die touristische Mobilität und Nutzung städtischer Infrastruktur wie Hotels, Gastronomie, Museen und sonstige Angebote haben ohne Zweifel Auswirkungen auf die Umwelt. Städtetourismus trägt innerhalb des Verflechtungsbereichs Mensch-Umwelt einen Teil zu den Verbrauchszahlen bzw. Umweltauswirkungen bei. Welche anteiligen Wirkungen der Tourismus aber genau in einer Stadt bezüglich der qualitativen und quantitativen Ressourceninanspruchnahme und

Umweltauswirkungen hat, lässt sich nur sehr schwer aus den aktuell zugänglichen Zahlen und Statistiken für die kommunale Ebene herauslesen. Hier bestehen erhebliche Daten- bzw. Forschungsdefizite, was auch die Analyse der Planungsdokumente und die Online-Befragung der 76 touristisch relevanten Städte in Deutschland bestätigt. Auch die Ursachen und Wirkungsverflechtungen sind im Umweltbezug noch wenig erforscht. Dies gilt speziell für die Interaktion mit dem urbanen Raum und damit für die Steuerungspotenziale einer ökologisch orientierten Stadtplanung.

Hinzu kommt auch im Hinblick auf die Umweltdaten das Problem, dass die aus dem Tourismus entstehenden Umweltbelastungen nicht gleichmäßig auf das Stadtgebiet verteilt sind. Meist finden sich durch die historische Stadtentwicklung die wichtigsten Attraktoren der Städte im Stadtzentrum. Hauptbahnhöfe und Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrssystems liegen häufig ebenfalls in Zentrumsnähe. In der Folge haben sich in Nähe der Hauptattraktionen und der Verkehrsknotenpunkte Hotelbetriebe angesiedelt, da Tourist*innen bereit sind, für Übernachtungen in den nahe zu den Attraktionen und Verkehrsknotenpunkten gelegenen Hotels höhere Preise zu bezahlen. Zentralität, Nähe zu Attraktionen und Verkehrsknotenpunkten korrelieren daher mit dem Aufkommen an Tourist*innen innerhalb einer Stadt, sodass sich hier vor allem auch die verkehrsbezogenen Umweltauswirkungen des Städtetourismus kumulieren.

Konzepte und Instrumente für eine ökologisch nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung

Für spezielle Konzepte einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung finden sich in den ausgewerteten Planungsdokumenten der 76 touristisch relevanten bundesdeutschen Städte bisher nur wenige Praxisbeispiele aus der kommunalen Planung. Allgemein ist die Thematisierung des Tourismus in den informellen Planwerken höher als in den formellen. Am häufigsten wird dabei in den Stadtentwicklungsplänen auf den Tourismus eingegangen. In den Fachplänen und -konzepten kommen die Belange des Tourismus erwartungsgemäß vor allem bei den Tourismuskonzepten klar zum Ausdruck, darüber hinaus spielt der Tourismus bei den Kultur- / Freizeit-, Sportkonzepten sowie den Verkehrs- / Mobilitätskonzepten eine etwas größere Rolle und wird hinlänglich als Planungsbelang identifiziert. Kleinräumige Pläne wie Quartierspläne und Bebauungspläne weisen dagegen eher seltener konkrete Bezüge zum Tourismus auf, ausgenommen Pläne mit einem Schwerpunkt auf die touristische Infrastruktur. Die Umweltbelange des Tourismus hingegen werden nur in den wenigsten Plänen und Konzepten der Stadtplanung thematisiert.

So finden sich erste Ansätze für Nachhaltigkeitskonzeptionen des Städtetourismus lediglich in wenigen Großstädten wie Berlin und Hamburg. Bemerkenswert sind hierbei die stadtplanerischen Ziele im Hinblick auf die Bündelung oder räumliche Diversifizierung der Tourismusnachfrage und die Einschätzung der räumlichen Umweltauswirkungen im Vergleich dieser Strategien. Auch gibt es bei einzelnen mittelgroßen Städten Leitbilder und Konzepte für den Tourismus, welche auf die Umweltbelange bereits näher eingehen.

In Tourismusstrategien und -konzepten werden durchaus häufiger Handlungsempfehlungen für eine zukünftig ökologisch orientierte, nachhaltige Tourismusentwicklung gegeben. Im Gegensatz zu den anderen betrachteten Dokumententypen gibt es hier zahlreiche Hinweise darauf, dass eine Verbesserung der Umweltbedingungen, beispielsweise durch das Einrichten neuer Radwege, autofreier Innenstädte oder neuer Parks, auch zu einer Verbesserung der Tourismussituation in der Stadt führen kann.

Auch kommunale Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzepte greifen häufiger das Thema Tourismus auf, oft mit Blick auf den Radverkehr und ÖPNV. Hier ist meist ein direkter Bezug zu Umweltauswirkungen dargestellt. Bei Radwegen wird besonders auf den Ausbau des Radwegenetzes und der Ladeinfrastruktur für E-Bikes als touristische Attraktivitätsfaktoren

hingewiesen. In Umweltschutzkonzepten und Umweltfachplanungen ist eine thematische Verknüpfung mit dem Tourismus nur selten zu finden.

Wie die in Ergänzung der Planungsdokumentenanalyse durchgeführte Online-Befragung von Vertreter*innen der Stadtplanung und des Tourismus ergab, zeigt sich in den Städten eine ganz überwiegend positive Einstellung gegenüber dem Tourismus. So stufen sowohl die Stadtplaner*innen wie auch die Touristiker*innen den Einfluss des Tourismus auf das Stadtimago als positiv bis sehr positiv ein. Auch geben sie die Einschätzung wieder, dass die Bewohner*innen die derzeitige Tourismusentwicklung überwiegend positiv bewerten. In den Städten Deutschlands scheint es bisher wenig Akzeptanzprobleme mit dem Tourismus zu geben. Gerade auch die vom Tourismus ausgehenden Umweltbelastungen werden nicht als großes Problem gesehen. Innerhalb des Spektrums an Umweltbelangen werden Umweltauswirkungen des Tourismus bei dem Schutzgut Mensch / Bevölkerung (Tourismusintensität, touristischer Verkehr) und dem kulturellen Erbe bzw. dem Denkmalschutz als etwas bedeutsamer betrachtet.

Die Verkehrswege und -flächen der meisten Städte stoßen bereits mit dem Binnenverkehr der Bevölkerung und den Pendlerverkehren aus der Region an ihre Kapazitätsgrenzen. Neben dem An- und Abreiseverkehr verursachen auch die touristischen Verkehre innerhalb der Stadtregionen, vor allem der motorisierte Individualverkehr und der Reisebus-Verkehr in den touristischen Hotspots der Städte, erhebliche Umweltbelastungen und tragen mit ihren Emissionen zum Klimawandel bei. Auch die Kreuzfahrtschiffe bringen in den betroffenen Städten erhebliche Umweltprobleme mit sich. Entsprechend wurde bei der Befragung der touristische Verkehr mit seinen Flächenbeanspruchungen und Emissionen durchgängig als das größte Umweltproblem angegeben. Dabei ist sowohl der ruhende Verkehr in Kernlagen problematisch als auch die Verkehrslast durch die Haupt-Ortseinfahren. Beim ÖPNV und Parkmanagement werden hier Verbesserungsmöglichkeiten gesucht. Auch Busparkplätze sind in den interviewten Städten oftmals überfüllt oder hinsichtlich ihrer Lage mit Umweltkonflikten verbunden. Jedoch wird stets darauf verwiesen, dass die einheimischen, lokalen und stadtreionalen Verkehre, insbesondere die Pendlerströme, das weitaus größere Umweltproblem darstellen.

Der Einfluss der Umweltauswirkungen des Tourismus auf die Tourismus-Akzeptanz der Bevölkerung wird trotz punktuell größerer Umweltbelastungen durchschnittlich als mittel eingestuft. Auch die touristischen Gäste lassen sich nach Einschätzung der Befragten nicht von städtischen Umweltproblemen bei ihrer Destinationswahl beeinflussen. Urbane Umweltqualitäten hätten andererseits einen positiven Einfluss auf die Tourismusentwicklung. Eine intensivere Zusammenarbeit von Stadtplanung und Tourismusorganisationen auf dem Weg zu einer ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung erscheint damit für beide Handlungsbereiche zielführend.

Allerdings sah der angesprochene Kreis der Stadtplaner*innen insgesamt keine besondere Dringlichkeit bei diesen Handlungsfeldern. Entsprechend werden dafür auch kaum personelle Ressourcen bereitgestellt. Den Einfluss, den die Stadtplanung auf die Tourismusentwicklung nehmen kann, wurde hingegen durchschnittlich als mittel bis hoch eingestuft. Bei Bedarf wäre die Stadtplanung also in der Lage, Veränderungen im Tourismus hervorgerufen. Dafür benötigt es aber eine engere Zusammenarbeit der beiden Bereiche Stadtplanung und Tourismus. Die Intensität dieser Kooperation wird indes bisher als gering eingeschätzt. Eine stärkere Zusammenarbeit könnte Potenziale für eine insgesamt nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung freisetzen.

In den durchgeführten Fallstudien wurden neben der Analyse der ortsspezifischen Problemlagen und Herausforderungen geeignete Instrumente und Maßnahmen zur

Berücksichtigung des Tourismus und seiner Umweltauswirkungen in der Stadtplanung eingehender betrachtet. Aus Sicht der Stadtplaner*innen in den Fallstudienstädten sind die diesbezüglich relevantesten stadtplanerischen Instrumente die Stadtentwicklungsplanung, das Fachkonzept Verkehr/Mobilität, die Bebauungsplanung und das Fachkonzept Tourismus. Doch selbst in den Planwerken, in denen der Tourismus thematisiert wird, werden selten normative Festlegungen getroffen, sondern der Tourismus lediglich als Planungsbelang identifiziert und berücksichtigt. In den wenigsten Fällen wurde für den Tourismus explizit ein Kontext zu den Umweltbelangen hergestellt.

In einigen Städten werden Stadtentwicklungspläne und Fachkonzepte zum Bereich Verkehr/Mobilität vermehrt zur Steuerung der Tourismusentwicklung eingesetzt. In Umsetzung bzw. Ergänzung einer nachhaltigen Mobilitätsplanung sind für den Stadttourismus nicht zuletzt auch die zahlreichen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (sog. „Umweltverbund“ aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) bedeutsam (vgl. Wachotsch et al. 2014; BBSR 2019b; Rohs und Flore 2022).

Die Umsetzung der Konzepte aus der informellen Planung in rechtsverbindliche Bebauungspläne ist in den Fallstudienstädten als sehr relevant eingestuft worden. Allerdings fehlt es in den befragten Städten oft an personellen Kapazitäten für die diesbezüglich aufwändigen Planungsverfahren. Die Festsetzungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen gemäß § 9 Baugesetzbuch hinsichtlich der Umweltbelange des Tourismus sind darüber hinaus sehr begrenzt. Bei der Planung für Flächen im städtischen Eigentum bietet allerdings das Instrument des städtebaulichen Vertrags nach § 11 Baugesetzbuch weitergehende Möglichkeiten. In Ergänzung von Festsetzungen eines Bebauungsplans können danach Maßnahmen mit einem Vorhabenträger zugunsten einer umweltfreundlichen Entwicklung eines (touristisch relevanten) Baugebiets vereinbaren.

In einer Reihe touristisch bedeutsamer Städte in Deutschland wird darüber hinaus in Ansätzen eine aktive Zusammenarbeit von Stadtplanung und Tourismusmanagement praktiziert. Dies erfolgte jedoch meist nur anlassbezogen bzw. bei einzelnen Stadtentwicklungsprojekten. Erste Schritte einer integrierten Stadt- und Tourismusentwicklung wurden dort bereits erfolgreich absolviert. Somit besteht noch erhebliches Potenzial, die Belange des Tourismus und die damit einhergehenden Umweltbelange stärker in die vorhandenen Instrumente der Stadtplanung zu integrieren.

Einzelne Fallbeispiele lassen erkennen, welchen positiven Einfluss ein erfolgreich umgesetzter Stadtentwicklungsplan mit Einbeziehung der touristischen Belange für die Praxis haben kann. Mit einer Arbeitsgruppe aus Vertreter*innen verschiedener Ämter und privaten Akteur*innen (Stakeholder), einem regelmäßigen Austausch mit der Politik und Bevölkerung sowie einer ständigen personellen Vertretung der Stadtentwicklung am touristischen Hotspot vor Ort (Ansprechperson als sog. „Kümmerer*in“) kann für Konzepte einer integrierten Stadt- und Tourismusentwicklung eine breitere Akzeptanz bei den Bewohner*innen erreicht werden. Als Instrumente sind demnach die Fachkonzepte und Entwicklungspläne durchaus relevant, ihr Erfolg wird aber von verschiedenen externen Faktoren (wie die Zusammenarbeit der Abteilungen und politischer Rückhalt) maßgeblich beeinflusst.

Erfolgsfaktoren und Hemmnisse für die Transformation zu einem nachhaltigeren Städtetourismus

Bei der Analyse der Steuerungsprozesse, Planungsinstrumente sowie Strategien und Maßnahmen für eine ökologisch nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung traten Stärken und Schwächen der bisherigen Praxis zutage. Zudem wurden Hemmnisse und befördernde Faktoren für eine zukünftige ökologische Transformation der Tourismusentwicklung im

Zusammenhang mit der Stadtplanung identifiziert. Als Erfolgsfaktoren für eine Transformation zu einem nachhaltigeren Städtetourismus wurden herausgearbeitet:

- ▶ **Akzeptanz der Bevölkerung:** Für den nötigen politischen Rückhalt zur Umsetzung von touristischen Projekten ist eine hohe Akzeptanz der geplanten Projekte in der Gesellschaft förderlich. Besonders hilfreich ist, wenn die Bevölkerung von dem Tourismus profitiert, zum Beispiel von umweltverträglichen Angeboten für Sport-, Freizeit- und Erholungsaktivitäten oder einer attraktiven verkehrlichen Infrastruktur für verkehrlichen Umweltverbund (Fuß- und Radwege, ÖPNV), die es ohne die Tourist*innen nicht in dem Umfang bzw. der Qualität geben würde. Gleichzeitig sind Maßnahmen zur Reduzierung von negativen Auswirkungen des Tourismus, z. B. durch gezielte Lenkung der Besucher*innen, erfolgversprechend.
- ▶ **Kooperation innerhalb der Stadtverwaltung (inkl. der Tourismusstellen):** Die Belange des Tourismus können in eine nachhaltige Stadtentwicklungsplanung dann besonders erfolgreich integriert werden, wenn die einzelnen Abteilungen innerhalb der Stadtverwaltungen, zum Beispiel in Form eines ständigen oder projektbezogenen Arbeitskreises, eng kooperieren.
- ▶ **Verankerung der Nachhaltigkeit im Bewusstsein der Akteur*innen:** Das Bewusstsein und die Motivation der Akteur*innen für eine integrierte, nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung ist eine grundlegende Voraussetzung für eine Transformation zu einem ökologisch nachhaltigem Städtetourismus. Nur bei ausgeprägtem Bewusstsein und hoher Motivation wird der Thematik eine größere Bedeutung beigemessen und es werden entsprechend genügend Ressourcen zur Transformation bereitgestellt.

Neben den Erfolgsfaktoren wurde eine Reihe von Hemmnissen identifiziert, welche die Transformation des Tourismus hin zur ökologischen Nachhaltigkeit erschweren bzw. verzögern:

- ▶ **Fehlende Rechtsgrundlagen:** Generell wird das vorhandene Planungs- und Umweltrecht für eine integrierte und nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung von den Stadtplaner*innen als ausreichend betrachtet. Die Tourismusstellen wünschen sich allerdings zum Teil mehr rechtliche Vorgaben und Instrumente, um Umweltbelange auch bei gegenläufigen Interessen stärker im Tourismus zu integrieren, z. B. zur Verhinderung der Zweckentfremdung von privaten Wohnungen für touristische Vermietungen oder zur Begrenzung der Anzahl ankommender Reisebusse.
- ▶ **Fehlende personelle Kapazitäten für die Verknüpfung städtebaulicher und touristischer Planung:** Planungen im Bereich der touristischen Entwicklung sind überwiegend informeller Natur (Tourismusentwicklungskonzept etc.). In der Stadtplanung stehen die rechtlichen Instrumente (insbes. Bauleitplanung) im Vordergrund. Bei den informellen Planungen im Bereich der touristischen Entwicklung fehlt häufig die Bezugnahme auf bzw. die Abstimmung mit der Stadtplanung, was vor allem in den fehlenden personellen Ressourcen, sowohl in den Stadtplanungs- als auch den Tourismusstellen, begründet liegt. Dies gilt besonders für kleinere Städte mit geringerem Fachpersonal.
- ▶ **Zielkonflikte:** Der Tourismus steht in den Städten teilweise im Zielkonflikt mit anderen Bereichen, so zum Beispiel mit dem Denkmalschutz, insbesondere bei UNESCO-Welterbestätten. Die UNESCO-Kriterien zielen auf die kulturelle Erhaltung der Welterbestätten ab und stehen damit teilweise im Konflikt mit anderen Umweltbelangen bzw. umweltentlastenden Maßnahmen, z. B. der grünen Infrastruktur zur Reduzierung der Hitzebelastungen in historischen Innenstädten.
- ▶ **Fehlender politischer Rückhalt:** Bei mangelndem politischem Rückhalt können viele konkrete Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der Umweltbelastungen aufgrund von

fehlenden politischen Beschlüssen nicht umgesetzt werden. Häufiger haben Einzelinteressen einen großen Einfluss und Umweltprojekte im Kontext der Tourismusentwicklung erfahren in Konkurrenz zu anderen Projekten eine geringere Priorität.

- Finanzierung: Da die Entwicklung des Tourismus eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Städte ist, fehlen für die Umsetzung von Projekten zur Transformation des Tourismus in Richtung Nachhaltigkeit oft die finanziellen Mittel.

Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus

Um den Erfolg von Instrumenten und Maßnahmen zur Gestaltung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung bewerten zu können, müssen den verantwortlichen Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements geeignete Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden. In den Stadtplanungsstellen kommen bisher nur in sehr wenigen Fällen und nur bruchstückhaft Indikatorensets für die Evaluierung einer nachhaltigen touristischen Entwicklung zur Anwendung. Allgemeine Nachhaltigkeitsmanagementsysteme sind zwar sowohl in Stadtverwaltungen als auch Tourismusorganisationen bereits häufiger im Einsatz, jedoch fehlt eine Inbezugnahme und Verschränkung dieser Ansätze. Die ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus als Teil der Stadtentwicklung wird in den Indikatorensets bisher nicht adressiert.

Zum Aufbau eines geeigneten Indikatorensets für eine nachhaltige Tourismusentwicklung in urbanen Räumen als Baustein einer integrierten nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung wurden zunächst vorhandene Nachhaltigkeitsindikatorsysteme im Bereich des Tourismus und der Stadt- bzw. Raumplanung recherchiert und ausgewertet. Im Hinblick auf die Eignung für eine Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit des Städtetourismus zeigte sich, dass viele in der Literatur beschriebene und als zur Messung der Nachhaltigkeit besonders geeignet eingestufte Indikatorenssysteme in der Praxis der Stadtplanung entweder nicht umsetzbar oder für das Tourismusmanagement zu aufwändig erscheinen. Zudem liefert die Literatur kaum Anhaltspunkte für eine Bewertung, die präzise zwischen den Umweltbelastungen der Einheimischen, der Tagesbesucher*innen, anderer Wirtschaftszweige und der Tourist*innen differenziert und zudem die spezifischen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.

Bei dem Aufbau eines Indikatorensystems, welches auf die Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung abstellt, sind folgende Anforderungen an die Indikatoren zu erfüllen:

- sie sollen eine objektive Beurteilung der Bedeutung des Tourismus für eine Stadt als Ganzes, aber auch in Bezug auf touristisch besonders attraktive Bereiche und Attraktionen der Stadt ermöglichen,
- mit einem differenzierten Raumbezug sollen sie ermöglichen, die Ursachen, Belastungen, das Wirkpotenzial und die Wirkungen des Tourismus in Bezug auf räumliche Einheiten der Stadt zu beschreiben (Ist-Situation),
- sie bilden damit eine räumlich differenzierte Grundlage für die Planung von Maßnahmen, die zielgerichtet an den Ursachen der Umweltbelastungen ansetzen, um Belastungen, Wirkpotenzial und Wirkung zu reduzieren,
- durch eine über die Zeit erfolgende Beobachtung des Verlaufs der Indikatorwerte kann die Effizienz der Maßnahmen der Stadtplanung auf die Entwicklung der Umweltwirkungen des Tourismus im Raum bewertet werden (Evaluation).

Das im Rahmen des Forschungsvorhabens entwickelte Indikatorenset umfasst:

- Raumbezogene Basisindikatoren

- ▶ Indikatoren zu Strategie und Planung / Organisation und Management
- ▶ Raum-/zeitbezogene Tourismuskennzahlen
- ▶ Stadtplanerisch und touristisch relevante, räumliche Umweltindikatoren.

Bei der Entwicklung des Indikatorensets für die Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit des Städtetourismus wurden Praktiker*innen aus dem Tourismusbereich und der Stadtplanung im Rahmen der durchgeführten fünf Fallstudien und insbesondere der fünf Fachworkshops einbezogen, um die Anwendbarkeit sowie Praxistauglichkeit zu gewährleisten. Das Indikatorenset ist auch nicht als abgeschlossene Liste zu begreifen. Vielmehr können und sollen diese in bereits vorhandene Indikatorensysteme in den Städten integriert werden oder um weitere, in der Stadt relevante Indikatoren ergänzt werden.

Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer

Ein wesentliches Anliegen des Forschungsprojektes lag auch darin, die Ergebnisse der Forschung praxisorientiert aufzubereiten und in die Fachöffentlichkeit und Planungspraxis zu tragen. Dazu wurden unterschiedliche Formate verwendet:

- ▶ Handreichung: Um die Integration des Tourismus und seiner Umweltbelange in der Stadtplanung voranzutreiben, wurde eine Handreichung mit praxisnahen Empfehlungen entwickelt. Diese soll die Zusammenarbeit der Akteur*innen des Tourismus und der Stadtplanung fördern und die Praktiker*innen bei der Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung durch praxisnahe Empfehlungen unterstützen.
- ▶ Fokus-Workshops: Es wurden insgesamt fünf Online-Fachworkshops mit Expert*innen aus dem Handlungsfeld Stadtplanung, Tourismus und Umwelt durchgeführt. Damit konnte insbesondere die Handreichung in ihrer Praxisorientierung weiterentwickelt und einen Praxisaustausch zwischen Fachleuten des Tourismus und der Stadt- und Umweltplanung ermöglicht werden. Vier Workshops wurden zu ausgewählten Fokusthemen durchgeführt, bevor der fünfte Workshop den themenübergreifenden Abschluss bildete.
- ▶ Fortbildungsveranstaltungen: Des Weiteren sollten im Rahmen des Forschungsvorhabens drei Fortbildungsformate konzipiert und getestet werden: Webseminar, Seminar in Präsenz und Fachexkursion, in denen die erarbeiteten Empfehlungen für Maßnahmen und Instrumente anhand von Beispielen vorgestellt werden.
- ▶ Abschlusstagung für die Fachöffentlichkeit: Zum Abschluss des Forschungsvorhabens wurden die Forschungsergebnisse in einer Abschlussveranstaltung der interessierten Fachöffentlichkeit präsentiert und mit ihnen diskutiert.

Die Veranstaltungen und insbesondere die vier Fokus-Workshops behandelten Schwerpunktthemen, welche sich im Laufe des Projektes (insbesondere in den Fallstudien) als besonders relevant herauskristallisiert hatten:

- ▶ „Touristische Mobilität umwelt- und klimafreundlicher gestalten“,
- ▶ „Veranstaltungen und Projekte nationaler und internationaler Bedeutung als Chance für eine nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung nutzen“,
- ▶ „Städtetourismus klima- und umweltfreundlich managen“,
- ▶ „Integrierte Stadt-, Umwelt- und Tourismusentwicklung: Kommunikation, Kooperation und Partizipation stärken“.

Trotz der Bewerbung der Veranstaltungen über die regulären Kanäle hinaus wurden die Fokus-Workshops und Fortbildungsangebote nicht wie erhofft angenommen. Das Webseminar und das

Seminar in Präsenz mussten sogar mangels ausreichender Nachfrage abgesagt werden. Auch bei der Fachexkursion waren die Teilnehmendenzahlen mit 15 angemeldeten Personen vergleichsweise gering. Die Städte haben offensichtlich während und am Ende der Pandemie nicht die Aufmerksamkeit für dieses Thema. Für Akteur*innen aus dem Bereich des Städtetourismus herrschen nach wie vor schwierige Rahmenbedingungen. Bereits bei der Online-Umfrage und den Fachgesprächen zur Gewinnung von Fallstudienstädten etc. zeigte sich, dass die Umweltbelange des Tourismus in den meisten Städten kein Thema mit hoher Priorität darstellen. Insgesamt war der Anklang bei Touristiker*innen in den meisten Fällen etwas höher als in der Stadtplanung. Entsprechend zeigte sich auch, dass Fortbildungskurse derzeit kaum in einem eigenwirtschaftlichen Kontext mit kostendeckender Teilnahmegebühr angeboten werden können.

Handlungsempfehlungen

Aus den zuvor dargelegten Untersuchungen leiten sich zentrale Herausforderungen für die Integration von Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung ab. Diese liegen in der Organisations- und Kompetenzentwicklung (Capacity Building), der gezielten Anwendung von Strategien, Instrumenten und Maßnahmen einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung sowie dem Prozessmanagement einschließlich indikatorgestützter Prozessevaluation.

Als zentrales Ergebnis dieses Forschungsvorhabens wurden hierzu Handlungsempfehlungen für die Förderung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus an die Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements adressiert. Als Handreichung wurden diese Empfehlungen bereits vorab veröffentlicht (Jacoby; Kunze und Bausch 2022).

Zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde der Bedarf einer auf die städtischen Verwaltungsstrukturen angepassten, organisierten und dauerhaft institutionalisierten Zusammenarbeit der Akteur*innen in den Stadtplanungs- und Tourismusstellen identifiziert. Hierzu wurde die Einsetzung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe oder eine andere, niederschwellige Organisationsform (z. B. vierteljähriger runder Tisch) in Betracht gezogen.

Zwar wurden neue Planungsinstrumente zur Erfüllung der beschriebenen Aufgaben nicht als erforderlich betrachtet, doch gab es überwiegenden Konsens bei der Forderung, die Möglichkeiten des vorhandenen (informellen und formellen) Instrumentariums der Stadtplanung (einschließlich der zu integrierenden Fachplanungen und -konzepte) vermehrt und gezielter einzusetzen, um die ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus zu verbessern. Gerade Stadtentwicklungskonzepte einerseits sowie Tourismuskonzepte bzw. -strategien andererseits stellten sich, wie einige Praxisbeispiele bereits partiell zeigten, als verfügbare Instrumente heraus, um das Aufgabenfeld eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus effektiv bearbeiten zu können.

Als besonders wichtig für den zukünftigen, wirksamen Einsatz des stadtplanerischen Instrumentariums wurden angesehen:

- eine gemeinsame Problemwahrnehmung bezüglich der Umweltbelange des Städtetourismus in Stadtpolitik und -verwaltung sowie der Tourismuswirtschaft,
- eine gemeinsame Definition von Zielsetzungen und Erfolgskriterien mit konkreten stadträumlichen und ökologischen Bezügen,
- die kooperative Schaffung von problem- und raumbezogenen sowie lösungsorientierten Daten- und Kartengrundlagen für die Stadt- und Tourismusentwicklung,

- ▶ gemeinsame oder zumindest abgestimmte Entwicklungsplanungen bezüglich der räumlichen, ökologisch nachhaltigen Entwicklung des Tourismus in der Stadt sowie
- ▶ eine abgestimmte Beobachtung und Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit auf Basis der Entwicklungsziele mittels eines auf die Stadt zugeschnittenen Indikatorensatzes.

Weitere Empfehlungen betreffen die Verbesserung der praktischen Rahmenbedingungen der Städte, um die Förderung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus als grundsätzlich freiwillige kommunale Selbstverwaltungsaufgabe bewältigen zu können. Für Tourismusstädte, die zukünftig die Umweltbelange in der Stadtplanung systematisch und dauerhaft berücksichtigen wollen, wären Förderprogramme hilfreich, welche die personellen und finanziellen Ressourcen für das Prozessmanagement, die Durchführung der Planungsaufgaben und die Schaffung der notwendigen Datengrundlagen bereitstellen.

Um eine gemeinsame Problemwahrnehmung bezüglich der Umweltbelange des Städtetourismus und ihrer Zusammenhänge mit der Stadtplanung zu fördern, wäre auch eine verbesserte Ausbildung der Akteur*innen der Tourismuswirtschaft, insbesondere mit Bausteinen zu der Raum-, Stadt- und Umweltplanung in Lehrprogrammen der Tourismus-Studiengänge, bzw. diesbezügliche (ggf. von Bund oder Ländern geförderte) Fortbildungsprogramme hilfreich.

Viele Städte streben als Messe- und Kongressstandorte national (insbes. TourCert) und international (insbes. GSTC) anerkannte Zertifizierungen an. Die meisten Zertifizierungen sehen die Zusammenarbeit mit ebenfalls zertifizierten Beherbergungsbetrieben vor. Auch wenn diese Betriebe keinen repräsentativen Querschnitt durch alle Beherbergungsbetriebe einer Stadt darstellen, wäre es dennoch hilfreich, zusammen mit diesen Betrieben eine systematische Datenerhebung aufzubauen.

Summary

The challenges of environmental protection and sustainable development have long been discussed in the field of tourism. Tourism affects almost all areas of the environment. Not least in urban tourism, which is the focus of the research project "Environmental Aspects of Tourism in Urban Planning", arrival and departure through consumption of primary energy, emissions of greenhouse gases and other impacts are of great relevance. But the construction and operation of hotels and restaurants as well as other tourist infrastructures also lead to land use, Resource consumption, waste generation and, together with leisure activities, have a particularly strong impact on the pollution of urban open spaces as well as near-urban natural areas and their biodiversity. Admittedly, both the tourism industry and urban planning are increasingly focusing on the goals of environmental protection and sustainable development and are trying to adequately address environmental issues in their planning, projects and individual measures. However, data-supported planning strategies and processes for the integration of both areas of action are hardly recognizable so far.

Objective of the research project

Against the background of the growing importance of the tourism industry, especially for the cities in Germany, and the insufficient knowledge of the environmental impact of urban tourism in particular, the research project Environmental „Aspects of Tourism in Germany Urban planning" pursues the goal to work out the urban planning-relevant environmental concerns of urban tourism more strongly and to develop measures and instruments of an integrated urban and tourism development for a transformation to an ecologically sustainable urban tourism.

A special focus is on the interdisciplinary question of how environmental aspects of tourism are more strongly integrated into the processes and concepts of urban planning (in the comprehensive sense) and thus become an integrated, sustainable urban development with appropriate consideration of tourism concerns. Opportunities and obstacles of sustainable urban tourism and its integration into urban planning are to be worked out primarily on the basis of case studies, with a particular focus on the ecological aspects of sustainability. Possible deficits in the relevant requirements of planning and environmental law are to be identified and proposals for their improvement are to be developed. As a result, generalizing recommendations for action for the respective stakeholder groups of urban planning and tourism management are formulated and indications are given for an improved interaction of these actors.

Structure of the research project

The research project is structured in seven components:

- ▶ Limitation of the object of investigation
- ▶ Resource use and environmental impact
- ▶ Transformation of urban tourism towards sustainable urban tourism
- ▶ Participation in urban tourism
- ▶ Indicators for the evaluation of environmental sustainability in urban tourism
- ▶ Public relations and knowledge transfer
- ▶ Recommendations for action (guidance)

Methodology of the investigations

On the basis of a scientific focus of the research topic, in particular an evaluation of the specialist literature with a broad analysis of the problems, a definition of urban tourism and tourism intensity as well as a typing of tourism-relevant cities in Germany, extensive studies were carried out with a mix of methods of statistical analyses (in particular for city typing), document analyses, online surveys, guided interviews and expert discussions, case studies and workshops.

- ▶ **City typing:** For the present study (project start 2018), only cities with at least 25,000 population were considered for which at least 500,000 overnight stays or a tourism intensity of at least 0.01 for the year 2017 was observed. For the 76 tourism-relevant cities of Germany identified in this way, a survey of the attractions that induce tourism was carried out. On this basis, a city typing was carried out by means of a classification procedure (cluster analysis). The six city types classified in the result were used in particular to select the six case study cities.
- ▶ **Document analysis:** With a further basic study, it was recorded how the interests of tourism in the context of urban planning and environmental reference were treated in practice. For this purpose, planning documents of the informal and formal municipal overall planning (from urban development plans to land-use plans to the district concept) were included, as well as informal sectoral planning, concepts and strategies, which may be relevant to tourism and must be integrated into urban planning (for example, mobility concepts, climate protection/ climate adaptation concepts and - if available - tourism concepts or strategies).
- ▶ **Online survey:** With an online survey of employees of urban planning and tourism offices, it was explored, how tourism is currently being processed in the context of urban planning and with which planning instruments or measures tourism and its impact on the environment can be influenced.
- ▶ **Expert discussions:** In addition, expert discussions were held with employees of selected cities in order to obtain more detailed information on the cooperation of urban planning and tourism offices in the cities, to obtain further information on specific environmental problems and to learn first good practice examples and action ideas in preparation for the case studies.
- ▶ **Case studies:** In order to obtain a comprehensive picture of urban and tourism development and its environmental concerns as well as the cooperation of urban planning and tourism offices for selected cities of different types of urban tourism, case studies formed a central component of the study program. These consisted of city tours with employees of the urban planning and tourism offices as well as workshops for the professional exchange of an extended circle of actors in urban planning and tourism management with the research team.
- ▶ **Focus workshops:** In addition to the case studies, five online workshops were conducted, to discuss in particular the recommendations for action for the integration of urban tourism and its environmental concerns into urban planning with stakeholders of the urban planning and tourism offices. With this, the recommendations and good examples for practicality, which were developed for the intended handout, were tapped. In addition, a practical exchange between tourism professionals and urban planners was to be made possible in this way, which was requested by the case study cities. Four of the focus workshops dealt with key topics, which emerged as particularly relevant in the course of the project (especially in the case studies). In a fifth workshop, the requirements and options for action were treated

cross-sectionally and the recommendations prepared for the handout were discussed in the overall view.

Definition of key terms

For the key terms associated with the research project, definitions have been formulated in order to disclose the underlying conceptual understanding and to clarify the focus of the studies and recommendations for action.

- ▶ „Tourism”: Visitors who stay at a location for at least one night (outside their place of residence) are counted as tourists in accordance with the guidelines of the UNWTO, visitors without overnight stay are declared as day visitors. The reason for the trip to a place does not matter for the tourism statistics. Business travellers, visitors to authorities, spa guests or visitors of relatives are counted as tourists as well as travelers who visit a place because of tourist attractions. The clear distinction between tourist (at least one overnight stay) and day visitors (no overnight stay) is also required due to data availability.
- ▶ „Tourism intensity”: The tourism intensity is recorded by deriving a combined size that relates the number of inhabitants and the number of overnight stays. If the quotient is divided by 365 days a year, it describes how many overnight stays per day and per inhabitant are incurred in the city.
- ▶ „City tourism”: In the absence of normative specifications and objective criteria, it seems fundamentally adequate to use key figures for the definition of urban tourism, which on the one hand describe the size of the urban unit and on the other hand the importance of the tourism sector. Based on the number of inhabitants, municipal units can be selected that potentially offer a high density of touristic attractions typical of cities in a confined space.
- ▶ „Environmental concerns”: Tourism leads to impacts in all three dimensions of sustainability. In the field of ecology, it is possible to list land sealing and land use, water and energy consumption, greenhouse gas emissions, the generation of waste and waste water, additional input of exhaust gases, noise or pressure on the scarce green space in cities. Within the framework of this project, the term environmental concerns is related to the ecological dimension of the sustainability triangle. In order to further specify the term, reference is made to the corresponding provisions of the Building Code with regard to the consideration of environmental issues in the context of urban land-use planning.
- ▶ „Urban planning”: The term urban planning is also not clearly defined by law. It is used in this research report as an overall spatial planning in a comprehensive sense and includes both informal overall spatial planning (in particular urban development planning) and formal overall spatial planning (municipal land-use planning). In addition, this term also includes sectoral infrastructure and environmental planning (especially transport / mobility planning and landscape / open space planning) to be integrated into urban planning.

Data bases and typing of touristically relevant cities

Various data bases (guest arrivals, guest overnight stays, etc.) are available for tourism in Germany, but these can only be used to a limited extent for specific statements on urban tourism. In addition to the evaluation of the available statistical data, key figures such as tourism intensity, population growth over the last 10 years, purchasing power / GDP per capita as well as figures for the assessment of settlement and open space development to supplement the assessment of the overall situation.

The tourism intensity, which puts the number of tourists, that is the number of overnight guests, in relation to the population strength, represents a frequently used indicator. It is most suitable to express the strength of the effects of tourism on the environment and population. If only one or fewer overnight stays per inhabitant per year on average, it can be assumed that the impact of tourism in relation to the other environmental impacts of the city and its inhabitants is barely measurable.

A qualitative evaluation of the key figure "tourism intensity" (TI) can be made by the following classification:

TI ≥ 1 : Place with very intensive tourism as a formative economic factor.

TI $0.5 \leq 1.0$: Tourism is a very important among several formative economic factors.

TI $0.1 \leq 0.5$: Tourism plays an important role, but it is not formative for the entire place and all areas of life.

TI $0.05 \leq 0.1$: Tourism contributes to economic performance, but in relation to other areas of minor importance.

TI < 0.05 : Tourism cannot be considered as an independent economic factor (exception: places with more than 500,000 overnight stays, equivalent to 2,000 jobs).

Since the accommodations and the activities of the tourists are not evenly distributed throughout the entire city, there is usually only a massive increase in the number of visitors in a few areas of the city where the main attractions are located. As has also been shown in the case studies carried out, the phenomenon can occur in urban tourism that, despite mathematically low tourism intensity, tourist hot spots develop on a small area of the city. Accordingly, strategies and measures to promote ecologically sustainable urban tourism as well as indicator concepts for their evaluation within cities must be applied spatially differentiated.

In addition to the demand side, the supply side was essential for creating a typology. For the listed cities, supply-side features can be added, such as UNESCO World Heritage Sites, tourist infrastructure or attractions, in the urban environment nationally important leisure parks, nature/ national parks, tourist roads, events or health facilities of supra-regional importance, offers for trade fairs and congresses, economic or social elements with a strong pull factor, especially in the case of business trips (for example, training centres, headquarters of international, European or national authorities), transport links, in particular in the area of low-cost mobility services, as well as other factors specific to a city of tourist relevance (for example, zoo, botanical garden, museums, entertainment offers of supra-regional importance). This list of all touristically potentially relevant cities further formed the basis for the derivation of a touristic city typology with six urban tourism types.

Case studies

In order to obtain a comprehensive picture of urban and tourism development and its environmental concerns as well as the cooperation of urban planning and tourism offices for selected cities of the urban tourism types thus formed, case studies formed a central component of the study program. For each type of urban tourism, a case study city was selected after exploring the willingness to participate and taking into account the geographical distribution. These are:

- State capital Dresden - case study for a metropolis with a high variety of tourist offers.
- City of Würzburg - case study for a large city with a high variety of tourist offers (the tour of the city of Würzburg could not be realized due to the corona pandemic).

- City of Wernigerode - Case study for a medium-sized city with limited range of services.
- City of Baden-Baden - case study for a spa and health city.
- City of Koblenz - case study for a city with larger public institutions.
- City of Regensburg - case study for a city with tourist offers in individual areas.

The case studies each started with a city tour led by employees of the urban planning and tourism offices. After the city tour, which was already accompanied by informative expert discussions, followed a workshop, in which the professional exchange of the actors of urban planning and tourism management with the research team on the environmental concerns of tourism in urban planning on site was in the foreground. In the workshop, basic and city-specific impulses from the research team were given. Afterwards, the individual actors of the case study cities reported on their activities and finally the topics addressed were discussed together with corresponding options for action.

Resource use and environmental impact of urban tourism

Urban tourism is associated with specific activity patterns and consumption interests as well as a tendency towards increased resource consumption and specific environmental impacts. Public and private infrastructures and services are adapting to these demand structures.

With regard to the challenges of environmentally friendly tourism development, the specialist literature so far focuses mainly on the ecological sustainability of the sensitive natural landscapes affected by tourism, both at home and especially abroad. On the other hand, the environmental concerns specific to urban tourism are rarely considered. Here, environmental effects of tourist traffic and of major events used by tourists are in the context of the debate on the so-called Overtourism in the foreground.

The consumption of resources such as water, raw materials and energy, as well as tourist mobility and the use of urban infrastructure such as hotels, restaurants, museums and other services, undoubtedly have an impact on the environment. Urban tourism contributes to consumption figures and environmental impacts within the human-environment interdependence area. However, it is very difficult to determine the proportional effects of tourism in a city with regard to the qualitative and quantitative use of resources and environmental impacts from the currently available figures and statistics for the municipal level. There are considerable data and research deficits, which are also confirmed by the analysis of the planning documents and the online survey of the 76 tourism-relevant cities in Germany. The causes and interdependencies have also not been researched in the environmental context. This applies in particular to the interaction with urban space and thus to the control potential of ecologically oriented urban planning.

In addition, with regard to environmental data, there is the problem that the environmental pollution resulting from tourism is not evenly distributed across the city. Due to the historical urban development, the most important attractions of the cities are usually found in the city center. Main railway stations and junctions of the public transport system are often also close to the centre. As a result, hotels have settled near the main attractions and transport hubs, as tourists are willing to pay higher prices for overnight stays in hotels close to the attractions and transport hubs. Centrality, proximity to attractions and transport hubs therefore correlate with the volume of tourists within a city, so that the traffic-related environmental effects of urban tourism cumulate here.

Concepts and instruments for ecologically sustainable urban and tourism development

For special concepts of an integrated, sustainable urban and tourism development, only a few practical examples from municipal planning can be found in the evaluated planning documents of the 76 tourism-relevant German cities. In general, the theme of tourism is higher in the informal plans than in the formal ones. Most often, the urban development plans focus on tourism. As expected, the interests of tourism are clearly expressed in the technical plans and concepts, especially in the tourism concepts, in addition, tourism plays in the cultural/ leisure, sports concepts as well as the transport / mobility concepts have a slightly larger role and are sufficiently identified as a planning concern. Small-scale plans such as district plans and legally binding land-use plans, on the other hand, are less likely to have concrete references to tourism, except for plans with a focus on tourist infrastructure. The environmental concerns of tourism, on the other hand, are only addressed in very few plans and concepts of urban planning.

For example, the first approaches to sustainability concepts for urban tourism can only be found in a few major cities such as Berlin and Hamburg. Remarkable are the urban planning goals with regard to the bundling or spatial diversification of tourism demand and the assessment of the spatial environmental impact in comparison to these strategies. There are also guidelines and concepts for tourism in a few medium-sized cities, which already go into more detail about environmental issues.

In tourism strategies and concepts, recommendations for action for future ecologically oriented, sustainable tourism development are given quite frequently. In contrast to the other document types considered, there are numerous indications that an improvement in environmental conditions, for example by setting up new cycle paths, car-free inner cities or new parks, can also improve the tourist situation in the city.

Municipal mobility and transport concepts also frequently address the topic of tourism, often with regard to cycling and public transport. Here, a direct relation to environmental impacts is usually shown. In the case of cycle paths, particular attention is paid to the expansion of the cycle path network and the charging infrastructure for e-bikes as tourist attractiveness factors. In environmental protection concepts and environmental planning, a thematic link with tourism is rarely found.

As the online survey of representatives of urban planning and tourism industry, conducted in addition to the planning document analysis, showed, there is a predominantly positive attitude in the cities towards tourism. Thus, both the urban planners and the actors in tourism industry classify the influence of tourism on the city image as positive to very positive. They also reflect the assessment that the residents rate the current tourism development predominantly positively. In the cities of Germany there seems to be little acceptance problems with tourism. Especially the environmental pollution caused by tourism is not seen as a major problem. Within the spectrum of environmental concerns, the environmental impact of tourism in terms of the human / population (tourism intensity, tourist traffic) and the cultural heritage are seen as something more meaningful.

The transport routes and areas of most cities are already reaching their capacity limits with the domestic traffic of the population and commuter traffic from the region. In addition to the arrival and departure traffic also cause the tourist traffic within the city regions, especially the motorized private transport and the coach traffic in the tourist hotspots of the cities, significant environmental pollution and their emissions contribute to climate change. Cruise ships also have significant environmental problems in the affected cities. Accordingly, tourism traffic with its land use and emissions was consistently stated as the biggest environmental problem. Both the stationary traffic in core locations is problematic as well as the traffic load through the main

town entrances. In public transport and park management, opportunities for improvement are sought here. Bus parking spaces in the cities interviewed are often overcrowded or associated with environmental conflicts. However, it is always pointed out that the local and regional traffic, especially the commuter flows, represent the far greater environmental problem.

The influence of the environmental impact of tourism on the acceptance of tourism by the population is classified on average as medium, despite the occasional greater environmental pollution. According to the respondents, the tourist guests are also not influenced by urban environmental problems in their choice of destination. On the other hand, urban environmental qualities have a positive influence on tourism development. More intensive cooperation between urban planning and tourism organisations on the way to an ecologically sustainable urban development seems to be expedient for both areas of action.

However, the mentioned circle of urban planners did not see any particular urgency in these fields of action. Accordingly, hardly any human resources are provided for this purpose. The influence that urban planning can have on tourism development, on the other hand, was classified as medium to high on average. If necessary, urban planning would be able to bring about changes in tourism. This requires closer cooperation between the two areas of urban planning and tourism. However, the intensity of this cooperation has so far been rated as low. Stronger cooperation could unlock potential for overall sustainable urban and tourism development.

In the case studies, carried out in addition to the analysis of the site-specific problems and challenges, suitable instruments and measures for the consideration of tourism and its environmental impact in urban planning were considered in more detail. From the perspective of urban planners in the case study cities, the most relevant urban planning instruments in this regard are integrated urban development planning, mobility / transport planning, legally binding land-use planning and the sectoral planning of tourism. But even in the planning works, in which tourism is thematized, normative definitions are rarely made, but tourism is only identified and considered as a planning concern. In very few cases, an explicit context has been established for tourism with regard to environmental concerns.

In some cities, urban development plans and sectoral concepts in the field of mobility / transport are increasingly being used to control tourism development. In implementation or addition to sustainable mobility planning, the numerous measures of mobility management to promote environmentally friendly means of transport (so-called "environmental association" of pedestrian, cycle and public transport) are also important for urban tourism.

The implementation of the concepts from informal planning into legally binding land use plans has been classified as very relevant in the case study cities. However, the cities surveyed often lack the personnel capacity for the complex planning processes involved. In addition, the options for fixing the environmental aspects of tourism in legally binding land use plans pursuant to section 9 of the German Building Code are very limited. However, the instrument of the urban development contract in accordance with Section 11 of the Building Code offers further possibilities for the planning of urban property. In addition to stipulations of a land use plan, measures can then be agreed with a project developer for the benefit of an environmentally friendly development of a (tourism-relevant) building area.

In a number of touristically important cities in Germany, active cooperation between urban planning and tourism management is also being practised. However, this was usually only done on occasion or in individual urban development projects. The first steps towards integrated urban and tourism development have already been successfully completed there. Thus, there is

still considerable potential to integrate the interests of tourism and the associated environmental concerns more strongly into the existing urban planning instruments.

Individual case studies show how a successfully implemented urban development plan can have a positive impact on the practice of tourism. With a working group of representatives from various offices and private actors (stakeholders), a regular exchange with politics and the population and a permanent human representation of urban planning at the tourist hotspot on site (Contact person as so-called "caretaker"), a broader acceptance can be achieved by the residents for concepts of an integrated urban and tourism development. The sectoral concepts and development plans are therefore quite relevant as instruments, but their success is significantly influenced by various external factors (such as the cooperation of the departments and political support).

Success factors and obstacles for the transformation to a more sustainable urban tourism

In the analysis of the control processes, planning instruments as well as strategies and measures for an ecologically sustainable urban and tourism development, strengths and weaknesses of the previous practice were revealed. In addition, barriers and promoting factors for a future ecological transformation of tourism development in connection with urban planning were identified.

As success factors for a transformation to a more sustainable urban tourism were identified:

- ▶ **Acceptance of the population:** For the necessary political support for the implementation of tourism projects, a high acceptance of the planned projects in society is conducive. It is particularly helpful if the population benefits from tourism, for example from leisure and recreation activities, events or an attractive transport infrastructure (foot and cycle paths, public transport), that would not exist without the tourists to the extent or quality. At the same time, measures to reduce the negative effects of tourism, for example through visitor guidance, are promising.
- ▶ **Cooperation within the city administration (including the tourism offices):** The interests of tourism can be integrated into sustainable urban development planning particularly successfully, if the individual departments within the city administrations, for example in the form of a permanent or project-related working group.
- ▶ **Anchoring sustainability in the consciousness of the actors:** The awareness and motivation of the actors for an integrated, Sustainable urban and tourism development is a fundamental precondition for a transformation to ecologically sustainable urban tourism. Only with a strong awareness and high motivation, the topic is given greater importance and sufficient resources are provided for transformation.

In addition to the success factors, a number of obstacles have been identified that impede or delay the transformation of tourism towards ecological sustainability:

- ▶ **Lack of legislative bases:** In general, the existing planning and environmental law for an integrated and sustainable urban and tourism development are considered sufficient by urban planners. However, the tourism offices would like to see more legal requirements and instruments to integrate environmental concerns more strongly in tourism, even in the case of conflicting interests, for example, to prevent the misuse of private apartments for tourist rentals or to limit the number of arriving coaches.
- ▶ **Lack of human resources for linking urban and tourist planning:** Planning in the field of tourism development is predominantly informal (tourism development concept, etc.). In

urban planning, the focus is on legal instruments (especially urban land-use planning). Informal planning in the field of tourism development often lacks reference to or coordination with urban planning, which is mainly due to the lack of human resources, both in urban planning and tourism offices. This is especially true for smaller cities with fewer skilled workers.

- ▶ **Conflicts of objectives:** In some cities, tourism is in conflict with other areas, for example with the protection of monuments, especially with UNESCO World Heritage sites. The UNESCO criteria are aimed at the cultural preservation of World Heritage sites and are thus partly in conflict with other environmental concerns or environmentally harmful measures, for example the green infrastructure to reduce heat pollution in historic inner cities.
- ▶ **Lack of political support:** If there is a lack of political support, many concrete proposals for measures to reduce environmental pollution due to a lack of political decisions cannot be implemented. More often, individual interests have a great influence and environmental projects in the context of tourism development receive a lower priority in competition with other projects.
- ▶ **Financing:** Since the development of tourism is a voluntary task of the cities, the financial resources for the implementation of projects for the transformation of tourism towards sustainability are often lacking.

Evaluation of environmental sustainability in urban tourism

In order to be able to evaluate the success of instruments and measures for the design of ecologically sustainable urban tourism as a component of sustainable urban development, appropriate tools must be made available to those responsible for urban planning and tourism management. So far, only very few indicators for the evaluation of sustainable tourism development have been used in urban planning agencies. Although general sustainability management systems are already used more frequently in both city administrations and tourism organisations, these approaches are not included and interlinked. The ecological sustainability of urban tourism as part of urban development has not yet been addressed in the indicator sets.

In order to establish a suitable indicator set for sustainable tourism development in urban areas as a component of integrated sustainable urban and tourism development, existing sustainability indicator systems in the field of tourism and spatial planning were initially researched and evaluated. With regard to the suitability for an evaluation of the ecological sustainability of urban tourism, it became apparent that many indicator systems described in the literature and classified as particularly suitable for measuring sustainability in urban planning either do not seem feasible or too complex for urban tourism management. In addition, the literature provides hardly any evidence for an assessment that differentiates precisely between the environmental impacts of the locals, the day visitors, other economic sectors and tourists and also takes into account the specific local conditions.

When setting up an indicator system that takes into account the environmental aspects of tourism in urban planning, the following requirements for the indicators must be met:

- ▶ to enable an objective assessment of the importance of tourism for a city as a whole, but also in terms of particularly attractive tourist areas and attractions of the city,
- ▶ with a differentiated spatial reference, they should allow to describe the causes, loads, the impact potential and the effects of tourism in relation to spatial units of the city (actual situation),

- ▶ they thus form a spatially differentiated basis for the planning of measures that target the causes of environmental pollution in order to reduce pollution, impact potential and effect,
- ▶ by monitoring the progress of the indicator values over time, the efficiency of urban planning measures on the development of the environmental impacts of tourism in the area can be evaluated (evaluation).

The set of indicators developed as part of the research project includes:

- ▶ Spatial basic indicators
- ▶ Indicators on strategy and planning / organization and management
- ▶ Spatial/time-related tourism indicators
- ▶ Urban planning and tourism relevant spatial environmental indicators.

In the development of the indicator set for the evaluation of the ecological sustainability of urban tourism, practitioners from the tourism sector and urban planning were involved in the context of the five case studies conducted and in particular the five specialist workshops, to ensure applicability and practicality. The indicator set is also not to be understood as a completed list. Rather, these can and should be integrated into existing indicator systems in cities or supplemented by other relevant indicators in the city.

Public relations and knowledge transfer

An essential issue of the research project was also to prepare the results of the research in a practice-oriented manner and to transfer them into the professional public and planning practice. Different formats were used:

- ▶ **Guideline:** In order to promote the integration of tourism and its environmental concerns in urban planning, a guideline with practical recommendations was developed. This is intended to promote cooperation between tourism and urban planning actors and to support practitioners in considering the environmental aspects of tourism in urban planning through practical recommendations.
- ▶ **Focus workshops:** A total of five online workshops were held with experts from the fields of urban planning, tourism and the environment. In particular, the guidance in its practical orientation could be further developed and a practical exchange between experts in tourism and urban and environmental planning made possible. Four workshops were held on selected focus topics before the fifth workshop was the cross-topic conclusion.
- ▶ **Training events:** Furthermore, three training formats should be designed and tested within the framework of the research project: web seminar, seminar in presence and field excursion, in which the developed recommendations for measures and instruments are presented on the basis of examples.
- ▶ **Final conference for the professional public:** At the end of the research project, the research results were presented to the interested professional public in a final event and discussed with them.

The events and in particular the four focus workshops dealt with key topics, which emerged as particularly relevant in the course of the project (in particular in the case studies):

- ▶ “Making tourism mobility more environmentally and climate friendly”,

- "Using events and projects of national and international importance as an opportunity for sustainable urban and tourism development",
- "Managing urban tourism in a climate and environmentally friendly way",
- Integrated urban, environmental and tourism development: "Strengthen communication, cooperation and participation".

Despite the promotion of the events beyond the regular channels, the focus workshops and further training courses were not accepted as hoped. The webinar and the seminar in attendance even had to be cancelled due to a lack of sufficient demand. The number of participants with 15 registered persons was also comparatively low in the field excursion. Cities obviously do not have the attention for this issue during and at the end of the pandemic. For actors from the field of urban tourism, difficult conditions still prevail. Already in the online survey and the expert discussions on the acquisition of case study cities it became obvious that the environmental concerns of tourism in most cities are not an issue with high priority. Overall, the response from tourism stakeholders was in most cases slightly higher than in urban planning. Accordingly, it was also shown that training courses can hardly be offered at present in an economic context with a cost-covering participation fee.

Recommendations for action

From the previously presented studies, central challenges for the integration of environmental concerns of tourism in urban planning are derived. These are the development of organization and skills (capacity building), the targeted application of strategies, instruments and measures of an integrated, sustainable urban and tourism development as well as process management including indicator-based process evaluation.

As a central result of this research project, recommendations for the promotion of ecologically sustainable urban tourism were addressed to the actors of urban planning and tourism management. As a guide, these recommendations have already been published in advance (Jacoby; Kunze and Bausch 2022).

In order to implement the recommendations for action, the need for an integrated, organized and permanently institutionalized cooperation of the actors in the urban planning and tourism offices was identified. For this purpose, the establishment of a cross-office working group or another low-threshold form of organisation (such as a quarterly round table) was considered.

Although new planning tools were not considered necessary to carry out the tasks described, there was a predominant consensus on the requirement that the possibilities of the existing (informal and formal) instruments of urban planning (including the sectoral planning and concepts to be integrated) to be used more and more specifically in order to improve the ecological sustainability of urban tourism. Urban development concepts on the one hand and tourism concepts and strategies on the other hand turned out to be available instruments, as some practical examples already partially showed, in order to be able to effectively handle the tasks of an ecologically sustainable urban tourism.

It was considered particularly important for the future effective use of urban planning instruments:

- a common perception of the environmental aspects of urban tourism in urban policy and administration as well as in the tourism industry,
- a common definition of objectives and success criteria with concrete urban and ecological references,

- ▶ the cooperative creation of problem and spatial as well as solution-oriented data and maps for urban and tourism development,
- ▶ joint or at least coordinated development plans concerning the spatial, ecologically sustainable development of tourism in the city; and
- ▶ a coordinated observation and evaluation of environmental sustainability based on the development goals by means of an indicator set tailored to the city.

Further recommendations concern the improvement of the practical framework conditions of cities in order to be able to cope with the promotion of ecologically sustainable urban tourism as a basically voluntary municipal self-government task. For tourism cities that want to systematically and permanently consider environmental issues in urban planning in the future, funding programs would be helpful, which would provide the personnel and financial resources for process management, provide the implementation of the planning tasks and the creation of the necessary data bases.

In order to promote a common perception of problems with regard to the environmental aspects of urban tourism and their connections with urban planning, an improved training of the actors of the tourism industry, in particular with components to the spatial, urban and environmental planning in teaching programs of tourism programs, as well as related (possibly supported by the federal or state) training programs helpful.

Many cities strive for nationally (especially TourCert) and internationally (especially GSTC) recognized certifications as trade fair and congress locations. Most of the certifications include cooperation with other certified accommodation providers. Even if these establishments do not form a representative cross-section of all accommodation establishments in a city, it would still be helpful to establish a systematic data collection together with these establishments.

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Die Ausgangsthese für das im Jahr 2018 gestartete Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes (UBA) „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“, dessen Ergebnisse mit dem vorliegenden Bericht dokumentiert werden, lässt sich zu Beginn mit folgendem Satz umreißen: einerseits nimmt der Tourismus eine erhebliche und tendenziell steigende wirtschaftliche Bedeutung gerade auch für Städte ein, andererseits ist dieser Städtetourismus mit räumlichen Wirkungen, nicht zuletzt auch Umweltbelastungen verbunden, die bisher noch zu wenig Eingang finden in Prozesse und Konzepte einer ökologisch orientierten, nachhaltigen Stadtplanung¹. Entsprechend befindet HEGEMANN in Bezug auf die allgemeine Bedeutung der Nachhaltigkeit für den Städtetourismus: „Im Städtetourismus ist das Thema noch nicht ausreichend angekommen (dringender Handlungsbedarf)“ (Hegemann 2019, S. 23).

Der Tourismus ist nicht nur – weltweit betrachtet – für zahlreiche Länder von enormer wirtschaftlicher Bedeutung, er hat auch einen hohen Stellenwert in der deutschen Volkswirtschaft. So sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) im Jahr 2019 in der Erzeugung touristischer Dienstleistungen und damit verbundener Waren 2,8 Mio. Erwerbstätige beschäftigt gewesen (ca. 6,1 % der inländischen Gesamtbeschäftigung). Des Weiteren belief sich die gesamte Verwendung der touristischen Waren und Dienstleistungen zu Anschaffungspreisen im Jahr 2019 auf 356,7 Mrd. Euro, entsprechend auf knapp 4% der gesamten Bruttowertschöpfung (Destatis 2021).

Im Jahr 2019 konnten in Deutschland ca. 500 Mio. Gästeübernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben (Betriebe mit 10 und mehr Betten) verzeichnet werden. Hiervon entfiel ca. ein Drittel auf Übernachtungen in den 100 tourismusstärksten Städten. In dieser Übernachtungszahl sind sowohl private als auch geschäftliche Reisen enthalten. Die durchschnittlich kurze Aufenthaltsdauer von Städtereisenden mit meist nur einer oder zwei Übernachtungen zeigt, dass der Hauptanteil der Tourist*innen Kurzreisen in Städte unternehmen. Aber auch bei Urlaubsreisen, also einer Reise mit einer Dauer von vier und mehr Tagen, spielen Städtereisen im Deutschlandtourismus eine bedeutende Rolle. Im Reisejahr 2019 beinhaltete fast jeder 10. Inlandsurlaub aus Sicht der Urlauber*innen auch eine Städtereise, bei jedem 25. Inlandsurlaub handelte es sich sogar in erster Linie um eine Städtereise (ebd. 2020, eigene Berechnung). Deutschland war 2019 insgesamt mit 26 % aller Urlaubsreisen wie in den Vorjahren das wichtigste Reiseland der Deutschen (FUR 2020, S. 3).

Geschäftsreisen spielen im Bereich des Städtetourismus eine weitere bedeutende Rolle. Bedingt durch einerseits den Geschäftssitz vieler Unternehmen, Lehr- und Forschungseinrichtungen, Dienstleistungszentren und Verwaltungen in den Städten und andererseits speziellen Angeboten der Städte für Geschäftsaktivitäten, insbesondere im Bereich von Messen und Kongressen, partizipieren Geschäftsreisen oft mit Anteilen von bis zu mehr als einem Drittel der generierten Übernachtungen am Tourismusaufkommen. Der Umsatz des Tagungs- und Kongressmarktes in Deutschland belief sich im Jahr 2017 auf 86 Mrd. Euro.

¹ Der Begriff „Stadtplanung“ wird in diesem Forschungsbericht als örtliche räumliche Gesamtplanung in einem umfassenden Sinne verwendet und schließt sowohl die informelle räumliche Gesamtplanung (insbes. Stadtentwicklungsplanung) als auch die formelle räumliche Gesamtplanung (Bauleitplanung) auf kommunaler Ebene mit ein. Darüber hinaus sind mit diesem Begriff auch die in die Stadtplanung zu integrierenden, sektoralen Infrastruktur- und Umweltplanungen (insbes. Verkehrs- / Mobilitätsplanung und Landschafts- / Freiraumplanung) inkludiert.

Es ist anzunehmen, dass der Städtetourismus auch in den nächsten Jahren weiterhin zunehmen wird. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) erwartet in Europa vermehrt Reisende insbesondere aus den Schwellenländern, verbunden mit einem wirtschaftlichen Wachstum für die Städte einerseits (BBSR 2019a) und mit einem Druck auf die schon belastete urbane Infrastruktur andererseits. Weitere Ausführungen zu der Entwicklung des quantitativen und qualitativen Städtetourismus finden sich in Kapitel 2, insbesondere Abschnitt 2.3.

Tourismus verursacht Auswirkungen auf nahezu alle Bereiche der Umwelt. Eine Untersuchung im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) bereits aus dem Jahr 2002 konnte hierzu eine qualitative Abschätzung der Umweltauswirkungen erarbeiten (vgl. Tabelle 1). Große Umweltrelevanz haben dabei An- und Abreise durch Verbrauch von Primärenergie, Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen (Neumann und Helms 2020), Luftbelastungen und Lärmemissionen. Aber auch Hotels, Gaststätten und weitere touristische Infrastrukturen führen zu erheblicher Flächeninanspruchnahme und wirken sich zusammen mit den Freizeitaktivitäten besonders stark auf die Biodiversität aus. Diese generellen Aussagen beanspruchen auch heute noch ihre Gültigkeit. Dagegen sind quantitative Aussagen zu den Umweltauswirkungen des Tourismus, speziell des Städtetourismus, derzeit für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland kaum verfügbar (UBA 2018a). Neuere Konzepte zur Messung der Nachhaltigkeit des Tourismus in Deutschland liegen vor (Balaš et al. 2021), bedürfen jedoch noch der Erprobung und Umsetzung in der Fläche. Weitere Ausführungen zu der Ressourcennutzung und den Umweltauswirkungen des Städtetourismus finden sich in Kapitel 3.

Tabelle 1: Umweltauswirkungen touristischer Aktivitäten

	An- und Abreise	Beherbergung	Gastronomie	Freizeitaktivitäten	Reisevor- und nachbereitung
Primärenergieverbrauch	+++	++	+	+	
Treibhauseffekt	+++	++	+	+	
Biodiversität	+	+	+	+++	
Flächenverbrauch	++	+++	+	+	
Abfallaufkommen		++	++		+
Wasserverbrauch		++	+	+	
Gewässerbelastung		++	+		
Lärm	+++	+	+	+	

Eigene Darstellung nach Schmied et al. 2002, in UBA 2018a

Eine nachhaltige Tourismusentwicklung stellt gerade auch in Deutschland schon länger eine explizite Zielsetzung innerhalb der tourismuspolitischen Leitlinien und Strategien der Bundesregierung (BTag 2018; BMWi 2019, S. 3 f.; BTag 2019a, 2019c, 2022; BMWK 2022a, 2022b) dar. Städte und Gemeinden fordern ebenso eine umweltverträgliche, nachhaltige Tourismusentwicklung (DStGB 2018). Nachhaltigkeit gehört inzwischen längst auch zu den Leitvorstellungen der Tourismuswirtschaft (DTV 2016, 2017). Laut „Ecotourism Market Report“ von Future Market Insights² könnte der sog. „Ökotourismus“ mit einem jährlichen Wachstum

² Vgl. <https://www.futuremarketinsights.com>, zuletzt geprüft am 19.10.2022.

von 15 Prozent bis 2031 rechnen. Im Jahr 2021 wird für dieses Marktsegment ein Volumen von etwa 17 Mrd. US-Dollar angenommen, grob 5 % des globalen Reise- und Tourismusmarkts. Dabei wird in dem Bericht herausgestellt, dass der Ökotourismus nicht nur in Form eines natur- und landschaftsbezogenen Urlaubs, sondern auch als Städtetourismus zum Tragen kommt.

Das mit diesem Bericht dokumentierte Forschungsvorhaben stellt einen Baustein der Forschungsagenda des UBA zum urbanen Umweltschutz dar (Schubert; Schlippenbach und Reißmann 2018). Weltweit konzentrieren sich die Umweltbelastungen in den Städten – und die Urbanisierung nimmt weltweit kontinuierlich zu. Auch in Deutschland leben dreiviertel der Menschen in den urbanen Räumen, in denen mit dem Ziel des Ressourcenschutzes (Flächensparen und Freiraumschutz) kompakte, umweltverträgliche Siedlungsstrukturen mit angemessen hohen baulichen Dichten angestrebt und gleichzeitig umweltverträgliche Lebensbedingungen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit etc.) gewährleistet werden sollen (vgl. Adrian et al. 2018).

Für die zukünftige Entwicklung des Tourismus im Allgemeinen und die Berücksichtigung der diesbezüglichen Chancen und Risiken für die Umwelt im Besonderen sind Antworten auf die Megatrends unserer Zeit wie demografischer Wandel, Klimawandel und Energiewende, neue Mobilitätsformen und -technologien, Ressourcenschutz und Kreislaufwirtschaft, Globalisierung, Digitalisierung oder Individualisierung zu finden (Bay StMWET 2018, S. 1; BMWK 2022b). Weitere Themen wie Sicherheit, Naturkatastrophen und Risiken terroristischer Anschläge oder Pandemien spielen für den Tourismus – räumlich und zeitlich variierend - eine Rolle. Ebenso kann auch der Fachkräftemangel im Kontext des nachhaltigen Tourismus von Bedeutung sein (Kirchhoff-Feil und Pinnow 2020). Nicht alle diese Problemfelder konnten im Rahmen des Forschungsvorhabens und somit auch in diesem Bericht näher beleuchtet werden.

Diese für die Tourismusentwicklung wesentlichen Megatrends haben große Schnittmengen mit den wesentlichen Herausforderungen für eine umweltschonende, nachhaltige Entwicklung urbaner Räume (Schubert; Schlippenbach und Reißmann 2018, S. 18):

- ▶ verändertes Konsum-, Freizeit- und Reiseverhalten,
- ▶ Umweltbelastungen und zunehmende Verknappung nicht erneuerbarer Ressourcen,
- ▶ Klimawandel und Klimaanpassung,
- ▶ demografischer Wandel,
- ▶ wirtschaftliche und soziale Auswirkungen der Globalisierung,
- ▶ Unsicherheiten und Umwelteffekte des digitalen Transformationsprozesses.

Das Konsum-, Freizeit- und Reiseverhalten von Tourist*innen ist in Teilbereichen mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden. In früheren Studien wurde die Tourismusentwicklung bezüglich einzelner Aspekte auch als Chance für eine ökologische Raumentwicklung betrachtet (Nohl und Richter 1988, 1992). Der Ressourcenverbrauch im Hinblick auf das Abfallaufkommen (Schubert; Schlippenbach und Reißmann 2018) dürfte trotz spezifischer Verhaltensmuster von Tourist*innen (Bevorzugung von Einwegverpackungen, Vermeidung von (örtlichen) Mehrweg- / Pfandsystemen) niedriger sein als bei den Haushalten städtischer Einwohner*innen (Mayer et al. 2015), da Beherbergungsgewerbe und Gastronomie bei höheren Produktmengen / -umsätzen weniger Abfall pro Person produzieren. Die ab 2023 erwartete Mehrwegpflicht für gastronomische Betriebe dürfte in diesem Bereich das Abfallaufkommen zusätzlich verringern. Hoteliers und Tourismusmanager*innen haben die Erfahrung gemacht, dass Tourist*innen auch häufiger zugänglich für hochwertige,

umweltverträglich hergestellte regionale Produkte (Lebens- und Genussmittel, Kleidung, Geschenkartikel etc.) sind. Der Tourismus kann damit – diesbezügliche Warenangebote vorausgesetzt - die entsprechende Nachfrage in den lokalen / regionalen Märkten (Gaststätten, Einzelhandel etc.) unterstützen (Straub 2012). Der Städtetourismus könnte dabei eine ökologisch orientierte regionale Landwirtschaft in Verbindung mit einer Stadt-Land-Partnerschaft (städtische Märkte mit regionalen (Bio-) Produkten) befördern (Baumgarten et al. 2018).

Viele Urlaubsaktivitäten sind zudem mit weiterem Ressourcenverbrauch verbunden. So geht das Betreiben von Pools, Sauna- und Wellnessbereichen meist mit einem größeren Verbrauch an Energie und Wasser einher. Über den Winter geöffnete Pools im Außenbereich oder auf Hoteldächern werden oft als Schlüsselattraktionen vermarktet, sind aber zugleich nur mit einem erheblichen Energieverbrauch zu betreiben. In Wassermangelgebieten kann eine Konkurrenz zwischen dem Wasserbedarf für den Tourismus, für die lokale Bevölkerung und die regionale Landwirtschaft entstehen (Monshausen 2017). Der Tourismus selbst kann sowohl für zu hohe Wasserentnahmen als auch für Gewässerverschmutzungen (z. B. durch vermehrtes Abwasseraufkommen) verantwortlich sein (UBA 2018a).

Die Minderung von Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs ist schon länger ein Kernanliegen nachhaltiger Tourismusentwicklung (Götz et al. 2003; IVT et al. 2004). Derzeit liegt der Ausstoß der CO₂-Emissionen im weltweiten Tourismus bei weit über einer Milliarde Tonnen. Davon entfallen 40 Prozent auf besonders klimaschädliche Flugreisen, 32 Prozent auf den umweltbelastenden Autoverkehr und 21 Prozent auf die Unterkünfte. (UBA 2018c). Nach wie vor gilt der Anspruch der Gäste, vor allem bequem und unkompliziert an ihren Urlaubsort zu gelangen und darüber hinaus auch vor Ort mobil zu sein. Um hier den touristischen Individualverkehr mit umweltbelastenden, klimaschädlichen Flug- und Pkw-Reisen einzudämmen und gerade auch Städtetourist*innen auf den verkehrlichen Umweltverbund (ÖV, Rad- und Fußverkehr) zu lenken, bedarf es einer neuen Mobilitäts- und Tourismuspolitik (Bopst et al. 2019). Im Rahmen des Deutschen Ressourceneffizienzprogramms III 2020 – 2023 fördert der Bund deshalb ressourcenschonende Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebote für Anreise und Mobilität in den Urlaubsregionen (BMU 2020, S. 73).

Der Erhalt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, von attraktiven Radwegen und autofreien Zonen kommt dabei nicht nur den Tourist*innen zugute, sondern nützt auch den Einwohner*innen in den Tourismusregionen und -städten (BTag 2020, S. 9). Alltags- und Freizeitverkehre müssen dazu besser aufeinander abgestimmt werden, intermodale Angebote einschließlich neuer Mobilitätsformen wie das Bike- und Carsharing können den klassischen verkehrlichen Umweltverbund sinnvoll ergänzen (Jacoby und Braun 2016; Jacoby und Wappelhorst 2016; Harrer 2018). Auch ein effektives Parkraummanagement mit dem Abbau von Stellplätzen kann dem Städtetourismus zugutekommen. Denn die so freiwerdenden Flächen können z. B. von der Gastronomie genutzt werden. Zudem erhalten historische Gegenden mehr Zuspruch durch Tourist*innen und Anwohner*innen, da das Lebensgefühl an diesen Orten deutlich steigen kann (Verbücheln et al. 2020, S. 92). Nicht selten werden jedoch auch heute noch bei Mobilitätsstrategien, -programmen und -konzepten die besonderen Anforderungen des Tourismus an die Mobilitätsentwicklung und -planung außer Acht gelassen bzw. nicht explizit thematisiert (vgl. z. B. UBA 2017; Bruns et al. 2018; DST 2018a; Bay StMWBV 2018; Rohs und Flore 2022).

Für An- und Abreise können als Alternative für Flug- und Pkw-Reisen die Angebote der Bahnen genutzt werden, zumal Städte in der Regel auch sehr gut an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen angeschlossen sind und sich bei innereuropäischen Fernstrecken Nachtzüge anbieten. Auch Fernbusreisen stellen eine umweltfreundlichere Alternative zu Flug- und Pkw-Verkehr dar

(Schäfer und Braun 2016; Bruns et al. 2018). Weiterhin führen viele Radfernwege durch Städte und stellen so die Erreichbarkeit für die Gruppe der Radtourist*innen sicher (BMVBW 2002; BMVBS 2012; BMVI 2021; Froitzheim und Hofmann 2022).

Eine Vielzahl weiterer, spezifisch touristischer Mobilitätsangebote kommen für die Städtetourist*innen in Betracht: E-Busse für Stadtrundfahrten, E-Taxis, E-Carsharing, Bikesharing (Agora Verkehrswende et al. 2018), auch E-Roller, E-Stehroller (Segway), Rikschas, städtische Seilbahnen, Schwebbahnen und mehr.

Für das Reisen, aber auch für alle anderen touristischen Aktivitäten spielt die Barrierefreiheit, auch im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel, bereits seit Längerem eine wichtige Rolle (BMWi 2008). Gerade ältere Reisende sind auf eine barrierefreie Reise- und Servicekette zum und am Urlaubsort zwingend angewiesen. Der weitere Ausbau barrierefreier bzw. barrierearmer tourismusrelevanter Angebote im öffentlichen Raum, die auch den Einwohner*innen zugutekommen, bleibt eine Daueraufgabe für die staatlichen und kommunalen Behörden und Planungsträger (BMAS 2016; BTag 2019e). Auch bieten neue Technologien, wie etwa virtuelle historische Rundgänge an Standorten der Stadtgeschichte Möglichkeiten, physisch nicht überwindbare Barrieren auf andere Art zu überwinden.

Der Klimawandel gilt als eine der größten Herausforderungen unserer Zeit, nicht zuletzt auch für den Tourismus, auf den er sich in Zukunft voraussichtlich noch viel stärker auswirken wird (Bausch; Ludwigs und Meier 2016; Klimafakten.de 2016; Bay LT 2018; Bauer; Gardini und Sommer 2019; Pröbstl-Haider et al. 2021). Der Klimawandel birgt für die touristische Entwicklung in Deutschland eine Reihe von Risiken, auf die mit diesbezüglichen Anpassungsstrategien, zunehmend gezielt für den Tourismussektor, reagiert wird (Bay StMUG 2012; BTag 2019f; Dworak et al. 2020; NRW MWIKE 2022). In der Vergangenheit wurden vereinzelt auch mögliche positive Folgen des Klimawandels für den Tourismus, wenn auch nur partiell und raumspezifisch unterschiedlich, thematisiert (Buth et al. 2015, S. 156). In Anbetracht der fortschreitenden globalen Erwärmung mit ihren vielfältigen negativen Folgen werden solche Überlegungen aber in jüngster Zeit kaum noch vorgebracht.

Der Tourismussektor ist aber nicht nur Betroffener des Klimawandels, er ist auch Mitverursacher und hinterlässt seinen „touristischen Klima-Fußabdruck“ (Grimm et al. 2009). Schätzungen auf globaler Ebene gehen davon aus, dass rund 8 % der Treibhausgas-Emissionen aus dem Tourismus stammen (Gühnemann; Kurzweil und Unbehaun 2021, S. 63, nach Lenzen et al. 2018). Somit ist er wie alle Wirtschaftszweige in der Verantwortung, einen Beitrag zum Klimaschutz und damit auch zur Energiewende zu leisten, ob im Bereich des touristischen Verkehrsaufkommens, bei Beherbergung und Gastronomie oder den touristischen (Freizeit-) Aktivitäten. Gerade die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs tragen maßgeblich zum Klimawandel bei. Die für Urlaubs- wie auch Geschäftsreisen genutzten Hauptverkehrsmittel Pkw, Reisebus, Schiff und vor allen Dingen das Flugzeug weisen hohe Emissionswerte für die Verkehrsleistungen (Personenkilometer) auf. Auch die Ausweitung der Klimatisierung von touristischen Infrastrukturen erweist sich als kontraproduktiv für den Klimaschutz. Neben Energieeinsparmaßnahmen im Strom-, Wärme- und Kältesektor verfolgt die Tourismuswirtschaft auch den Ansatz, aus den Mitteln einer freiwilligen CO₂-Kompensation bei Flugreisen Klimaschutzprojekte zu finanzieren (Grimm et al. 2009; Wolters et al. 2015; Wolters; Schaller und Götz 2018).

Klimaanpassung ist in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Thema der Stadtentwicklung geworden (BMVBS 2011; Ahlhelm et al. 2016; UBA 2016; BReg 2017); gleichzeitig wird das Ziel kompakter, Flächen sparender Siedlungsstrukturen verfolgt (UBA 2017). Dem Zielkonflikt zwischen Klimaanpassung mittels sog. „grüner“ bzw. „grün-blauer“ Infrastrukturen (Hansen et

al. 2017; Trapp et al. 2017; Hansen et al. 2018; BTag 2019d) und Flächensparen (Erhalt und Optimierung klimawirksamer und Überflutungsrisiken reduzierender Freiflächen versus bauliche Verdichtung in urbanen Räumen) wird im Rahmen der Stadtplanung mit der Strategie der doppelten Innenentwicklung (BBSR 2016; Böhm et al. 2016; Kühnau et al. 2017) und „wassersensiblen Stadtentwicklung“ („Schwammstadtprinzip“) entgegen getreten (Berliner Regenwasseragentur 2021; BBSR 2022). Hierbei sind die Beiträge von Landschafts- und anderen Umweltplanungen sowie der Umweltprüfung in der Stadtplanung bzw. Bauleitplanung von besonderer Bedeutung. (Jacoby 2013, 2014). Urbane Klimaanpassungsstrategien und -maßnahmen dienen dabei auch unmittelbar dem Städtetourismus, da die Aufenthaltsqualität der Städte für touristische Gäste von attraktiven, durchgrünten Quartieren mit angemessenem „Klimakomfort“ abhängig ist (UBA 2018b, S. 9). Häufiger auftretende Hitzeperioden in den Städten lassen neben den Parks und Grünflächen einer Stadt als „Klimakomfortzonen“ auch die Wasserflächen und speziell die innerstädtischen und stadtnahen Badegewässer an Bedeutung gewinnen, wobei auch hier umweltbezogene Konflikte zwischen touristischer Nutzung und Gewässerschutz zunehmen können (Ahrendt et al. 2017; Dworak et al. 2021).

Viele Aktivitäten im Tourismus finden im Freien statt und weisen deshalb eine hohe Klimasensitivität auf. Mit fortschreitendem Klimawandel, insbesondere den steigenden Durchschnittstemperaturen, ändern sich voraussichtlich mit der Zeit auch die Aktivitätsmuster im Städtetourismus. Die frühere Annahme, dass sich die „Freiluft-Saison“ verlängern und das Gastgewerbe davon profitieren könnte, wird aufgrund von zunehmenden Extremwetterereignissen und Gesundheitsrisiken in Frage gestellt. Da Tourist*innen vermehrt Sonne und Hitze ausgesetzt werden, sind Maßnahmen zur Verschattung, Informations- und Warnsysteme sowie weitere geeignete Vorsorgestrukturen erforderlich, z. B. eine kostenlose Trinkwasserversorgung (Reusswig et al. 2016, S. 10). Bei der Erstellung und Anwendung von Klimaanpassungskonzepten und Hitzeaktionsplänen sind entsprechend auch die besonderen Betroffenheiten und Bedürfnisse touristischer Gäste zu berücksichtigen (Straff et al. 2017, S. 17; Augsburg, Stadtverwaltung - Umweltamt 2022, S. 31 ff.), was bisher nur selten erfolgt ist (Janson et al. 2023).

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der grünen Infrastruktur dient nicht nur der Anpassung an den Klimawandel (Rößler 2015), sondern kann auch die Profilierung einer Stadt im Standortwettbewerb fördern und Standorte, Stadtquartiere oder die ganze Stadt für ihre Bewohner*innen, ihre Unternehmen und nicht zuletzt auch für den Städtetourismus attraktiver machen (Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2014; s. auch Heiland et al. 2017; BfN 2017; Pauleit et al. 2018).

Die Tourismuswirtschaft mit ihrer touristischen Infrastruktur führt zu einer erheblichen Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung. Dazu gehören der Bau von Hotels, Gaststätten und Ferienhäuser, aber auch die Verkehrsinfrastruktur und Freizeiteinrichtungen samt häufig großzügiger Außen- und Stellplatzanlagen. Neben dem Verlust natürlicher Bodenfunktionen sind auch Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und das Kleinklima zu beachten. Mit zunehmender Bodenversiegelung steigt gerade auch in den Städten das Risiko für Überflutungen und Überhitzung im Sommer.

Auch Fließgewässer und Seen werden nicht zuletzt in vielfältiger Weise zur Erholung und für den Tourismus in Anspruch genommen (Geyler et al. 2018, S. 52). Eine „Stadt am Wasser“ gilt stets als attraktiver Wohnstandort wie auch touristische Destination. Die Gewässer sind entsprechend erhöhten Belastungen ausgesetzt. Als besonderes, gravierendes Umweltproblem gilt die Kreuzschiffahrt, die bei der Anlandung in städtischen Hafenbereichen u. a. bei dem heute üblichen, mit Schiffsdiesel betriebenen Aggregaten zu einer enormen Luftbelastung führt.

Die Gesundheit des Menschen, ob von Einheimischen oder Tourist*innen, ist gerade auch in den Städten vor allem durch Luftbelastung und Lärmimmissionen beeinträchtigt. Durch den Tourismus induzierte Luftverschmutzung kann zusätzlich zum alltäglichen Stadtleben aus verschiedenen Quellen entstehen, vor allem durch den touristisch bedingten Verkehr und durch Heizungs- / Kleinf Feuerungsanlagen in touristischen Einrichtungen. Spezielle Events wie beispielsweise ein Feuerwerk können zum Teil sehr hohe Feinstaubbelastungen verursachen (UBA 2018a).

Der Städtetourismus zeichnet bezüglich der Lärmproblematik ein ambivalentes Bild: Auf der einen Seite sind die touristischen Aktivitäten, die oftmals nicht deutlich von denen der einheimischen Bevölkerung abzugrenzen ist, vielfach Ursache für Lärmbelastungen in der Stadt, ob im verkehrlichen Bereich oder durch Veranstaltungen (z. B. Open-Air-Konzerte, Sportveranstaltungen, Abendempänge von Unternehmen in Außenflächen etc.) im öffentlichen Raum. Auf der anderen Seite stellen neben den Stadtbewohner*innen auch Städtetourist*innen Anforderungen hinsichtlich ruhig gelegener Quartiere bzw. Unterkünfte und lärmarmen öffentlicher Freiflächen, Parks etc. (Preuß et al. 2020). Da die Nachfrage nach gesundheitsorientierten Urlaubsformen in Deutschland nach wie vor hoch ist (Lohmann und Schmücker 2015; Lohmann et al. 2016; Schmücker; Sonntag und Günther 2019) – Kurstädte und Heilbäder haben besonders für Städte in ländlichen Räumen eine erhebliche Bedeutung (Bay LT 2018, S. 12408) -, müssen Maßnahmen sowohl der Luftreinhaltung als auch der Lärminderung für Einheimische und Tourist*innen gleichermaßen mit Nachdruck weiterverfolgt werden.

Weitere Gesundheitsrisiken können durch die interkontinentale Ausbreitung von Schädlingen (wie z. B. Bettwanzen) und Vektoren (Tiere, die Krankheitserreger übertragen können, wie z. B. Mücken) entstehen. Touristische Aktivitäten im Freien können sich ebenfalls negativ auf die Gesundheit und das Wohlbefinden auswirken, eine hohe UV-Strahlung kann in Haut und Augen zahlreiche gesundheitliche Schäden, im schlimmsten Fall Hautkrebs, verursachen. Von Klimaanlagen oder mangelhaften hygienischen Verhältnissen in Unterkünften und Freizeitanlagen können Gesundheitsgefährdungen ausgehen (UBA 2018a). Städte mit starker Luftverschmutzung belasten die Gesundheit sowohl der Einheimischen als auch der Urlaubsgäste und Geschäftsreisenden.

Bei der Entwicklung touristischer Infrastrukturen sind ihre Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild sorgfältig zu prüfen und entsprechend baukulturell angepasste und landschaftsgerechte Lösungen zu wählen. Diesbezügliche Stadtbild- und Freiflächenqualitäten stellen nicht zuletzt auch wichtige Attraktivitätsfaktoren für die „Tagungswirtschaft“ (Meetings Incentives Conventions Exhibitions - MICE) als Teil des geschäftlichen Tourismus dar.

Auch Biodiversitätsverluste können durch den Städtetourismus mitverursacht werden. Die Biodiversität wird beeinträchtigt durch Luftverschmutzung, Wasserverschmutzung, Bodenveränderungen, Eingriffe in Küsten- und Uferbereiche durch Badestellen, Freizeiteinrichtungen (z. B. Marinas) und Beherbergungseinrichtungen (ebd.).

Kommunen stehen untereinander im Wettbewerb, nicht zuletzt auch um Einwohner*innen und Tourist*innen sowie den Ruf einer attraktiven lebens- und besuchenswerten Stadt. Bei Standortentscheidungen von Einwohner*innen wie auch bei der Wahl von touristischen Zielen sind bekanntlich weiche Faktoren bedeutsam. Neben den klassischen (touristischen) Attraktoren wie baukulturelle Highlights sind auch Umweltqualität, Freizeitwert und ein attraktives Umfeld für das Leben und Arbeiten wie auch den touristischen Aufenthalt von Relevanz. In der Förderung von Stadtnatur liegt für Städte eine große Chance, auch als touristisches Ziel attraktiver zu werden (BMU 2019). Stadtnatur kann das Image einer Stadt verbessern, z. B. durch die Ausrichtung einer Bundes- oder Landesgartenschau. Grünflächen, vor

allen Dingen historische Parkanlagen, können wesentlich zu einer positiven Außenwirkung von Städten beitragen (Naturkapital Deutschland – TEEB DE 2016, S. 38).

Versteht man den Begriff der Umweltbelange im Sinne der drei Säulen der Nachhaltigkeit nicht nur als natürliche, sondern auch als sozio-kulturelle und ökonomische Umwelt, dann gehört zu den Umweltbelangen auch die Wahrung des Kulturerbes und der Denkmalschutz. Diese Belange sind gleichermaßen von großer Bedeutung für den Städtetourismus (BMI 2018; DST 2018b). „Das architektonische und städtebauliche Bild unserer Städte und Dörfer ist ein herausragendes Unterscheidungskriterium. Es sichert ihnen Identität und Unverwechselbarkeit und ist zugleich ein oftmals unterschätzter Standortfaktor in Bezug auf die wirtschaftliche und touristische Konkurrenz der Städte und Regionen“ (BTag 2010, S. 1). Eine regionale Baukultur gilt als einer der Erfolgsfaktoren im Tourismus (Pechlaner und Fischer 2010). Gleichzeitig ist das vorhandene historische Erbe einer Stadt nicht nur touristischer Anziehungspunkt, sondern ein wesentlicher Ausgangspunkt einer integrierten Stadtentwicklung (BMUB 2014). Zudem finden sich gerade in Deutschland eine sehr große Zahl an UNESCO Weltkulturerbestätten, die sich zunehmender Beliebtheit bei in- und ausländischen Besucher*innen erfreuen. Die Aufnahme von historischen Gebäuden, Ensembles oder ganzer Stadtbereiche in die UNSECO Welterbeliste ist daher für viele Städte von großem Interesse und dient später in der Vermarktung als offiziell anerkanntes Alleinstellungsmerkmal. Sind also Kulturerbestätten, ob Bau-, Garten- oder Landschaftskultur, als wesentliche Attraktivitätsfaktoren für den Städtetourismus zu betrachten, so können sie doch auch gleichermaßen von touristischen Aktivitäten negativ betroffen sein. Insbesondere Großevents wie national oder international beworbene Musik- oder Sportveranstaltungen, die Kulturerbestätten wie zum Beispiel städtische Parks (mit-)nutzen, können mit der erforderlichen Infrastruktur und ihren tausenden von Besucher*innen erhebliche Schäden an schützenswerten Gebäuden und Freiflächen hinterlassen (Mühleisen 2018).

Der demografische Wandel erfordert in Verbindung mit veränderten Wirtschafts- und Arbeitsmarktstrukturen nicht nur die Anpassung der Siedlungs- und Infrastrukturen in wachsenden und in schrumpfenden Regionen, sondern wirkt sich auch auf die Potenziale für den Städtetourismus aus (Innerhofer und Pechlaner 2017). Vielfach wird der Tourismus als Rettungsanker für Regionen mit wirtschaftlichen Strukturschwächen, Arbeitsplatz- und Bevölkerungsverlusten gesehen. Und dies gilt nicht nur für den Naturtourismus in Naturparks etc. (Mayer und Job 2016), sondern auch für den Städtetourismus in Regionen mit baukulturell attraktiven Städten und gut erschlossenen Natur- und Erholungslandschaften. Gerade in schrumpfenden Städten mit innerstädtischen Leerstandsproblemen kann der Städtetourismus zu einer Reaktivierung der Stadtzentren und nachhaltigen Auslastung vorhandener zentraler Infrastrukturen beitragen.

In Wachstumsregionen sind dagegen insbesondere Nutzungskonflikte wegen Wohnraummangels und der Umwandlung von Wohnungen zu Ferienwohnungen zu lösen. Auch die urbane Infrastruktur kann aufgrund des Städtetourismus eine zusätzliche Belastung erfahren. In beiden Handlungsbereichen nimmt die Stadtplanung nicht zuletzt auch im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung eine wichtige Rolle ein.

Ein wesentlicher Aspekt in Agglomerationsräumen und vor allem auch in strukturschwachen, ländlichen Räumen ist die Vernetzung der Städte mit ihren Umlandregionen. Dies geht im Hinblick auf eine ökologisch nachhaltige Tourismusentwicklung über die Verkehrsnetze und umweltfreundliche Mobilitätsangebote hinaus und schließt eine stadtreionale Zusammenarbeit im Tourismusmanagement wie auch bei der Stadt- und Regionalentwicklung ein.

Ein weiterer Megatrend, der auch am Tourismus nicht spurlos vorübergeht, ist die digitale Transformation. Informationen über touristische Angebote und Reiseziele werden heute bei der

Reisevorbereitung immer häufig „online“ eingeholt und auch während der Reise mit Hilfe des mobilen Internets eingesehen. Die Digitalisierung eröffnet hier vielfältige neue Möglichkeiten (Bauhuber und Hopfinger 2016; Fraunhofer IML 2016; DTV 2022). Diese sollten auch für eine ökologische Transformation des Städtetourismus genutzt werden (Schmücker; Horster und Kreilkamp 2019). Die Politik verfolgt das Ziel der flächendeckenden Versorgung mit schnellem Internet, auch um die Tourismuswirtschaft in den ländlichen Räumen zu stützen und die Nutzung nachhaltiger, intermodaler Mobilitätsangebote (z. B. ÖPNV-Grundnetz in Verknüpfung mit On-Demand-Angeboten³) durch die Tourist*innen besser zu ermöglichen. Der flächendeckende Breitbandausbau wie auch ein leistungsfähiges Mobilfunknetz im 4G- und zukünftig auch 5G-Standard ist nicht nur „ein wichtiger Faktor für die Standortqualität, für die Hotels und für die Gastronomie, sondern auch ein Attraktivitätskriterium aus Sicht der Reisegäste. Sie müssen in und aus den Urlaubsorten heraus problemlos und schnell digital kommunizieren und Informationen abrufen können“ (Bay LT 2018, S. 12410).

Hochleistungsfähige Kommunikationsnetze bilden jedoch nur die Grundlage für die Digitalisierung. Die Entwicklung von Anwendungen für die Besucher*innen der Städte, um ihnen auf ihre Interessensprofile zugeschnittene individuelle Erlebnis- und Besuchsprogramme zu ermöglichen, zählen hier ebenso dazu wie eine deutlich bessere Steuerung der Besucher*innenströme an touristischen Hotspots. An tourismusrelevanten Touchpoints können Gäste einerseits Informationen, Geschichten, Videos, spielerische Elemente oder Ähnliches abfragen. Andererseits wird so ihr Bewegungsprofil in der Stadt registriert und sie können gezielt in der Stadt so verteilt geführt werden, dass Wartezeiten und Überfüllungen (crowding) vermieden werden (Wang; Xiang und Fesenmaier 2014). Im Bereich des Geschäftsreiseturismus ist bereits heute die Abbildung der gesamten touristischen Prozesskette in ausschließlich digital verknüpfte Elemente weitgehende Realität: Buchung, Mobilitätskette zum Geschäftstermin, Mobilität vor Ort, automatisierter und individualisierter Self-Check-In, Zahlungsprozesse und Check-Out sowie alle für den Geschäftstermin erforderlichen Zusatzleistungen (z. B. Buchung eines Besprechungsraums, Technik für Videokonferenzen, Übersetzungsdienste, Mietfahrzeuge für Gruppen, Führungen für ein Begleitprogramm, ...). Die Herausforderung im Städtetourismus für die örtlichen Dienstleistenden besteht damit darin, ihre Leistungen als Prozessbausteine in bestehenden und zukünftigen modularen Plattformen abzubilden. Die Chancen einer unausweichlich weiter zunehmenden Digitalisierung für die Reduzierung der Umweltbelastungen des Städtetourismus müssen noch im Einzelnen ausgelotet werden.

Zur digitalen Transformation gehört auch der stark angestiegene Online-Handel, der zu ernststen stadtstrukturellen Problemen in den auch für den Städtetourismus wichtigen Innenstädten führt. Zur Stärkung der Attraktivität und zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit von Innenstädten werden verschiedene Strategien verfolgt. Neben der Profilbildung der Innenstädte mit gezielter Betonung individueller Besonderheiten und einer urbanen Authentizität geht es um die Stärkung der Multifunktionalität und Nutzungsmischung von Innenstädten mit Aufenthaltsräumen, Gastronomie, persönlichen Dienstleistungen etc. Und es geht bei Städten in schrumpfenden Regionen mit nachlassender Kaufkraft um eine räumliche Konzentration der Einkaufsbereiche. Bei alledem muss die Stadtplanung intensiv mit den innenstadtrelevanten Akteursgruppen (Einzelhandel, Gastronomie, Vereine etc.), aber auch mit dem Tourismusmanagement zusammenarbeiten. In Sachen Aufenthaltsqualität für Einwohner*innen

³ Vgl. Markt Bad Hindelang mit dem On-Demand-Elektrobus-Angebot „EMMI-MOBIL – emissionsfrei.miteinander.individuell“, ausgezeichnet mit dem Deutschen Tourismuspreis 2022 (3. Preis), siehe: <https://www.deutscher-tourismuspreis.de/innovationsfinder/bad-hindelang-emmi-mobil.html>, zuletzt geprüft am 30.11.2022

wie auch Tourist*innen sind die Städte gefordert, in den Innenstädten eine angemessene Begrünung, Stadtmöblierung und Sauberkeit sicherzustellen (Adrian 2002; Kienzler 2018, S. 49).

Mit dem Forschungsvorhaben „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“ konnte nicht auf alle geschilderten Problemfelder und Herausforderungen für den Städtetourismus gleichermaßen tiefgehend eingegangen werden. Der Fokus war auf die Umweltbelange des Städtetourismus, hier verstanden auch als ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus, zu legen. Und des Weiteren war darauf zu fokussieren, wie sich die Stadtplanung gemeinsam mit dem Tourismusmanagement diesem Aufgabenfeld verstärkt widmen kann.

Zur genaueren Eingrenzung, was unter „Umweltbelange“ bzw. „ökologische Nachhaltigkeit“ im Kontext der Stadtplanung zu verstehen ist, wurde das Schutzgutregime der Umweltprüfung (UP) gemäß Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und der demgegenüber erweiterte Katalog der Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Baugesetzbuch (BauGB) als Orientierung herangezogen. Der Schutzgutansatz der Umweltprüfung ist nicht nur in fachlicher Hinsicht der umfassendste für die Betrachtung von Umweltbelangen im Planungs- und Umweltrecht, sondern zugleich auch derjenige mit dem breitesten Anwendungsbereich in der räumlichen Planung, nicht zuletzt in der kommunalen Bauleitplanung. Die - mit oder ohne Umweltprüfung - in der kommunalen Bauleitplanung zu berücksichtigenden Umweltbelange umfassen:

- ▶ Mensch / Bevölkerung (Gesundheit),
- ▶ Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt,
- ▶ Fläche,
- ▶ Boden,
- ▶ Wasser,
- ▶ Klima,
- ▶ Luft,
- ▶ Landschaft,
- ▶ Kulturelles Erbe / Denkmalschutz,
- ▶ Energie,
- ▶ Abfall / Abwasser.

Mit dieser Betrachtung ist allerdings nicht die Durchführung einer Umweltprüfung bzw. die Erstellung eines Umweltberichts intendiert, zumal die materiell-rechtlichen Inhalte einer Umweltprüfung jeweils für den Einzelfall einer Planung oder eines Vorhabens zu bestimmen und zu bearbeiten sind.

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der Tourismuswirtschaft und der bisher unzureichenden Kenntnisse über die Umweltauswirkungen speziell des Städtetourismus ist es Ziel des Umweltbundesamtes, „die Umweltauswirkungen des Tourismus zu spezifizieren sowie Maßnahmen und Instrumente zur Reduzierung zu empfehlen. Zusätzlich sollen Veränderungen der Umweltauswirkungen mittels zutreffender Indikatoren evaluiert werden“ (UBA 2018a). Im

Rahmen von interdisziplinären Forschungsvorhaben sollen die Kenntnisse über die Auswirkungen des Tourismus auf die Umwelt und entsprechende Minderungsmöglichkeiten erweitert werden (ebd.).

Mit dem Forschungsprojekt soll dabei der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung des Städtetourismus und seinen potenziell noch zunehmenden Umweltbelastungen Rechnung getragen werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der interdisziplinären Fragestellung, wie Umweltbelange des Tourismus stärker als bisher Eingang in die Prozesse und Konzepte der Stadtplanung (im umfassenden Sinne) finden und so zu einer nachhaltigen, ökologisch orientierten, integrierten Stadtentwicklung unter angemessener Berücksichtigung touristischer Belange führen können. Chancen und Hemmnisse eines nachhaltigen Städtetourismus und dessen Integration in die Stadtplanung unter dem Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung sollen vor allem anhand von Fallstudien herausgearbeitet werden. Dabei soll der Fokus insbesondere auf den ökologischen Aspekten der Nachhaltigkeit liegen.

Bisher finden sich nur wenige Beispiele für spezielle Konzepte einer integrierten, ökologisch nachhaltigen Tourismus- und Stadtentwicklung. Neuere Beispiele sollen deshalb im Hinblick auf die Berücksichtigung von Umweltbelangen des Städtetourismus insbesondere im Rahmen von Fallstudien ausgewertet werden, ebenso ausgewählte Leitbilder und Konzepte für den Tourismus in weiteren Groß- und Mittelstädten.

Zudem ist es ein Ziel, Defizite bei den jeweiligen Vorgaben des Planungs- und Umweltrechts – sofern vorhanden – zu identifizieren. Hieraus lassen sich dann Vorschläge zur Verbesserung bzw. Weiterentwicklung in diesen Bereichen aufzeigen.

In Anbetracht der aufgezeigten Aufgabenstellung sollen zur Erreichung der Zielsetzung folgende untersuchungsleitende Fragestellungen beantwortet werden:

- ▶ Wie sieht die zukünftige Entwicklung im Städtetourismus aus?
- ▶ Welche Umweltauswirkungen haben touristische Aktivitäten in Städten?
- ▶ Wie werden Möglichkeiten der Stadtplanung genutzt, um Umweltbelastungen durch Städtetourismus möglichst gering zu halten?
- ▶ Werden Umweltbelange des Städtetourismus in der Stadt- und Freiraumplanung im Kontext von Tourismuskonzepten und -strategien berücksichtigt?
- ▶ Gibt es Ansätze, den Städtetourismus in Richtung ökologische Nachhaltigkeit zu lenken? Welche Instrumente werden eingesetzt? Gibt es Hemmnisse? Gibt es Erfolge?
- ▶ Inwieweit sind Einheimische hiervon betroffen und wie unterscheiden sich die ermittelten Betroffenenheiten?
- ▶ Wer profitiert vom jetzigen Städtetourismus? Wer wäre negativ von Entwicklungen hin zu einem umweltverträglichen und nachhaltigeren Städtetourismus betroffen?
- ▶ Wie können negative Auswirkungen mittels einer grundlegenden Veränderung des Städtetourismus hin zu einem umweltverträglichen und nachhaltigeren Städtetourismus reduziert werden?
- ▶ Welchen Beitrag kann Tourismus zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten?
- ▶ Welche Indikatoren können zur Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus eingesetzt werden? Gibt es, je nach Stadt-Typ, Unterschiede?

Im Ergebnis soll das Forschungsprojekt auch generalisierende Handlungsempfehlungen für die jeweiligen Akteursgruppen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements auf den verschiedenen stadtplanerischen Handlungsebenen formulieren sowie Hinweise auf ein verbessertes Zusammenwirken dieser Akteur*innen geben.

1.3 Aufbau des Forschungsvorhabens

Der Aufbau des Forschungsvorhabens trägt den dargelegten Zielsetzungen sowie den dazu formulierten untersuchungsleitenden Forschungsfragen Rechnung. Sieben Arbeitspakete wurden definiert, die im Wesentlichen aufeinander aufbauen (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Arbeitspakete (AP) des Forschungsvorhabens „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“



Quelle: eigene Darstellung, UniBw M FRM

1.4 Methodik

Die in den vorgenannten Bausteinen (Arbeitspaketen) des Forschungsvorhabens eingesetzten Methoden werden im Folgenden in den Grundzügen beschrieben. Weitergehende Erläuterungen zu den methodischen Details finden sich in den nachfolgenden Kapiteln im Zusammenhang mit der Darstellung der Ergebnisse der einzelnen Arbeitspakete.

1.4.1 Städtetypisierung

Das statistische Bundesamt weist über 2000 Gebietseinheiten in Deutschland als Städte aus. Diese variieren nach Fläche (Berlin: 891 km² – Arnis: 0,45 km²), Bevölkerung (Berlin: 3,66 Mio. – Arnis: 280 EW) sowie Übernachtungsaufkommen (Berlin: 34,1 Mio. im Jahr 2019, kleine Städte: teils nur wenige hundert) erheblich. Auch bezüglich der Instrumente und Themenfelder der Stadtplanung zeigen sich in Abhängigkeit der Zahl der Einwohner*innen erhebliche Unterschiede. Für die vorliegende Studie wurden daher nur Städte mit mindestens 25.000 EW (Grundlage: Daten des statistischen Bundesamtes Stand 31.12.2016) betrachtet. Aus den verbliebenen 500 Städten wurden anschließend diejenigen betrachtet, für die mindestens 500.000 Übernachtungen oder eine Tourismusintensität von mindestens 0,01 (siehe Definition im Detail in Abschnitt 2.2) für das Jahr 2017 beobachtet wurde.

Für die so identifizierten 76 tourismusrelevanten Städte erfolgte anschließend eine Erhebung der den Tourismus induzierenden Attraktionen (z. B. kulturhistorisch bedeutsame Objekte, naturräumlich herausragende Elemente, Museen oder Veranstaltungen) und Einrichtungen (z. B. Behörden überregionaler Bedeutung, Universitäten, Gesundheitseinrichtungen, Groß-Unternehmen globaler Bedeutung oder Messezentren). Diese wurden je Kategorie bezüglich des Umfangs und der Qualität zur Beschreibung des touristischen Angebots bewertet (herausragendes Angebot bis kein Angebot). Die so ermittelten Daten zur Beschreibung der touristischen Angebotsstruktur wurden schließlich zur Erstellung einer Städtetypisierung mittels eines Klassifikationsverfahrens (Clusteranalyse) genutzt. Eine ausführliche Darstellung der Städtetourismustypisierung findet sich in Kapitel 2, insbesondere Abschnitt 2.4.

1.4.2 Dokumentenanalyse

Mit einer umfassenden Auswertung von Planungsdokumenten erfolgte als weitere Grundlagenuntersuchung eine Bestandsaufnahme, wie die Belange des Tourismus im Kontext der Stadtplanung und im Umweltbezug in den 76 ausgewählten, touristisch relevanten deutschen Städten in der bisherigen Planungspraxis behandelt wurden. In die Untersuchung wurden dazu alle Arten von Planungsdokumenten der informellen und formellen kommunalen Gesamtplanung (vom Stadtentwicklungsplan über den Bebauungsplan bis hin zum Quartierskonzept) einbezogen. Des Weiteren waren auch informelle sektorale Planungen, Konzepte und Strategien, die für den Tourismus relevant sein können und in die Stadtplanung zu integrieren sind, Gegenstand der Analyse. Damit wurden z. B. Verkehrs- / Mobilitätskonzepte, Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte und - soweit verfügbar - auch Tourismuskonzepte bzw. Tourismusstrategien untersucht.

Folgende Fragestellungen lagen der Analyse zugrunde:

- ▶ Wird der Tourismus überhaupt - explizit oder nur indirekt - thematisiert?
- ▶ Wurde der Tourismus darüber hinaus als Planungsbelang (den es in der Stadtplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen gilt) identifiziert?
- ▶ Wurden in den Planwerken normative Festlegungen für den Tourismus getroffen?

- Wurden in den Planwerken Maßnahmen oder Handlungsempfehlungen zum Tourismus formuliert?
- Wurden die Themen Tourismus und Umwelt in den Planwerken erkennbar im Kontext betrachtet bzw. behandelt?

In Kapitel 4 wird die Methodik der Plandokumentenanalyse im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Analyse ausführlich dargestellt.

1.4.3 Online-Umfrage

Zur Beantwortung der Fragen, wie der Tourismus im Kontext der Stadtplanung aktuell bearbeitet wird und mit welchen Planungsinstrumenten oder Maßnahmen der Tourismus und dessen Auswirkungen auf die Umwelt beeinflusst werden können, richtete sich die Online-Befragung an Mitarbeitende der zuvor als touristisch relevant identifizierten 76 Städte. Sie wurde in leicht abgewandelter Form an zwei Zielgruppen adressiert, zum einen an Mitarbeitende der Stadtplanungsstellen⁴ und zum anderen an solche von Tourismusstellen⁵.

Die Online-Befragung bestand aus 26 Fragen an die Stadtplanungsstellen bzw. 30 Fragen an die Tourismusstellen. Die Fragen bezogen sich auf die (politische) Relevanz des Tourismus in den Städten sowie die durch den Tourismus entstehenden Auswirkungen auf die Umwelt und die Bewohner*innen. Ebenso wurden umgekehrt auch die Auswirkungen der Umweltqualitäten oder -probleme auf den Tourismus abgefragt. Ein Schwerpunkt lag auf der Erfragung, wie der Tourismus und speziell dessen Umweltbelange in der Stadtplanung eingebunden bzw. berücksichtigt wurden und mit welchen stadtplanerischen Strategien, Instrumenten und Maßnahmen die Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung Berücksichtigung fanden. Zum Schluss wurden das fachliche Profil der Antwortenden, die Zuordnung zu einem der Städtetourismustypen und zu einem Bundesland sowie das Interesse an Fortbildungen zu der Thematik abgefragt.

Insgesamt wurde die Online-Befragung der Stadtplanungsstellen 51-mal aufgerufen, allerdings wurde diese häufig gar nicht oder nur unvollständig beantwortet oder verfrüht abgebrochen. In der Befragung bestand kein Zwang, auf alle Fragen zu antworten, das heißt, einzelne Fragen konnten ohne Beantwortung übersprungen werden. Dadurch kam es zu einer starken Schwankung in der Anzahl der Antworten zu den einzelnen Fragen.

Ausgehend von den 27 Personen, die die ersten Fragen beantworteten, ergab dies eine Rücklaufquote von 35%. Auch wenn dies für eine Umfrage als gute Quote galt, war die absolute Anzahl der Antworten relativ gering, was die Aussagekraft der Befragung einschränkte. Rückmeldungen per E-Mail und Nachfragen ergaben, dass die Befragung oft auf Grund von Zeit- bzw. Personalmangel nicht bzw. nicht vollständig durchgeführt wurde. Auch wurde nach Bekunden von Mitarbeitenden einiger Stadtplanungsstellen von einer Teilnahme an der Befragung Abstand genommen, weil der Tourismus und seine Umweltauswirkungen bisher in der Stadtplanung nicht oder nur in einem ganz geringen Umfang als relevant betrachtet und entsprechend explizit berücksichtigt wurden.

In der Befragung haben lediglich 17 Personen die Frage nach dem Städtetyp beantwortet, dabei ist jeder Städtetyp mindestens einmal vertreten. Im Vergleich dazu haben 27 Personen auf die

⁴ In Folgenden wird der Sammelbegriff „Stadtplanungsstellen“ für alle Dienststellen in den Kommunalverwaltungen verwendet, welche für die Stadtplanung (im umfassenden Sinne) einschließlich Stadtentwicklung und Bauleitplanung zuständig bzw. tätig sind.

⁵ Der Sammelbegriff „Tourismusstellen“ wird im Folgenden für alle Dienststellen in den Kommunalverwaltungen, stadt eigenen Gesellschaften oder sonstigen örtlichen Tourismusorganisationen verwendet, welche für die Entwicklung des Tourismus in der jeweiligen Stadt zuständig bzw. tätig sind.

ersten vier Fragen geantwortet. Bezüglich der Bundesländer wiederum lässt sich nicht erkennen, ob alle vertreten sind, da nur neun Personen Angaben dazu gemacht haben. Bei diesen Angaben ist aber keine besondere Häufung von Städten eines Bundeslandes erkennbar. Die Befragung wurde nicht nur von Mitarbeitenden der Stadtplanungsstellen ausgefüllt. Vielmehr haben zwei Teilnehmende angegeben, im Destinationsmanagement bzw. in der Wirtschaftsförderung zu arbeiten (15 Personen haben angegeben, im Bereich Stadtentwicklung / Stadtplanung / Städtebau tätig zu sein). Hier wurde offensichtlich der Fragebogen von den Stadtplanungsstellen an die für Tourismus zuständigen Stellen in der Kommunalverwaltung weitergeleitet.

Befragung der Tourismusstellen

Die Online-Befragung der Tourismusstellen wurde insgesamt 50-mal aufgerufen und von 17 Personen beantwortet. Insgesamt war die Rücklaufquote mit 24 % geringer als die Rücklaufquote bei der Befragung der Stadtplanungsstellen. Da die Befragung der Tourismusstellen ergänzend zu der im Vordergrund stehenden Befragung der Stadtplanungsstellen durchgeführt wurde, fiel die geringere Rücklaufquote nicht ins Gewicht.

Durch die in absoluten Zahlen ausgedrückte geringe Anzahl der Antworten und die unvollständige bzw. ungleichmäßige Verteilung über die Städtetypen war die Befragung nicht repräsentativ für die touristisch relevanten deutschen Städten. Nichtsdestotrotz konnten auch aus dieser Befragung einige wertvolle Rückschlüsse gezogen werden.

Tabelle 2: Zuordnung des Städtetourismustyps, Angabe der Anzahl der Antworten

	Tourismus- stellen	Stadtplanungs- stellen
Typ 1: Metropolen mit hoher touristischer Angebotsvielfalt	0	2
Typ 2: Große Städte mit hoher touristischer Angebotsvielfalt	4	2
Typ 3: Mitttelgroße Städte mit eingeschränkter Angebotsvielfalt	4	3
Typ 4: Kur- / Gesundheitsstädte	0	1
Typ 5: Städte mit größeren öffentlichen Institutionen (Behörden, Hochschulen, etc.)	2	5
Typ 6: Städte mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen	2	0

1.4.4 Fachgespräche

Ergänzend zu den Online-Umfragen wurden Fachgespräche mit Mitarbeitenden ausgewählter Städte durchgeführt, um detailliertere Informationen zur Zusammenarbeit der Stadtplanungs- und Tourismusstellen in den Städten zu erfragen, um weitere Angaben zu speziellen Umweltproblemen zu erhalten sowie erste gute Praxisbeispiele und Maßnahmenideen in Vorbereitung für die Fallstudien zu erfahren. Die Fachgespräche wurden als Leitfaden-gestützte Telefoninterviews durchgeführt. Der Leitfaden zu den Gesprächen umfasste folgende Fragestellungen:

- Welche Bedeutung hat der Tourismus in Ihrer Stadt für die kommunale Politik und Gesellschaft?
- Wie nimmt die Stadtplanung Einfluss auf den Tourismus / die Tourismusedwicklung?

- ▶ Welche Akteur*innen und Planungsprozesse / -verfahren befassen sich mit Tourismus im Kontext der Stadtplanung?
- ▶ Gibt es Akzeptanz- / Umweltprobleme (Anzeichen für einen „Overtourism“) bei touristischen Destinationen („Hotspots“) in der Stadt? (Wenn ja, welche?)
- ▶ Welche unterstützenden Instrumente und Maßnahmen gibt es oder sollte es geben, um die Belange des Tourismus in Ihrer Stadt in eine nachhaltige Stadtplanung zu integrieren?
- ▶ Bedürfen die rechtlichen Rahmenbedingungen (Planungs- und Umweltrecht) einer Weiterentwicklung?
- ▶ Welche Stadtentwicklungsprojekte haben Einfluss auf einen nachhaltigen Tourismus in Ihrer Stadt?

1.4.5 Fallstudien

Um für ausgewählte Städte der zuvor gebildeten sechs Städtetourismustypen ein umfassendes Bild der Stadt- und Tourismusentwicklung und deren Umweltbelange sowie der Zusammenarbeit der Stadtplanungs- und Tourismusstellen zu erhalten, bildeten Fallstudien (s. Boos und Fisch 1987) einen zentralen Baustein des Untersuchungsprogramms. Dafür wurden sechs Fallstudienstädte ausgewählt, welche die unterschiedlichen Typen des Städtetourismus repräsentierten. Bei der Auswahl wurde zudem auf eine geografische Verteilung (insbesondere neue/alte Bundesländer) der Städte geachtet. Um einen Eindruck von der Stadt, ihrer touristischen Attraktivität und den Umweltproblemen, die sich aus dem Tourismus ergeben, zu gewinnen, starteten die Fallstudien jeweils mit einer Stadtbegehung, die von Mitarbeitenden der Stadtplanungs- und Tourismusstellen geführt wurden. In dieser wurden bereits erste umweltbezogene und touristisch relevante Problematiken angesprochen. Die Stadtrundgänge zeigten sich mit ihrem informellen Austausch als wichtiger Teil der Fallstudienreisen, aus dem viele wertvolle Erkenntnisse generiert werden konnten. Unter anderem wurde vor allem deswegen (trotz der anhaltenden Covid-19-Pandemie) darauf großen Wert gelegt, die Fallstudien in Präsenz durchzuführen. Nach dem Stadtrundgang folgte jeweils ein Workshop, in welchem der fachliche Austausch der Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements mit dem Forschungsteam zu den Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung vor Ort im Vordergrund standen. In dem Workshop wurden dabei zunächst Impulse aus dem Forschungsteam gegeben, danach berichteten die einzelnen Akteur*innen der Fallstudienstädte und zum Schluss wurden die angesprochenen Themen gemeinsam diskutiert.

In der nachfolgenden Tabelle 3 sind die ausgewählten Fallstudienstädte abgebildet. Mit Ausnahme der Stadt Würzburg konnten alle Städte trotz der besonderen Umstände aufgrund der Covid-19-Pandemie bereist und das vorgesehene Programm vor Ort durchgeführt werden.

Die Vielfalt der Treiber hinter der Entwicklung des Städtetourismus bedingt, dass dieser sich je nach Standort sehr unterschiedlich in der Struktur sowie der zeitlichen und räumlichen Verteilung je nach Stadt manifestiert. Diese Komplexität erlaubte es daher im Rahmen des Forschungsvorhabens nicht, eine nach allen Einflussfaktoren differenzierte Betrachtung vorzunehmen. Deshalb wurde mit der Methodik der Fallstudien an ausgewählten Beispielen, die den Städtetourismus in Deutschland möglichst gut repräsentieren, jeweils eine ganzheitliche Betrachtung vorgenommen. Die Ergebnisse der Fallstudien werden im Einzelnen in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt.

Tabelle 3: Fallstudienstädte

Städtetyp	Fallstudie
1: Metropolen mit hoher touristischer Angebotsvielfalt	Dresden
2: Große Städte mit hoher touristischer Angebotsvielfalt	(Würzburg)
3: Mittelgroße Städte mit eingeschränkter Angebotsvielfalt	Wernigerode
4: Kur- und Gesundheitsstädte	Baden-Baden
5: Städte mit größeren öffentlichen Institutionen (Behörden, Hochschulen, etc.)	Koblenz
6: Städte mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen	Regensburg

1.4.6 Fokusworkshops

In Ergänzung der Fallstudien wurden im Zuge des Arbeitspaketes 7 fünf Online-Workshops durchgeführt. Dieser Austausch wurde dazu genutzt, die aus den Fallstudien heraus entwickelten Handlungsempfehlungen für eine Integration des Städtetourismus und dessen Umweltbelange in die Stadtplanung mit Akteur*innen der Stadtplanungs- und Tourismusstellen zu erörtern, die vorgesehene Handreichung mit solchen Empfehlungen praxistauglich auszurichten und dafür anschauliche Praxisbeispiele aufzubereiten. Außerdem sollte so ein Praxisaustausch zwischen Touristiker*innen und Stadtplaner*innen, vor allem auch zwischen den Akteur*innen der Fallstudienstädte, ermöglicht werden. Bei vier der Workshops handelte es sich um Fokus-Workshops zu jeweils einem Schwerpunktthema, welches sich im Laufe des Projektes (insbesondere in den Fallstudien) als besonders relevant herauskristallisiert hatte:

- ▶ „Touristische Mobilität umwelt- und klimafreundlicher gestalten“,
- ▶ „Veranstaltungen und Projekte nationaler und internationaler Bedeutung als Chance für eine nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung nutzen“,
- ▶ „Städtetourismus klima- und umweltfreundlich managen,
- ▶ „Integrierte Stadt-, Umwelt- und Tourismusentwicklung: Kommunikation, Kooperation und Partizipation stärken“.

Die vier Schwerpunktthemen wurden gemeinsam mit dem Auftraggeber festgelegt. Als fünfter wurde ein Abschlussworkshop durchgeführt, in dem der Querschnitt der Forschungsfragen und Handlungsoptionen behandelt und die zwischenzeitlich weiterentwickelten Handlungsempfehlungen der Handreichung für die drei Handlungsfelder diskutiert wurden.

Das Programm der einzelnen Workshops war jeweils nach dem gleichen Muster aufgebaut. Zu Beginn wurde nach einer Einführung in das Fokusthema und einem Einblick in das Forschungsvorhaben ein Impulsvortrag aus der Praxis gehalten. Die daran anknüpfende Diskussion mündete in einen Erfahrungsaustausch aller Teilnehmenden. Für die Impulsvorträge wurden vorrangig Fallstudienstädte angefragt. Es konnte allerdings leider nicht aus jeder Fallstudienstadt ein bzw. eine Vortragende gewonnen werden.

1.5 Stand der Wissenschaft

Der Stand der Wissenschaft wurde mittels einer umfassenden Literaturrecherche ermittelt. Hierzu wurde zum einen die Meta-Datenbank Scopus⁶ herangezogen. Diese beinhaltet die Referenzen zu ca. 75 Mio. wissenschaftlichen Publikationen aus allen Disziplinen, in erster Linie Publikationen, die dem so genannten peer review-Verfahren unterliegen, d. h. deren wissenschaftliche Qualität durch ein neutrales Begutachtungsverfahren überprüft wurden.

Die Literaturanalyse (vgl. Bibliografien in Anhang B1 und B2) zeigt, dass zum Themenkreis des Forschungsvorhabens kaum verwertbare Ergebnisse aus der Forschung identifiziert werden konnten. Eine Abfrage nach verschiedenen Schlüsselwortkombinationen „tourism“, „urban planning“, „city planning“, „environment“, „ressource“, „sustainability“ lieferte jeweils nur wenige Treffer. Zudem zeigten sich in diesen Trefferlisten häufig Publikationen, die mit dem Kern des Vorhabens nur sehr entfernt etwas zu tun haben, etwa Fachartikel zu Ver- und Entsorgung in Städten oder der Architektur von einzelnen Gebäuden, bzw. Aufenthalts- und Begegnungsräumen. Ergänzend wurde auf google-scholar sowie im Gesamtkatalog des Bayerischen Bibliothekenverbundes nach deutschsprachiger Literatur mit den deutschen Schlüsselwörtern gesucht. Dabei zeigten sich auch wenige Treffer zum eigentlichen Vorhabenschwerpunkt. Die Literaturanalyse erfolgte zu Beginn des Projektes und spiegelt den Stand der Publikationen bis Mitte 2019 wider.

Die Analyse der gefundenen Quellen zeigte in einer Gesamtsicht folgende Ergebnisse:

- ▶ Der Schwerpunkt der Publikationen stammte aus den letzten sechs bis acht Jahren. Davor hatte das Thema keine Beachtung gefunden.
- ▶ Eine große Zahl an Publikationen beschäftigte sich eher mit sehr großen Städten. Auf der globalen Ebene finden sich zudem viele Publikationen zu Chinesischen Mega-Cities (diese Publikationen wurden nicht alle in der Bibliografie mit aufgeführt, da sie kein Übertragbarkeitspotenzial besitzen).
- ▶ Zuletzt sind viele Publikationen erschienen, die das Thema Overtourism behandelten. Allerdings stellten diese kaum einen Bezug zur Stadtplanung her.
- ▶ Eine Reihe von Publikationen beschäftigte sich ausführlich mit Nachhaltigkeit im Städtetourismus. Auch hier wird kein Bezug zur Stadtplanung hergestellt. Vielmehr liegt der Fokus auf dem Management von Besucher*innen von Städten und bestehender urbaner Infrastruktur.

Im internationalen Gesamtblick war auch festzustellen, dass das deutsche Verständnis von Stadtplanung nur eine von vielen Sichtweisen auf die Gesamthematik ist. Diesem Verständnis entspringt die Überlegung, Stadtplanung in der bestehenden Systematik und dem bestehenden Verständnis von Planung enger mit dem Tourismusmanagement zu verzahnen und dabei die Umweltauswirkungen vorauszudenken. Diese Sichtweise fand sich in vielen Ländern der Erde, selbst in vielen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union nicht. Auch in aktuellen Dokumenten der Stadtentwicklungspolitik / Städtebaupolitik in Deutschland fanden sich keine oder nur wenige, marginale Aussagen zum Städtetourismus (vgl. z. B. BTag 2019b). Infolgedessen ist es auch nicht erstaunlich, dass es keine globale scientific community gibt, die mit einem gemeinsamen Verständnis am Thema forscht. Daraus folgt dann auch, dass der Nutzen der

⁶ „Scopus indexes content from 24,600 active titles and 5,000 publishers which is rigorously vetted and selected by an independent review board, and uses a rich underlying metadata architecture to connect people, published ideas and institutions“ (Quelle: elsevier.com/solutions/scopus).

bislang identifizierten Literatur vor allem darin liegt, Denkanstöße zu erhalten oder im Bereich der Analyse ggf. Ansätze in adaptierter Form zu verwenden.

So gibt es z. B. zahlreiche Studien über die unterschiedlichen Reisemotive (Bildung, Wissenschaft, Baukultur, kulturelle Veranstaltungen, Sportevents, Einkaufen etc.) wie auch die angebotsseitigen Einflussfaktoren (gute Erreichbarkeit, Angebote von Billigfluglinien, vielfältiges Beherbergungsangebot in allen Preislagen, einzigartige kulturelle Attraktionen und Unterhaltungsangebote, ...) (Dunne; Buckley und Flanagan 2007; Falk und Katz-Gerro 2017). Hinzu kommen vielfältige Studien zu Großveranstaltungen wie etwa olympische Spiele (Sant; Carey und Mason 2013; Brown; Smith und Assaker 2016) oder einmalige bzw. wiederkehrende sportliche oder kulturelle Großveranstaltungen (Kruger und Heath 2013; Richards und Colombo 2017).

Nicht zuletzt hat auch das UBA für das Gebiet des Städtetourismus in den letzten Jahren umweltbezogene Forschungsarbeiten durchgeführt (UBA 2018a), doch ging es dabei in der Regel mehr um Einzelaspekte, wie z. B. die umweltfreundliche Mobilität, und weniger um die Frage der Integration eines umweltorientierten Städtetourismus in Prozesse und Konzepte der Stadtplanung. Mit dem dynamischen Wachstum des Städtetourismus eng verbundene Phänomene, wie etwa die touristische Gentrifizierung von Stadtvierteln oder die Verknappung von Wohnraum für die einheimische Bevölkerung durch neue Vermietungsmodelle der sharing economy, sind zudem bislang – auch im Hinblick auf die daraus möglicherweise resultierenden Umweltbelastungen – in der wissenschaftlichen Literatur kaum behandelt.

Im Forschungsfeld der Stadtplanung resp. Stadtentwicklung sind die Arbeiten zum Städtetourismus und seinen Umweltbelangen ebenso spärlich. Insbesondere was die formelle Stadtplanung betrifft, also die kommunale Bauleitplanung, kann eine Ursache dafür in der geringen Bedeutung des Tourismus als Abwägungsbelang gemäß Baugesetzbuch (BauGB) gesehen werden. Tatsächlich ist im BauGB der Tourismus gar nicht explizit als Abwägungsbelang für die Bauleitplanung verankert; er kann lediglich unter die Belange der Wirtschaft subsummiert werden. Auch andere nach BauGB in der Bauleitplanung zu berücksichtigende Planungsbelange wie z. B. die Belange von Erholung, Sport und Freizeit sind zwar durchaus für den Städtetourismus relevant, jedoch im Grunde genommen auf die Bewohner*innen einer Stadt/Gemeinde ausgerichtet und nicht auf touristische Gäste.

Auch alle grundlegenden Belange, die mit der Sicherung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur, etc.) zu tun haben, sind zunächst auf die Einwohner*innen einer Stadt/Gemeinde zu beziehen, spielen jedoch ebenso für die touristischen Gäste eine Rolle.

Speziell für die Umweltbelange des Tourismus verfügt die Stadtplanung über keine besonderen Instrumente. Generell haben allerdings Umweltbelange, speziell der Ressourcen- und Klimaschutz, in der Stadtplanung in den letzten Jahrzehnten stark an Bedeutung gewonnen (vgl. Verbücheln et al. 2021a; Verbücheln et al. 2021c; Verbücheln et al. 2021b). Der Klimaschutz kann auch als Chance für einen nachhaltigen Tourismus in Kommunen genutzt werden (Difu 2018).

2 Eingrenzung des Untersuchungsgegenstandes

2.1 Datengrundlagen zum Tourismus in Deutschland

Zum Tourismus in Deutschland sind verschiedene Datengrundlagen verfügbar, allerdings sind diese nur bedingt für spezifische Aussagen zum Städtetourismus nutzbar.

Die von der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) vorgelegten Untersuchungen zum Nachfrageverhalten auf Grundlage der Reiseanalyse (FUR 2019) decken nur einen sehr kleinen Teil der Städtereisen ab, da die Reiseanalyse an erster Stelle Urlaubsreisen (Reisen mit 5 Tagen Mindestdauer) der in Deutschland lebenden deutschsprachigen Wohnbevölkerung im Detail betrachtet. Die ebenfalls von der FUR durchgeführten Untersuchungen zu Kurzreisen erlauben nur sehr eingeschränkt einen näheren Einblick in Themen wie Reisemotive und Aktivitäten während des Aufenthaltes und sind zudem auch auf den Quellmarkt Deutschland beschränkt. Da der Anteil der ausländischen Gäste im Städtetourismus oft bei über 50% liegt, bedarf es daher einer ergänzenden Betrachtung von Tourismusberichten und anderen Publikationen, um die Nachfrageseite in ihrer ganzen Breite beleuchten zu können.

Das Statistische Bundesamt (Destatis) weist in seinen jährlich (bis 2020) erschienenen Berichten „Tourismus in Zahlen“ (zuletzt Destatis 2020) für Städte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen (EW) die Gästeankünfte, Gästeübernachtungen und den Anteil der Gäste aus dem In- und Ausland seit 1988 aus. Insofern ordnet das Statistische Bundesamt automatisch alle Übernachtungen (ÜN) und Gästeankünfte als Statistiken der realisierten Nachfrage in Städten mit mehr als 100.000 EW dem Städtetourismus zu. Ergänzend liegen auch die Zahlen für kreisfreie Städte vor. Mit diesen lässt sich die Liste der größeren Städte auch um kleinere, jedoch auch touristisch bedeutsame Reiseziele mit mindestens 50.000 EW ergänzen.

Zunächst gilt es, für die gelisteten Städte eine Einordnung der Bedeutung des Tourismus und anderer Treiber der Raumentwicklung vorzunehmen. Allein eine Betrachtung der absoluten Anzahl von Gästeankünften und Übernachtungen sagt wenig über den Beitrag des Tourismus zur Umweltbilanz einer Stadt aus. Während in Berlin, als dem Spitzenreiter bei den Gästeübernachtungen, jährlich ca. 2.200 ÜN auf 1.000 EW entfallen, sind dies in Freiburg im Breisgau fast das Dreifache, nämlich 6.300. Daher gilt es, Kennzahlen wie die Tourismusintensität, das Bevölkerungswachstum der letzten 10 Jahre, Kaufkraft / BIP pro Kopf sowie Zahlen zur Beurteilung der Siedlungs- und Freiraumentwicklung ergänzend zur Beurteilung der Gesamtsituation heranzuziehen. Dabei stellt die Tourismusintensität, die das Aufkommen an Tourist*innen, d. h. die Anzahl der Übernachtungsgäste, in ein Verhältnis zur Bevölkerungsstärke setzt, eine häufig genutzte Kennzahl dar. Sie ist am ehesten dazu geeignet, die Stärke der Wirkungen des Tourismus auf die Umwelt und Bevölkerung auszudrücken. Fallen jährlich durchschnittlich nur eine oder weniger Übernachtungen pro Einwohner*in an, so kann davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen des Tourismus im Verhältnis zu den sonstigen Umweltauswirkungen der Stadt und seiner Bewohner*innen im kaum messbaren Bereich liegen. Zugleich muss bei Städten jedoch bedacht werden, dass sich die Unterkünfte und die Aktivitäten der Tourist*innen nicht gleichmäßig auf das gesamte Stadtgebiet verteilen. Vielmehr kommt es in meist wenigen Bereichen der Stadt, in denen sich die Hauptattraktionen finden, zu einem massiv erhöhten Aufkommen an Besucher*innen. So kann beim Städtetourismus das Phänomen auftreten, dass sich trotz rechnerisch geringer Tourismusintensität auf einer kleinen Teilfläche der Stadt touristische Hot-Spots entwickeln.

Neben der Nachfrageseite ist für das Erstellen einer Typologie die Angebotsseite unerlässlich. Für die gelisteten Städte können angebotsseitigen Merkmale ergänzt werden, wie etwa:

- ▶ herausragende kulturhistorische Attraktoren (z. B. UNESCO-Weltkulturerbestätten),
- ▶ Alleinstellungselemente des immateriellen Kulturerbes, touristische Infrastruktur bzw. Attraktoren,
- ▶ überregionaler Bedeutung (z. B. nahegelegene Freizeitparks, Natur- / Nationalparks, Lage an touristischen Straßen, ...),
- ▶ Veranstaltungen überregionaler Bedeutung,
- ▶ ortgebundene Heilmittel oder Gesundheitseinrichtungen überregionaler Bedeutung,
- ▶ Angebote für Messe- und Kongresswesen,
- ▶ wirtschaftliche oder gesellschaftliche Elemente mit starkem pull-Faktor insbesondere bei Geschäftsreisen (z. B. Fortbildungszentren, Sitz internationaler, europäischer oder nationaler Behörden),
- ▶ verkehrliche Anbindung insbesondere im Bereich der Low-Cost-Mobilitätsangebote, sowie
- ▶ weitere für eine Stadt spezifische Faktoren touristischer Relevanz (z. B. Zoo, botanischer Garten, Museen, Unterhaltungsangebote überregionaler Bedeutung, ...).

Diese Liste aller touristisch potenziell relevanten Städte bildete im Weiteren die Grundlage der Arbeit für die Ableitung einer touristischen Städtetypologie und die Auswahl möglicher Fallstudienstädte.

2.2 Begriffsdefinitionen

Tourismus

Auf globaler Ebene hat die United Nations World Tourism Organization (UNWTO) Richtlinien für eine zwischen den Staaten vergleichbare Tourismusstatistik erarbeitet (UN WTO 2008). In diesen wird zwischen Besucher*innen und Tourist*innen auf Basis des Kriteriums der Aufenthaltsdauer unterschieden. Besucher*innen, die mindestens eine Nacht an einem Standort verweilen, werden dort als Tourist*innen gezählt. Dagegen werden solche, die nicht übernachten, sondern nur den Standort besuchen, dann aber weiterreisen oder zu ihrem Wohnort zurückkehren als Tagesbesucher*innen gezählt. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich bei diesen um Personen handelt, die an einem anderen Standort als Tourist*innen gezählt werden oder ob sie für einen Tag ohne Übernachtung in die Stadt gereist sind. Zudem spielt der Anlass der Reise zu einem Ort keine Rolle für die Tourismusstatistik. Geschäftsreisende, Behördenbesucher*innen, Kurgäste oder Besuchende von Verwandten werden ebenso als Tourist*innen gezählt wie Reisende, die wegen touristischer Attraktionen in die Stadt gekommen sind.

Die klare Trennung zwischen Tourist*innen (mindestens eine Übernachtung) und Tagesbesucher*innen (keine Übernachtung) ist auch wegen der Datenverfügbarkeit geboten. Für Übernachtungsgäste besteht die Verpflichtung zur Meldung durch Betriebe mit mindestens 10 Betten. Auch wenn diese Zahlen durch das Fehlen der Kleinbetriebe, der Plattformen zur Buchung und Vermietung von privaten Unterkünften sowie der Übernachtungen bei Freund*innen und Verwandten nicht vollständig sind, geben sie durch den hohen Anteil gewerblicher Betten im Städtetourismus einen guten Einblick in das touristische Geschehen. Für Tagesbesuch*innen liegen dagegen keine belastbaren Zahlen vor. Hinzu kommt das Abgrenzungsproblem, welche Besuchende als „touristisch“ zu klassifizieren sind.

Städtetourismus

Es gibt in der Literatur kein objektives Kriterium, nach dem sich „Städtetourismus“ abgrenzen lässt. In Deutschland gibt es keine einheitliche rechtliche Definition, die auf Basis der Zahl der Einwohner*innen festlegt, was eine Stadt ist. Dies hat mit historischen Entwicklungen zu tun, im Rahmen derer auch heute klein geltende Orte mit relativ geringen Zahlen an Einwohner*innen das Stadtrecht verliehen wurde. Allein die Klassifizierung nach dem Stadtrecht ist daher nicht zielführend. Grundsätzlich adäquat erscheint daher, Kennzahlen heranzuziehen, die einerseits die Größe der städtischen Einheit und andererseits die Bedeutung des touristischen Sektors beschreiben. Dabei kann die Zahl der Einwohner*innen genutzt werden, um kommunale Einheiten auszuwählen, die auf Grund ihrer Größe potenziell eine hohe Angebotsdichte an für Städte typischen Attraktionen auf engem Raum bieten. Die Typologisierung der touristisch relevanten deutschen Städte erfolgt in Kapitel 2.4.

Umweltbelange

Tourismus führt in allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit zu Wirkungen. Nachfolgend sind hierzu einige beispielhaft aufgeführt:

- ▶ **Ökonomie:** Wertschöpfung, Arbeitsplätze, Investitionen, Aufwendungen der öffentlichen Hand für Infrastruktur und Dienstleistungen, Veränderungen des Preisgefüges für Güter des täglichen Bedarfs und Wohnraum,
- ▶ **Ökologie:** Flächenversiegelung und Flächenverbrauch, Wasser- und Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen, Anfall von Abfällen und Abwasser, zusätzlicher Eintrag von Abgasen, Lärm, Druck auf den in Städten knappen Grünraum,
- ▶ **Sozio-kultureller Bereich:** Erhalt und Förderung kultureller Einrichtungen sowie Freizeiteinrichtungen (die auch den Einheimischen zur Verfügung stehen), Konflikte zwischen touristischen Gästen und Stadtbewohner*innen, Gentrifizierung von Stadtvierteln, Wiederbelebung von Stadtvierteln, Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr, Verbreiterung der Kulturszene.

Im Rahmen dieses Projektes wird der Begriff der Umweltbelange auf die ökologische Dimension des Nachhaltigkeitsdreiecks bezogen. Zur weiteren Konkretisierung des Begriffs Umweltbelange ist der Bezug auf die entsprechenden Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) bezüglich der Berücksichtigung der Umweltbelange im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung hilfreich.

Tourismusintensität

Die Bedeutung des touristischen Sektors für die Wirtschaft einer Stadt basiert an erster Stelle auf den durch Tourist*innen getätigten Ausgaben in der Stadt. Auch wenn die durchschnittlichen Tagesausgaben zwischen den Städten variieren (Harrer 2010), ist die Zahl der Übernachtungsgäste für die einzelne Stadt der entscheidende Faktor für die zuströmende Kaufkraft aus dem Tourismus. Hieraus begründet sich die Ableitung einer kombinierten Größe, die die Zahl der Einwohner*innen und die Übernachtungszahlen ins Verhältnis setzt. Der Quotient kann noch durch 365 Tage im Jahr dividiert werden und beschreibt dann, wie viele Übernachtungen pro Tag je Einwohner*in der Stadt anfallen. Ein Wert von 1,0 drückt aus, dass durchschnittlich pro Einwohner*in täglich eine Gästeübernachtung anfällt, vereinfacht gesagt, ein touristischer Gast pro Einwohner*in am Tag in der Stadt ist, oder anders ausgedrückt durchschnittlich an jedem Tag des Jahres die Zahl der Einwohner*innen und die Zahl der Tourist*innen in der Stadt gleich hoch ist.

Die Kennzahl Tourismusintensität (TI) wird wie folgt berechnet:

$$TI = \frac{\text{Übernachtungen in einer Stadt pro Jahr}}{\text{Einwohner} \cdot 365 \text{ Tage}}$$

Tabelle 4 zeigt, wie diese Kennzahl inhaltlich gedeutet werden kann.

Tabelle 4: Qualitative Bewertung der Kennzahl "Tourismusintensität" (TI)

TI	Qualitative Bewertung
≥ 1	sehr intensiver Tourismusort: pro Tag kommt mindestens ein Übernachtungsgast auf eine Einwohnerin bzw. einen Einwohner
$0,5 \leq TI < 1,0$	Tourismus ein sehr wichtiger unter mehreren prägenden Wirtschaftsfaktoren: pro 1 - 2 Tage ein Übernachtungsgast auf eine Einwohnerin bzw. einen Einwohner
$0,1 \leq TI < 0,5$	Tourismus spielt eine wichtige Rolle, jedoch ist er nicht für den gesamten Ort und alle Lebensbereiche prägend: pro 2 - 10 Tage ein Übernachtungsgast auf eine Einwohnerin bzw. einen Einwohner
$0,05 \leq TI < 0,1$	Tourismus trägt zur Wirtschaftsleistung bei, jedoch in Relation zu anderen Bereichen mit untergeordneter Bedeutung: pro 10 - 20 Tage ein Übernachtungsgast pro Einwohnerin bzw. Einwohner
$< 0,05$	Tourismus kann nicht als eigenständiger Wirtschaftsfaktor angesehen werden (Ausnahme: Orte mit mehr als 500.000 Übernachtungen entspricht 2.000 Arbeitsplätzen)

In der Tourismusliteratur finden sich weitere, jedoch leicht abweichende Berechnungen. Häufig anzutreffen ist die Kennzahl der Übernachtungen pro 100 Einwohner*innen und Jahr. Diese Kennzahl ist jedoch mit der obigen bis auf den konstanten Faktor von 3,65 identisch.

2.3 Entwicklung des quantitativen und qualitativen Städtetourismus

Das statistische Bundesamt weist in den jährlich publizierten Berichten „Tourismus in Zahlen“ Tabellen zu „Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben in Städten ab 100.000 Einwohnern“ aus. Diese Zahlen reichen in einer einheitlichen und als Zeitreihe auch vergleichbaren Form in den Berichten bis in das Jahr 2005 zurück. Die Berichte vor 2005 enthalten diese Tabellen nicht. Im Anhang 6.3 finden sich die Tabellen mit den Zeitreihen zu den Ankünften und zu den Übernachtungen seit 2005. Die Sortierung erfolgte absteigend auf Basis des Berichtsjahres 2017 (vgl. Destatis 2018).

Die Analyse der quantitativen Entwicklung von Ankünften und Übernachtungen zeigt dabei:

- Fast alle Städte verzeichnen ein Zuwachs an Gästeankünften. Die Zuwachsraten liegen fast überall zwischen 150% bis über 200%. Dies zeigt, dass die Gesamtbelastungen aus dem Städtetourismus ganz erheblich zugenommen haben und bei allen Städten weit über der generischen Bevölkerungsentwicklung liegen.
- Die Gästeübernachtungen verhalten sich in der Entwicklung sehr ähnlich zur Entwicklung der Gästeankünfte. Keiner der Städte ist gelungen, die Verweildauer der Gäste deutlich zu verlängern, d. h. das Wachstum an Ankünften in ein überproportionales Wachstum bei den Übernachtungen zu überführen. Dies spricht stark dafür, dass Städtetourist*innen ein stabiles Nachfrageverhalten besitzen, das sich auf Kurzreisen beschränkt und durch Veränderung der Angebotsseite kaum zu verändern ist.

- Besonders die Großstädte konnten vom Boom der Städtereisen profitieren. Auf den ersten Plätzen befinden sich fast ausschließlich Städte mit mehr als 400.000 EW. Dies deutet darauf hin, dass die Angebotsvielfalt und damit verbundene Multioptionalität besonders stark die Attraktivität der Städte als Reiseziele bestimmen.

Eine qualitative Bewertung der Entwicklung ist mit den gegebenen Daten nicht möglich. Sei es, dass man die Qualität der Angebotsseite bewerten will oder die Wahrnehmung der gebotenen Qualität seitens der Gäste. Allerdings lassen sich aus den deutlich überproportionalen Wachstumsraten gegenüber anderen Formen des Tourismus einige Thesen zur qualitativen Entwicklung ableiten:

1. Die verbesserte Konnektivität der Städte ist ein wesentlicher Treiber des Städtetourismus: Low-Cost-Airlines mit Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, insbesondere in Europa, ebenso wie die günstigen Angebote der Bahn und seit einigen Jahren der Fernbusse machen Städtereisen billiger und Städte leicht erreichbar. Dies befördert die Nachfrage.
2. Das Beherbergungsangebot ist quantitativ wie auch qualitativ mitgewachsen: Statistiken über die in deutschen Städten erzielten Zimmerpreise weisen seit Jahren recht stabile Preise aus. Der Wettbewerbsdruck ist enorm und zwingt alle Marktteilnehmer dazu, qualitativ innerhalb ihrer Angebotskategorie Schritt zu halten. Einerseits entsteht dieser Druck durch eine aggressiv expandierende Kettenhotellerie im unteren Preisbereich (z. B. Ibis, B&B oder Motel-One) und andererseits ist mit Plattformen zur Buchung und Vermietung von privaten Unterkünften ein zusätzlicher Beherbergungstyp in den Markt eingetreten. Heute können Städtereisende im Verhältnis zum Einkommen billiger in guten Unterkünften in Städten unterkommen als noch vor 15 Jahren.
3. Die Angebotsvielfalt ist in den Städten gestiegen, der Kultursektor hat sich geöffnet und professionalisiert: Das seit acht Jahren fast ungebrochene Wirtschaftswachstum in Deutschland hat zu einer erheblichen Aufwertung der Einzelhandelszonen, des Gastronomieangebotes wie auch des Kulturangebotes in Städten geführt. Großsportveranstaltungen und andere Events ergänzen das Angebot. Die Kulturangebote werden heute professionell inszeniert und vermarktet, durch Open-Air-Veranstaltungen in den Städten verlässt Kultur die Hallen und erweitert das Publikum.

Es werden daher gleich drei Faktoren gesehen, bei denen die qualitative Entwicklung erhebliche positive Veränderungen mit sich gebracht hat, die den Städtetourismus befeuern.

2.4 Eingrenzung der touristisch relevanten Städte in Deutschland

Gemäß Aufgabenstellung galt es im Hinblick auf die Eingrenzung der touristisch relevanten Städte in Deutschland zu überprüfen, ob an der im Rahmen der Grundlagenuntersuchung des Deutschen Tourismusverbands e. V. (DTV) „Städte- und Kulturtourismus in Deutschland“ von 2005 (DTV 2006) ausgewählten Grundgesamtheit an Städten weitergearbeitet werden soll oder ob eine Aktualisierung und Modifizierung notwendig ist.

In der Grundlagenuntersuchung des Jahres 2005 wurde die Grundgesamtheit durch die Studiennehmer nach den Zahlen der Einwohner*innen (EW) und den Übernachtungszahlen (ÜN) abgegrenzt (siehe Tabelle 5).

Die 2005 gewählte Vorgehensweise berücksichtigt die Relation von touristischen Kennzahlen und Kennzahlen der Städte nicht. Es wird eine Grenze von 25.000 EW gewählt und zudem eine Grenze von 100.000 ÜN. Ob nun diese 100.000 ÜN auf gerade 25.000 EW oder ob diese auf 500.000 EW entfallen, bleibt unberücksichtigt. Anerkannte Abschätzungen des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr e. V. (DWIF) gehen davon aus, dass

pro 50.000 ÜN 100 direkte und weitere 100 indirekte Arbeitsplätze entstehen (vgl. auch BMWi 2017, S. 26). In einer Stadt mit 25.000 EW sind 200 Arbeitsplätze eine erwähnenswerte aber nicht für die örtliche Wirtschaft entscheidende Zahl. In einer Stadt mit 250.000 EW sind diese fast vernachlässigbar.

Tabelle 5: Abgrenzung der Städte in der Grundgesamtheit der Grundlagenuntersuchung „Städte und Kulturtourismus in Deutschland“ des Deutschen Tourismusverbands e. V. (DTV) von 2005

2.072 Orte mit Stadtrecht	
- 1.564 Städte < 25.000 EW	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Ausschluss von kleineren Landstädten ➔ Ausschluss von Kleinstädten mit dominierender Erholungs- und/oder Gesundheitsfaktoren
= 508 Städte > 25.000 EW	
- 312 Städte < 100.000 ÜN	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Ausschluss von Universitäts-, Kultur-, Industriestädten, z. B. Wolfenbüttel, Gütersloh, Brandenburg/Havel---
+ 7 Städte ≥ 100.000 EW < 100.000 ÜN	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Einbezug von Städten wie Herne, Bottrop, Salzgitter ...
= 203 Städte in der Grundgesamtheit	

Quelle: eigene Darstellung (nach DTV 2006)

Ergänzend muss bedacht werden, dass der Begriff „Städtetourismus“ impliziert, dass eine Stadt in einem Markt ein Marktteilnehmer ist, der durch gezielte Marktbearbeitung Gäste anzieht und für Zielgruppen spezielle städtetouristische Angebote vorhält. Die amtliche Statistik weist alle Übernachtungen in gewerblichen Betrieben aus, unabhängig vom Anlass einer Reise. Werden in einer Stadt mit 250.000 EW nur 100.000 ÜN gezählt, dann würde diese Zahl schon fast erreicht, wenn jede 10. Person von zwei Verwandten einmal im Jahr einen Besuch erhält, der bzw. die gewerblich übernachtet und die Unternehmen ab und an Geschäftsreisende mit einer Übernachtung empfangen. Solche Relationen lassen berechnete Zweifel zu, dass es sich um das Ergebnis eines Marktprozesses handelt.

Ergänzend lässt sich die Überlegung heranziehen, welchen Anteil der Tourismus an der Gesamtwirtschaftsleistung einer Stadt hat. Da in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung der Tourismus nicht als eigenes Konto geführt wird, sind dabei Abschätzungen erforderlich. Genutzt werden eine die pro Kopf-Wertschöpfung aus den von den statistischen Ämtern publizierten regionalen Wertschöpfungsanalysen sowie zum anderen die in Studien des DWIF ermittelten Ausgaben von Übernachtungsgästen; die absoluten Gesamtwerte werden dann ins Verhältnis gesetzt. Andere Ansätze ziehen die Anzahl sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze im Gast- und Beherbergungsgewerbe heran und setzen diese ins Verhältnis zur Gesamtzahl der Arbeitsplätze einer Stadt. Alle so abgeleiteten Kennzahlen sind dennoch nur grobe Annäherungen, um einzustufen, ob eine Stadt einen ausgeprägten Städtetourismus besitzt. Unschärfen, die zu einer Überschätzung führen, ergeben sich bei der Arbeitsplatzabschätzung aus der Tatsache, dass auch die einheimische Bevölkerung sehr erheblich Arbeitsplätze im Gastgewerbe durch regelmäßige Besuche von Gastronomiebetrieben generiert. Eine

Unterschätzung wiederum kann eintreten, wenn Tourist*innen aus umliegenden Tourismusregionen Tagesausflüge in die betrachteten Städte unternehmen. Diese häufig auch als „Tagestouristen“ bzw. „Tagestouristinnen“ bezeichneten Tagesgäste einer Stadt können erhebliche Wertschöpfungseffekte bewirken, die in der auf Übernachtungsgästen basierenden Berechnung fehlen.

Hinzu kommt für das Vorhaben, dass das Verhältnis von einheimischer Bevölkerung und Gästen maßgeblich mitbestimmt, inwieweit Tourismus mit messbaren Umweltbelastungen im Verhältnis zu den gesamten Umweltbelastungen von Wirtschaft und Bevölkerung beiträgt. Wenn bei 250.000 EW mit über 300 ÜN in ihrer eigenen Stadt pro Jahr, also 75 Mio. ÜN im Jahr am Wohnsitz, 100.000 touristische ÜN im Jahr hinzukommen, dann liegt dieser Wert so gering, dass relevante Größen wie Energie-, Wasser-, Flächenverbrauch oder Abfallaufkommen sich kaum messbar erhöhen. Dies ist schon bei 25.000 EW und durch diese entstehende 7,5 Mio. ÜN auf einem extrem niedrigen Niveau.

Für das Vorhaben wird daher ein Ansatz gewählt, der sich auf die folgenden Bedingungen stützt:

1. Mindesteinwohnerzahl 25.000 EW und
- 2.a mehr als 500.000 Gästeübernachtungen oder
- 2.b Quotient Übernachtungen / (Einwohner x 365) (nachfolgend vereinfacht mit Tourismusintensität TI bezeichnet) größer oder gleich 0,1.

Unter Anwendung dieser Kennzahlen und unter Hinzuziehung der Übernachtungszahlen des Statistischen Bundesamtes ergibt sich eine Liste von 76 verbleibenden Städten für das Vorhaben. Diese sind im Anhang A.1 angefügt. Durch die Veränderung der Basis der als touristisch relevant eingestuften Städte konnte mit der Einteilung und Typologie der Grundlagenstudie aus 2005 nicht weitergearbeitet werden.

2.5 Typologisierung der Städte

Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die verbliebenen 76 Städte sich erheblich bezüglich ihrer touristischen Attraktoren unterscheiden. Um im Vorhaben eine gute Auswahl an Fallbeispielen zu treffen, wurde eine eigene Typologie erstellt. Hierzu wurden zunächst für jede der 76 Städte das touristische Angebot sowie Pull-Faktoren ermittelt. Zur Beschreibung des touristischen Angebotes wurden die in Tabelle 6 aufgeführten Angebotskomponenten erfasst. Die Basis hierzu bildeten die touristischen Informationsseiten sowie ergänzend Informationen einer Internetrecherche (allgemeine Informationsseiten der Städte, Wikipedia).

Tabelle 6: Erhebung des touristischen Angebotes und weiterer Pull-Faktoren

Angebot / Pull-Faktor	Leitfrage für Erhebung	Skala
Stadterlebnis	Kontrast zum ländlichen Raum: Grad des Großstadt- / städtischen Charakters, der aus der Werbung hervorgeht?	0 (keines) bis 5 (umfassend) (Einschätzung, Basis Website)
Stadt- besichtigung	Gibt es Angebote wie Stadtrundfahrten mit z. B. Bussen, Fahrradtouren etc. / Stadtführungen?	Anzahl ständiger Angebote (max. 10)
Kunst/ Kultur- einrichtungen	Gibt es überregional bedeutsame Theater, Museen, Opern, Musicals, ... die beworben werden / zu denen Packages oder Angebote existieren?	Anzahl
UNESCO / Historisches	Gibt es national / international herausragende historische Elemente (materielles / immaterielles Kulturerbe, z. B. Festspiele, Weihnachtsmärkte, historische Straßenfeste)?	Anzahl
Shopping	Gibt es eine Einkaufsstraße / einen Einkaufsbereich, die / der überregional bedeutsam ist und beworben wird (vergleichbar z. B. mit der Maximilianstraße in München oder dem Ku'damm in Berlin)?	0 keine bis 5 (international bekannt)
Essen & Trinken	Gibt es besonders herausragende Gastronomie (Michelin-Sterne oder regionaltypisches, z. B. Biergarten Chinesischer Turm, Fischmarkt, ...) oder Food Feste (Weinfeste, Wurstmärkte), die einen Reiseanlass bilden?	Anzahl (*-Restaurants + sonstiges max. 10)
Aktivitäten in der Region	Gibt es im näheren Umfeld (bis 50km) besonders herausgehobene Aktivitäten / Attraktoren / Ausflugsziele?	Anzahl ständig beworbener Attraktoren (max. 10)
Behörden	Gibt es überregional bedeutsame Behördenstandorte, die Reisen mit Übernachtung in der Stadt nach sich ziehen?	0 keine auf min. Landesebene, 1 Landesbehörden, 2 Bundesbehörden, 3 Landeshauptstadt, 4 Bundeshauptstadt
Unternehmen	Gibt es international bedeutsame Unternehmen, die Reisen mit Übernachtung in der Stadt nach sich ziehen?	Anzahl international bekannter Großunternehmen, max. 10
Bildung	Gibt es Universitäten / Fachhochschulen, die durch Forschungsk Kooperationen und/oder wissenschaftliche Kongresse und Tagungen Übernachtungen nach sich ziehen?	0 keine, 1 bis 5000, 2 bis 10.000, 3 bis 25.000, 4 bis 50.000, 5 mehr Studierende
Events	Gibt es überregional bedeutsame Events, die regelmäßig (min 1x pro Jahr) stattfinden und nicht schon in Kultur aufgeführt sind, z. B. Stadtmarathon, oder Messen?	Anzahl, die beworben werden (max. 10)
Gesundheit und Wellness	Ist Gesundheit / Wellness ein prägender / historisch bedeutsamer Faktor (z. B. Baden-Baden, NICHT Uniklinik)?	0 kein bis 5 prägende Element/e (Basis Website / Prädikate)

Die so erhobenen Daten wurden nun als Grundlage für eine Typologie genutzt. Als Statistik- und Analyse-Software kam SPSS 25 zur Anwendung, als statistische Methode zur Ableitung der Typologie wurde eine K-Means Clusteranalyse genutzt. Zuvor wurden die Merkmale alle auf eine einheitliche Skala zwischen 0 und 1 transformiert. Der Wert 0 stand damit für den auf der genutzten Skala kleinstmöglichen Wert, der Wert 1 für den größten Wert. Z. B. wurde das

Stadterlebnis auf einer Skala von (0) für keines bis (5) für umfassend bewertet. Nach der Skalentransformation wurden daraus die Werte 0 für 0, 0,2 für 1, 0,4 für 2, 0,6 für 3, 0,8 für 4 und 1 für 5. Analog wurde mit allen anderen Merkmalen verfahren, wobei bei den Merkmalen, bei denen die absolute Anzahl herangezogen wurde, das beobachtete Maximum aller Städte auf den Wert 1 gesetzt wurde. Durch die Verwendung einheitlicher Skalen floss jeder Angebotsfaktor mit demselben Gewicht in die Clusteranalyse ein.

Als statistisch stabilste wie auch inhaltlich am schlüssigsten interpretierbare Typologie fand sich eine Lösung mit neun Typen. Innerhalb dieser neun Typen fanden sich einige mathematische Ausreißer (z. B. Berlin, das in allen Parametern über allen anderen Städten liegt), die jedoch gut anderen Clustern zugeordnet werden konnten. Somit konnten sechs gut getrennte und auf Basis der Mittelwerte der in

Tabelle 7 gegebenen Erhebungskriterien interpretierbare Typen von Städten abgeleitet werden. Die inhaltliche Interpretation der Cluster basiert auf den Clustermittelwerten aller Merkmale, den Centroiden. Ein Mittelwert von 0 oder nahe 0 für Angebotsbereiche der 12 in

Tabelle 7 gelisteten Pull-Faktoren gibt an, dass die Städte dieses Clusters in diesem Angebotsbereich über kein Angebot verfügen, Werte nahe 1, dass das Angebot sehr umfassend ist. Ergänzend wurden zur Beschreibung, jedoch nicht zur Berechnung der Cluster, statistische Größen wie Bevölkerungsstand, geöffnete Beherbergungsbetriebe, Ankünfte und Übernachtungen sowie die Tourismusintensität herangezogen.

Tabelle 7 stellt die Ergebnisse der Clusteranalyse dar. Die gefundenen sechs Typen können inhaltlich wie folgt vereinfacht charakterisiert werden (Nummerierung entspricht Cluster in Tabelle 7):

1. Metropolen mit hoher touristischer Angebotsvielfalt
2. Große Städte mit hoher touristischer Angebotsvielfalt
3. Mitttelgroße Städte mit eingeschränkter Angebotsvielfalt
4. Kur- und Gesundheitsstädte
5. Städte mit größeren öffentlichen Institutionen (Behörden, Hochschulen, etc.)
6. Städte mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen

Tabelle 7: Typologie der touristisch relevanten Städte mittels Clusteranalyse

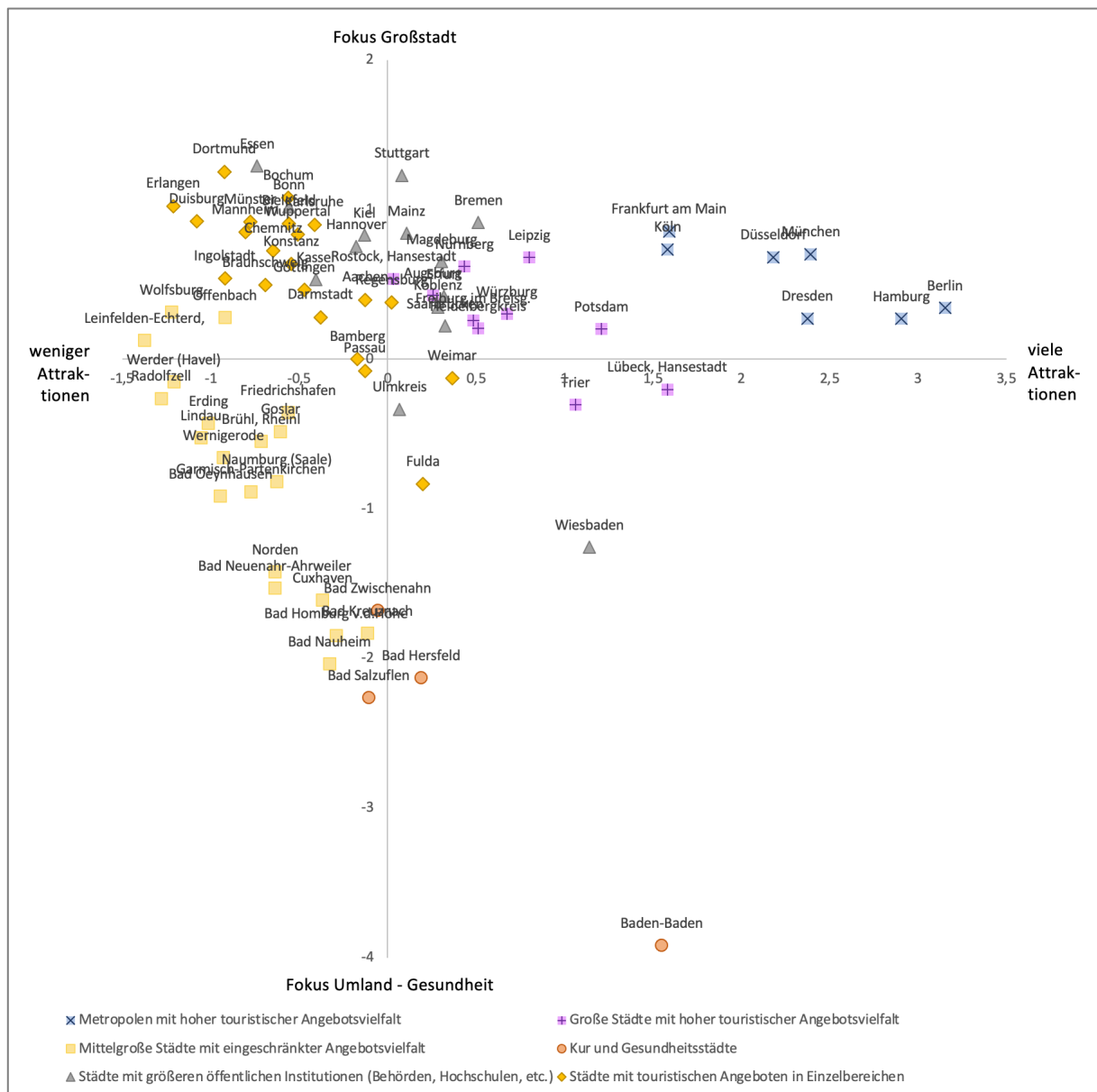
	Cluster 76 Städte mit touristischer Relevanz					
Cluster Nr.	1	2	3	4	5	6
Anzahl Städte	7	10	20	4	14	21
Bewertungskriterium	Standardisierte Cluster-Zentren					
Stadterlebnis (0-1)	1,00	0,68	0,14	0,10	0,56	0,50
Stadtbesichtigung (0-10)	0,99	0,80	0,28	0,70	0,49	0,40
Kunst- / Kultureinrichtungen (Anzahl)	0,77	0,20	0,00	0,03	0,15	0,11
UNESCO / Historisches (Anzahl)	0,60	0,30	0,02	0,01	0,10	0,06

	Cluster 76 Städte mit touristischer Relevanz					
Shopping (0-5)	0,89	0,58	0,02	0,00	0,47	0,37
Essen & Trinken (0-10)	0,93	0,53	0,02	0,28	0,34	0,19
Aktivitäten in der Region (0-10)	0,90	0,66	0,20	0,18	0,55	0,40
Behörden (0-3)	0,77	0,20	0,00	0,00	0,60	0,08
Unternehmen / Wirtschaft (0-10)	0,90	0,37	0,12	0,00	0,28	0,25
Bildung (0-5)	0,97	0,70	0,01	0,00	0,71	0,72
Events (max. 10)	0,89	0,55	0,04	0,08	0,48	0,29
Gesundheit / Wellness (0-5)	0,00	0,00	0,18	0,60	0,08	0,03
Ergänzende beschreibende Parameter, die nicht in die Berechnung der Typologie eingeflossen sind (arithmetisches Mittel)						
Bevölkerung Stichtag 31.12.2016 (Anzahl)	1.403.189	238.101	48.052	41.538	316.856	229.265
Geöffnete Beherbergungsbetriebe (Anzahl)	364	92	53	57	75	52
Angebote Gästebetten (Anzahl)	57.894	9.283	4.131	3.550	7.902	4.717
Gästeübernachtungen (Anzahl)	12.219.294	1.630.868	668.892	676.963	1.327.292	791.743
Gästeankünfte (Anzahl)	5.961.383	823.107	222.615	211.680	731.586	425.800
Tourismusintensität (ÜN / (EW x 365))	0,09	0,1009	0,1695	0,165	0,0421	0,051

Um die Typologie zu visualisieren, wurde zudem mit den Daten der 12 Pull-Faktoren mittels SPSS eine Hauptkomponentenanalyse (Methode der Gruppe der Faktorenanalysen) durchgeführt. Diese erlaubte unter Beibehaltung von ca. 75% der Ausgangsinformation eine Zwei-Achsen Präsentation der 76 Städte. Abbildung 2 mit einer auf zwei Achsen basierenden Repräsentation der 76 ausgewählten Städte mit touristischer Relevanz visualisiert die Typologie mit sechs Clustern der Städte. Hierbei wird sichtbar, dass die Städte der jeweiligen Cluster räumlich nah beieinander liegen. Zugleich zeigt sich aber auch, dass die Cluster räumlich aneinandergrenzen. Dies bedeutet, dass Städte, die im Überlappungsbereich zweier Cluster liegen, sich nicht eindeutig nur einem der sechs gebildeten Tourismus-Städtetypen zuordnen lassen. Diese Unschärfe kann jedoch in dieser Studie hingenommen werden, da sie für die zentrale Forschungsfrage, der Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung, kaum von Bedeutung ist.

Die Faktorenanalyse erlaubt zudem eine inhaltliche Interpretation der beiden Achsen. Die horizontale Achse differenziert bezüglich des Grades der Abdeckung der 12 Pull-Faktoren durch Angebote. Links befinden sich Städte, die im Vergleich zu den großen Metropolen eine weniger reichhaltige Ausstattung mit Pull-Faktoren aufweisen oder diese teils gar nicht besitzen. Recht finden sich die Metropolen / sehr großen Städte, die meist alle Pull-Faktoren abdecken. Entlang der vertikalen Achse zeigt sich eine Differenzierung bezüglich des inhaltlichen Fokus der gefundenen Pull-Faktoren. Oben finden sich Städte, die mit für größere Städte typischen Faktoren ausgestattet sind, wie etwa große Kultureinrichtungen aber auch global agierende Unternehmen, Universitäten und große zentrale Verwaltungseinrichtungen, die ihrerseits insbesondere auch Geschäftsreiseturismus mit sich bringen. Nach unten nimmt dagegen die Bedeutung des Naturraums im Umfeld der eigentlichen Stadt wie z. B. Gebirge, Mittelgebirge, Küste sowie Gesundheitsangebote zu.

Abbildung 2: Zwei-Achsen Repräsentation der 76 ausgewählten Städte mit touristischer Relevanz



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, AFI

2.6 Auswahl der Fallstudien

Die Fallstudien dienten im Projekt dazu, durch eine vertiefende Betrachtung von Einzelfällen einen Einblick in das Zusammenspiel von Stadtplanung und Tourismus zu erhalten. Um dabei den sich aus den verschiedenen Städtetourismustypen ergebenden Unterschieden Rechnung zu tragen, wurde von jedem Städtetourismustyp eine Stadt als Fallstudie ausgewählt (siehe Tabelle 8). Dafür wurden vor allem diejenigen Städte aktiv angesprochen, die nach der durchgeführten Plandokumentenanalyse als interessante Fallbeispiele erschienen und an den vorhergehenden Befragungen teilgenommen hatten.

Tabelle 8: Fallstudienstädte nach Städtetourismustypen

Städtetourismustypen	Fallstudie
1: Metropolen mit hoher touristischer Angebotsvielfalt	Dresden
2: Große Städte mit hoher touristischer Angebotsvielfalt	Würzburg
3: Mittelgroße Städte mit eingeschränkter Angebotsvielfalt	Wernigerode
4: Kur- und Gesundheitsstädte	Baden-Baden
5: Städte mit größeren öffentlichen Institutionen (Behörden etc.)	Koblenz
6: Städte mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen	Regensburg

Im Verlauf des Projektes gestaltete sich der Besuch wegen der COVID-19-Pandemie als herausfordernd für die Fallstudienstädte. Gerade im Tourismusbereich hatten die Verantwortlichen massive Einbrüche zu verkraften und damit verbundene Umstrukturierungen zu leisten. Beispielhaft sei hier nur der Bereich der Messen und Kongresse genannt, der zunächst völlig zum Erliegen kam. Trotz dieser schwierigen Bedingungen konnten fünf der Fallstudienstädte besucht, die dortigen Entwicklungen vertiefend betrachtet sowie mit den verantwortlichen Akteur*innen vor Ort erörtert werden. Der Stadt Würzburg, die in früher Phase des Projektes schon einmal für einen Gesprächstermin in der Stadt zur Verfügung gestanden hatte, war es auf Grund der Pandemie und damit verbundener, veränderter Rahmenbedingungen nicht möglich, für die Phase der Fallstudien einen weiteren Vor-Ort Termin zu organisieren.

3 Ressourcennutzung und Umweltauswirkungen

Die Schonung der natürlichen Ressourcen und die Reduzierung der Umweltauswirkungen von Produktion, Dienstleistung und Konsum sind zentrale Aufgaben der Umweltpolitik und -forschung (Schubert; Schlippenbach und Reißmann 2018; Hirschnitz-Garbers und Langsdorf 2018). Der Städtetourismus wird mit besonderen Aktivitätsmustern und Konsuminteressen sowie tendenziell erhöhtem Ressourcenverbrauch und spezifischen Umweltbelastungen in Verbindung gebracht (Kahlenborn und Atmanagara 1997; Balaš und Strasdas 2019). Öffentliche und private Infrastrukturen und Dienstleistungen stellen sich auf diese Nachfragestrukturen ein. Die Themen Umweltverträglichkeit bzw. ökologische Nachhaltigkeit gewinnen seit vielen Jahren nicht nur für die Stadtentwicklung, sondern auch für das Tourismusmanagement immer mehr an Bedeutung (bereits früh Maier; Strenger und Tröger-Weiß 1988).

3.1 Existierende Ansätze für ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus

Eine nachhaltige, integrierte Stadtentwicklung ist seit vielen Jahren Leitbild der Städtebaupolitik (Verbücheln et al. 2021c). Mit der Leipzig-Charta von 2007 (BMVBS 2007; BBSR 2017), weiterentwickelt mit der „Neuen Leipzig Charta“ von 2020 (BMI 2021), wurde hierüber auch eine europaweite Verständigung hergestellt. Auch in der Tourismuswirtschaft ist seit einigen Jahren das Thema Nachhaltigkeit angekommen (Mosedale und Voll 2018; Balaš und Strasdas 2019; Feil et al. 2022; Booking Holdings 2022; EU Kom 2022; BTag 2022).

Die Auswertung der Fachliteratur bezüglich der ökologischen Nachhaltigkeit des Städtetourismus (siehe die Bibliografie im Anhang B1) zeigt auf, dass im Bereich des Tourismus das Thema ökologische Nachhaltigkeit (Umweltverträglichkeit) neben den sozio-kulturellen Aspekten vor allem auf die vom Tourismus beeinträchtigten sensiblen Naturlandschaften im In- und vor allem im Ausland Bezug nimmt (so z. B. Coch et al. 2014). Umweltbelange des Städtetourismus werden dagegen nur selten thematisiert. Hierbei stehen Umwelteffekte des touristischen Verkehrs und von touristisch mitgenutzten Großveranstaltungen im Kontext der Debatte über den sog. „Overtourism“ (Roland Berger GmbH 2018) im Vordergrund.

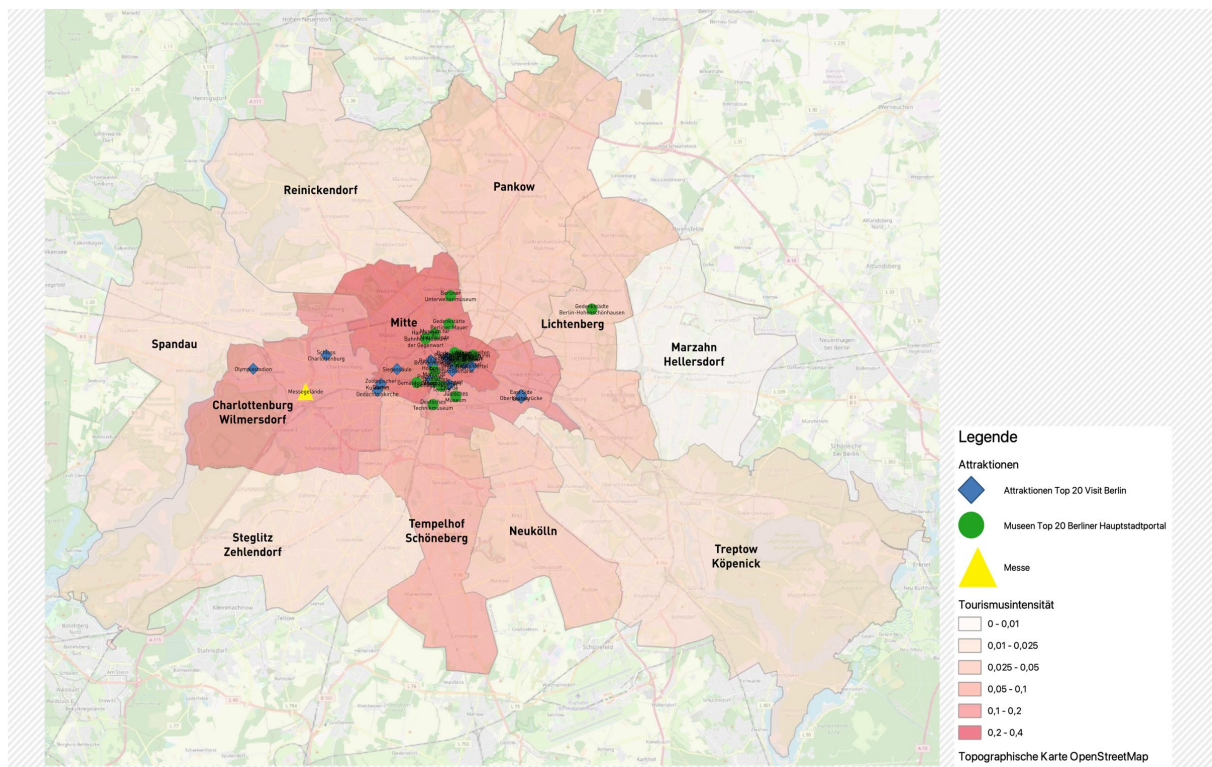
Für spezielle Konzepte einer integrierten, nachhaltigen Tourismus- und Stadtentwicklung finden sich bisher nur wenige Praxisbeispiele aus der kommunalen Planung. Neuere Konzepte wie die Nachhaltigkeitskonzeption Städtetourismus Hamburg von 2017 (NIT und Mascontour 2017) oder das Stadtentwicklungskonzept 2030 Berlin (Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2015) stellen für große Städte erste Ansätze zur stärkeren Berücksichtigung von Umweltbelangen des Städtetourismus dar (siehe auch Dresden, Stadtverwaltung 2016b, 2019). Bemerkenswert sind hierbei die stadtplanerischen Ziele im Hinblick auf die Bündelung oder räumliche Diversifizierung der Tourismusnachfrage Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2015, S. 33 und die Einschätzung der räumlichen Umweltauswirkungen im Vergleich dieser Strategien. Auch gibt es bei einzelnen mittelgroßen Städten Leitbilder und Konzepte für den Tourismus, welche auf die Umweltbelange bereits näher eingehen (z. B. Stadt Rottweil, Stadtverwaltung 2012).

Die Ergebnisse aus der Analyse von Planungsdokumenten aus den 76 touristisch relevanten Städten Deutschlands bestätigen dieses Bild. Nur selten werden hier Umweltbelange bzw. die ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus explizit benannt oder gar als Planungsbelang konzeptionell berücksichtigt (Näheres dazu im folgenden Kapitel).

Schließlich erscheint gerade bei großen Städten beachtenswert, dass die aus dem Tourismus entstehenden Belastungen sich nicht gleichmäßig auf das Stadtgebiet verteilen. Meist finden sich

durch die historische Stadtentwicklung die wichtigsten Attraktoren der Städte im Stadtzentrum: historische Gebäude, Museen sowie eine hohe Dichte an attraktiven Einzelhandelsgeschäften können hier beispielhaft genannt werden. Die Hauptbahnhöfe und Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrssystems befinden sich ebenfalls meist im Stadtzentrum. In Folge haben sich in Nähe der Hauptattraktionen und der Verkehrsknotenpunkte Hotelbetriebe angesiedelt, da Tourist*innen bereit sind, für Übernachtungen in den nahe zu den Attraktionen und Verkehrsknotenpunkten gelegenen Hotels höhere Preise zu bezahlen. Zentralität, Nähe zu Attraktionen und Verkehrsknotenpunkten korrelieren daher mit dem Aufkommen an Tourist*innen innerhalb einer Stadt. Abbildung 3 verdeutlicht dies am Beispiel der Berliner Stadtbezirke.

Abbildung 3: Top-Attraktionen Berlins und Tourismusintensität



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, AFI

Das Beispiel Berlin verdeutlicht, dass die Umweltauswirkungen des Städtetourismus sich räumlich sehr unterschiedlich innerhalb einer Stadt verteilen. In Berlin wird sichtbar, dass eine massive Konzentration des Tourismusgeschehens in Berlin Mitte besteht, gefolgt von den Bezirken Charlottenburg-Wilmersdorf und Friedrichshagen-Kreuzberg. Nachfolgend fällt die Tourismusintensität so stark ab, dass die Umweltauswirkungen des Tourismus im Verhältnis zu denen der Wohnbevölkerung kaum mehr ins Gewicht fallen. Da es in diesen Bezirken auch kaum oder keine stärker frequentierten touristischen Attraktionen gibt, fehlen potenziell auch Ansatzpunkte für Managementmaßnahmen oder eine konkrete Berücksichtigung des Tourismus in Planungsprozessen.

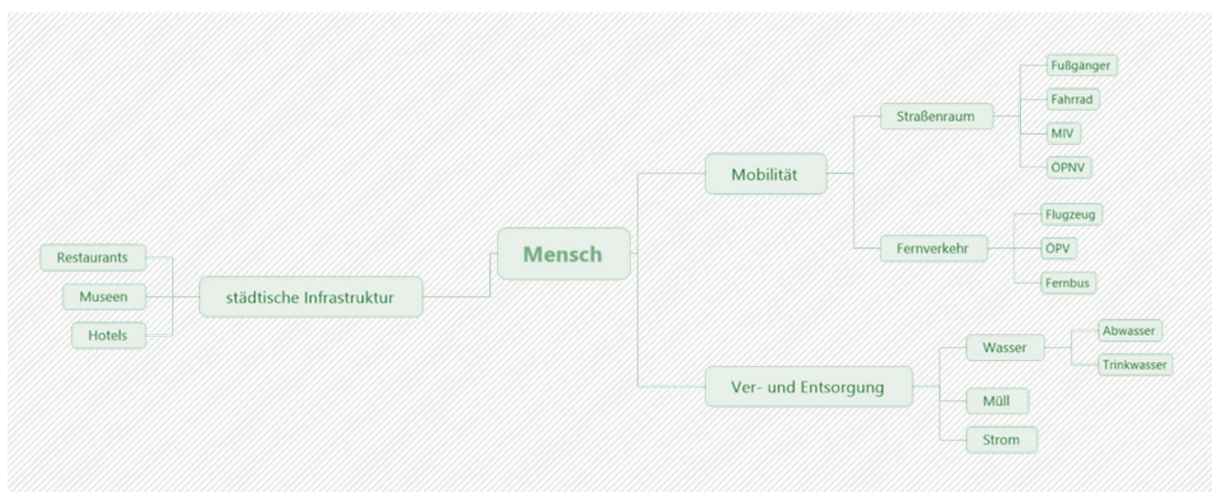
Für das Vorhaben hat dies zu Folge, dass die Bewertung des Tourismus mit seinen möglichen Umweltauswirkungen räumlich differenziert in Orientierung an den touristischen Attraktoren jeder Stadt erfolgen muss. Zu diesen zählen auch Einrichtungen, die nur zeitweise eine touristische Wirkung haben, sofern diese dann erheblich ist. Am Beispiel Berlin wird dies am Messegelände und dem Olympiastadion deutlich.

3.2 Ermittlung der qualitativen und quantitativen Ressourceninanspruchnahme und Umweltauswirkungen in der Stadt

Ressourceninanspruchnahme und Umweltauswirkungen des Städtetourismus sind in quantitativer wie auch qualitativer Hinsicht noch nicht ausreichend erfasst, Ursachen und Wirkungsverflechtungen sind im Umweltbezug noch wenig erforscht. Dies gilt speziell für die Interaktion mit dem urbanen Raum und damit für die Steuerungspotenziale einer ökologisch orientierten Stadt- und Freiraumplanung.

Daher ist von grundsätzlichem Interesse festzustellen, welche möglichen Ressourcen dies umfasst, welche durchschnittlichen Verbrauchswerte (z. B. Wasserverbrauchsmengen, Energiekonsum, ÖPNV-Beförderungszahlen) sich ergeben und wie der Tourismus diese Werte beeinflusst. Für die qualitative und quantitative Analyse der Ressourcennutzung des Tourismus und deren Umweltauswirkungen sollten daher im Rahmen der Literaturlauswertung, Plananalysen, Befragungen und Fallstudien verschiedene Daten (z. B. absolute Zahl der Tourist*innen, Besuchs- / Übernachtungszahlen, tourismusspezifische Verkehrsdaten) ermittelt und ausgewertet werden.

Abbildung 4: Mensch-Umwelt, Interaktion mit urbanem Raum, beispielhaft/nicht vollständig



Quelle: eigene Darstellung, AFI

Der Verbrauch von Ressourcen wie Wasser, Rohstoffen und Energie aber auch die touristische Mobilität und Nutzung städtischer Infrastruktur wie Hotels, Gastronomie, Museen und sonstige Angebote haben ohne Zweifel Auswirkungen auf die Umwelt. Städtetourismus trägt innerhalb des Verflechtungsbereichs Mensch-Umwelt (vgl. Abbildung 4) einen Teil zu den Verbrauchszahlen bzw. Umweltauswirkungen bei.

Welche anteiligen Wirkungen der Tourismus aber genau in einer Stadt bezüglich der qualitativen und quantitativen Ressourceninanspruchnahme und Umweltauswirkungen hat, lässt sich nur sehr schwer aus den aktuell zugänglichen Zahlen und Statistiken herauslesen.

Zu der Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen und den Auswirkungen wirtschaftlicher und sonstiger Tätigkeiten auf die Umwelt liegen allgemein umfangreiche qualitative und quantitative Daten vor (vgl. z. B. Kleinhüchelkotten; Neitzke und Moser 2016). Bei umfassenden Berichten und Zusammenstellungen wie zum Beispiel dem Bericht für Deutschland 2016 (Lutter et al. 2016) oder der Reihe „Daten zur Umwelt“ des Umweltbundesamtes (zuletzt Aubrecht et al. 2021) sind jedoch keine tourismusspezifischen Daten enthalten oder aus den hier bereitgestellten Daten ableitbar. Auch bei Untersuchungen zu einzelnen, für den Tourismus

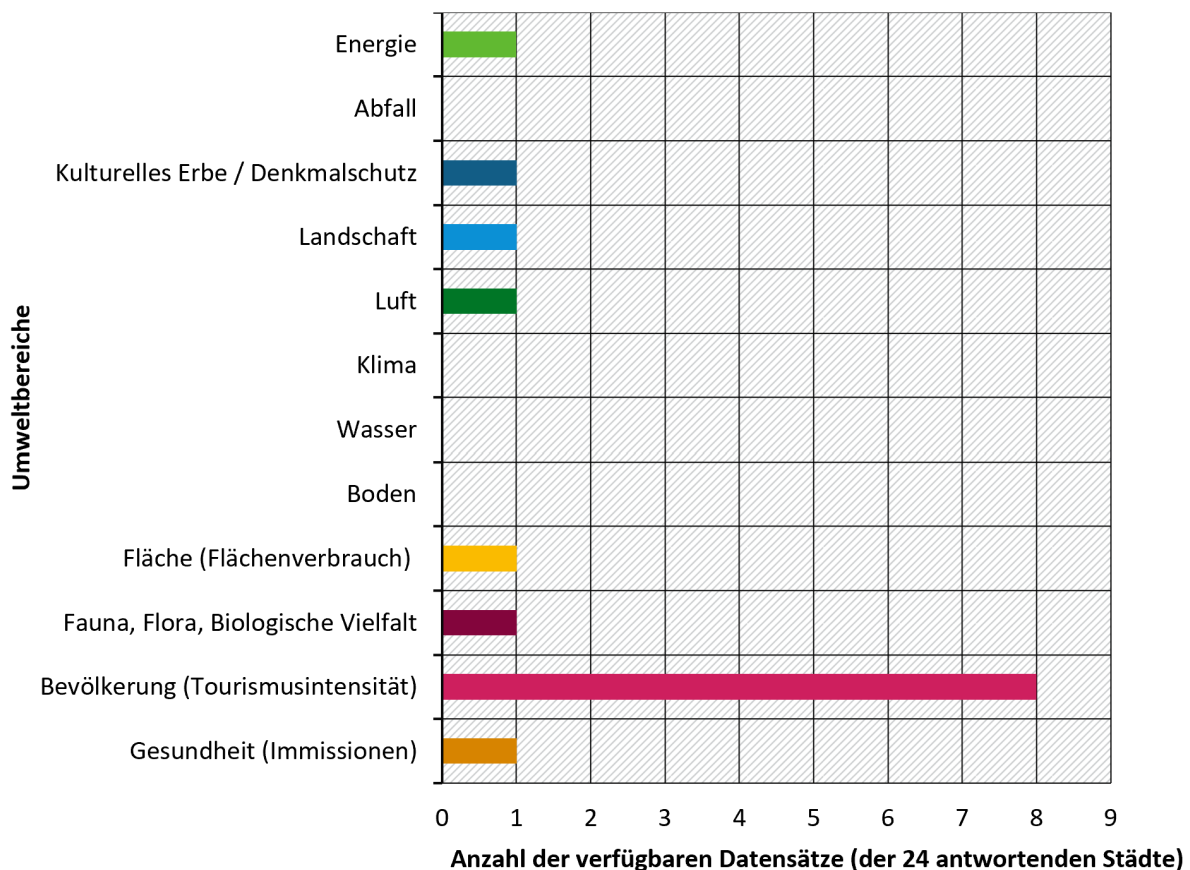
besonders relevanten Umweltwirkungsbereichen wie zum Beispiel den klimawirksamen Emissionen des deutschen Reiseverkehrs (Schulz et al. 2020) werden keine tourismusspezifischen Aussagen getroffen, die die Umweltauswirkungen des Städtetourismus konkret adressieren.

Auch nach ausgiebiger Recherche lassen sich jedoch für die kommunale Ebene kaum aussagekräftige Zahlen dazu finden. Zum einen, weil diese von den zuständigen Instanzen (Gemeinden, Versorgungswerke, etc.) nicht dezidiert erhoben werden (können). Zum anderen wollen private Unternehmen mit Bike-/Car-Sharing-Angeboten, aber auch Betreiber*innen der ÖPNV-Angebote, Nutzungsdaten nicht preisgeben.

Des Weiteren brachte die Analyse der Planungsdokumente keine spezifizierten Daten zu dem Ressourcenverbrauch und den Umweltauswirkungen des Städtetourismus hervor. Aus diesem Grunde wurde die anschließende Online-Befragung der 76 touristisch relevanten Städte in Deutschland ergänzend dazu genutzt, spezifische Werte und Einschätzungen zu den Umweltauswirkungen des Tourismus und den diesbezüglich verfügbaren Daten zu erhalten.

Allerdings zeigen auch die Ergebnisse der Online-Befragung bezüglich der Datenlage ein ernüchterndes Bild (Abbildung 5). Lediglich bei dem Umweltbereich „Bevölkerung (Tourismusintensität)“ liegen in zahlreichen Städten Daten vor, überwiegend Übernachtungs- oder Ankunftsdaten. Bei den meisten anderen Daten wird nicht angegeben, um welche Art von Daten es sich im Einzelnen handelt. Teilweise führen die Städte auch Datenerhebungen durch, die auf ihre speziellen Standortgegebenheiten ausgelegt sind, wie zum Beispiel der Energieverbrauch bei der Landstromversorgung für den Kabinenschiffahrtstourismus. Entsprechende Indikatoren sind dann nur auf Städte mit vergleichbaren Standortbedingungen übertragbar.

Abbildung 5: Verfügbarkeit von Umweltdaten zum Tourismus



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, UniBw M FRM

Schließlich wurden in Ergänzung der Online-Befragung auch zu diesem Zweck mit Akteur*innen einer kleineren Anzahl ausgewählter Städte, welche die sechs Typen von Touristenstädten in Deutschland repräsentieren, leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Auch diese Fachgespräche kamen zu keinem anderen Ergebnis, was die mangelhafte Verfügbarkeit von Umweltdaten in Bezug auf die Auswirkungen des Städtetourismus betrifft.

Durch den intensiveren Austausch mit den Akteur*innen der fünf ausgewählten Fallstudienstädte sowie im Rahmen von fünf Fachworkshops konnten im weiteren Verlauf des Forschungsvorhabens zumindest noch einige qualitative Erkenntnisse in Bezug auf die Ressourceninanspruchnahme und die Umweltauswirkungen des Städtetourismus gewonnen werden. Dies wird in den nachfolgenden Kapiteln dargelegt.

Vor dem Hintergrund der geschilderten, schwierigen Datenlage ist einerseits der Wunsch nachvollziehbar, mit Hilfe von umfassenden Indikatorensystemen die Informationssituation im Bereich des Städtetourismus und insbesondere der diesbezüglichen Umweltbelange zu verbessern. Andererseits mahnt die bisherige Situation in der Praxis zur Vorsicht: umfangreiche Indikatorensets laufen ins Leere, wenn entsprechende Daten nicht vorliegen und auch nicht unter realistischen Bedingungen kontinuierlich generiert werden können. In Kapitel 6 wird im Hinblick auf die Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus ein praxisorientiertes Indikatorenset vorgestellt, welches in der Zusammenarbeit von Stadtplanungs- und Tourismusstellen zur Anwendung gebracht werden kann.

4 Transformation zu einem nachhaltigeren Städtetourismus

4.1 Bestandsaufnahme: aktuelle Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung

Für eine Bestandsaufnahme, wie die Belange des Tourismus im Kontext der Stadtplanung und im Umweltbezug behandelt werden, wurden die für den Tourismus relevanten Planungsdokumente der informellen und formellen kommunalen Planung mit einem einfachen Kriterienkatalog für die 76 ausgewählten Städte vergleichbar analysiert. Die Ergebnisse dieser Auswertung sind in einer Analyse-Matrix (siehe Anhang A.1, Tabelle 11) zusammengestellt. Diese Untersuchung gibt erstmalig einen Überblick, ob und ggf. in welcher Art und Weise die Belange des Tourismus stadt- und umweltpolitischerisch adressiert werden. Dabei wird in der Matrix unterschieden, ob der Tourismus lediglich indirekt oder bereits explizit thematisiert wird, ob er darüber hinaus als Planungsbelang für die Abwägung identifiziert wird oder ob sogar normative Festlegungen zum Tourismus getroffen oder Maßnahmen bzw. Handlungsempfehlungen formuliert werden. Für die Kategorisierung, ob der Tourismus indirekt oder explizit behandelt wird, wurde im Vorfeld eine Reihe von Suchbegriffen festgelegt. Daraufhin wurden die zu den Suchbegriffen gefundenen Textpassagen in den Planungsdokumenten gesichtet und ausgewertet, ob der Tourismus als Planungsbelang für die Abwägung identifiziert, normative Festlegungen dazu getroffen oder Handlungsempfehlungen formuliert wurden.

Suchbegriffe für „Tourismus explizit thematisiert“

- ▶ touris (für Tourist*innen, Tourismus, touristisch etc.)
- ▶ Fremdenverkehr (altmodische Bezeichnung für Tourismus)

Suchbegriffe für „Tourismus indirekt thematisiert“

- ▶ Gast (auch für Gaststätte, Gastgewerbe etc.)
- ▶ Gäste
- ▶ Besucher (auch für Besucherin, Besucher*innen)
- ▶ Hotel
- ▶ Kultur (auch für kulturell etc.)
- ▶ Erholung
- ▶ Freizeit
- ▶ Sport
- ▶ Veranstaltungen
- ▶ Event

In die Analyse wurden neben den Planungsdokumenten der formellen kommunalen Gesamtplanung resp. Bauleitplanung und informellen Gesamtkonzepten wie

Stadtentwicklungspläne oder Quartierspläne auch die für den Tourismus im weitergehenden Sinne relevanten formellen und informellen Fachplanungen und -konzepte einbezogen.

Untersuchte Planunterlagen

- ▶ Flächennutzungsplan (mit integriertem Umweltbericht),
- ▶ Bebauungsplan (mit integriertem Umweltbericht) sowie Stadtumbau- und Sanierungspläne,
- ▶ Stadtentwicklungsplan,
- ▶ Quartiersplan / Strukturplan / Rahmenplan,
- ▶ Tourismuskonzept / Tourismusstrategien,
- ▶ Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzept,
- ▶ Kultur- / Freizeit- / Sportkonzept,
- ▶ Verkehrs- / Mobilitätskonzept,
- ▶ Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum- und Naturschutzpläne,
- ▶ Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte.

Bei der Dokumentenrecherche fällt zunächst auf, dass der Grad der von den Städten über ihre Web-Seiten gewährten allgemeinen Zugänglichkeit der Dokumente sehr variiert. Bei der sehr großen Anzahl vorhandener Pläne und Konzepte in den Städten erfolgt bei der Recherche und Auswertung eine Beschränkung auf neuere Pläne aus den letzten 10 bis 15 Jahren.

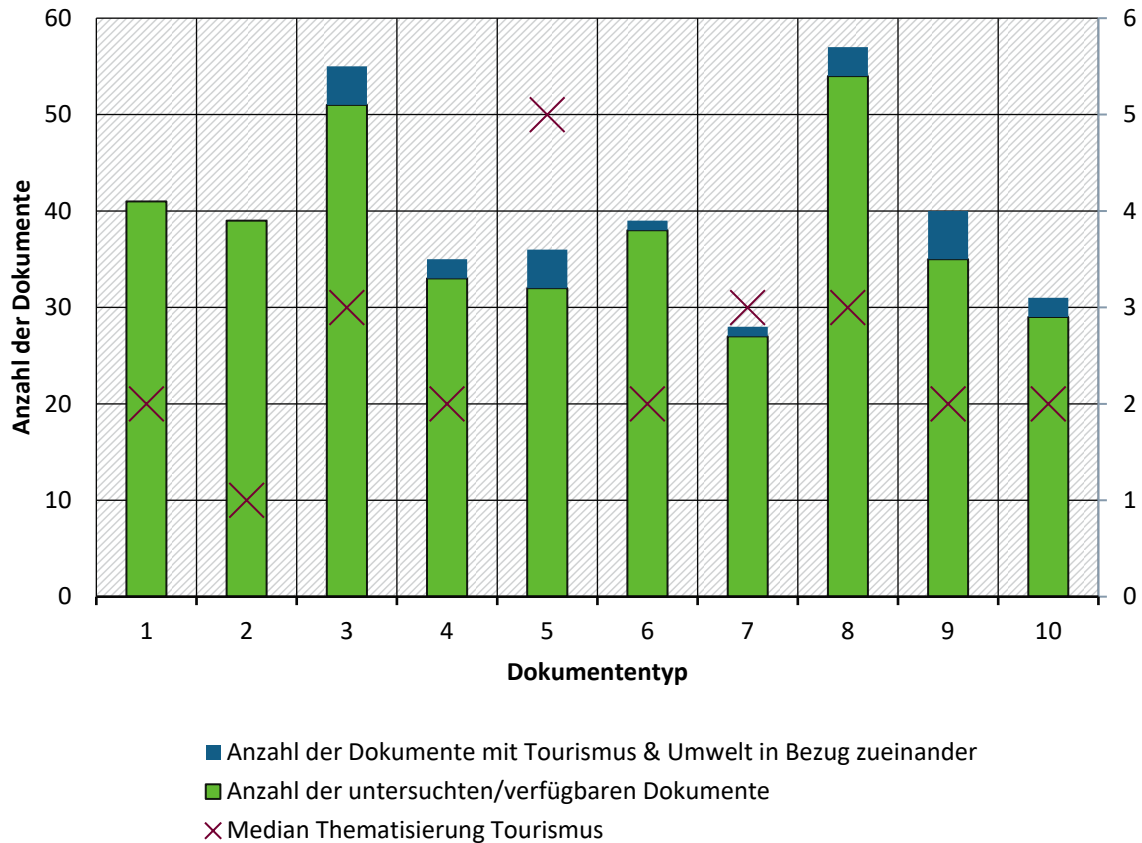
Im Falle der Flächennutzungspläne, deren Aufstellung nach BauGB Pflicht ist und die deshalb grundsätzlich flächendeckend in allen Städten vorliegen müssen, werden auch Pläne, die über 10 bzw. 15 Jahre alt sind, aufgeführt. Sie werden als veraltete Pläne gesondert gekennzeichnet. Nicht digital vorhandene Dokumente werden als solche gekennzeichnet und in der Analyse nicht berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Planungsanalyse sind in Tabelle 11 (siehe Anhang A.1 Ergebnisse der Dokumentenanalyse) und als kompakte Übersicht in Abbildung 6 dargestellt. Allgemein ist die Thematisierung des Tourismus in den informellen Planwerken höher als in den formellen. Am häufigsten wird dabei in den Stadtentwicklungsplänen auf den Tourismus eingegangen. In den Fachplänen und -konzepten kommen die Belange des Tourismus erwartungsgemäß vor allem bei den Tourismuskonzepten klar zum Ausdruck, darüber hinaus spielt der Tourismus bei den Kultur- / Freizeit-, Sportkonzepten sowie den Verkehrs- / Mobilitätskonzepten eine etwas größere Rolle und wird hinlänglich als Planungsbelang identifiziert. Die Umweltbelange des Tourismus hingegen werden nur in den wenigsten Plänen und Konzepten thematisiert.

Vergleicht man grob die verschiedenen Städtetypen (zu der Tourismusstädtetypisierung siehe Kapitel 2 Abschnitte 2.4 und 2.5), so wird vor allem in den großen Metropolen und Städten mit hoher touristischer Angebotsvielfalt der Tourismus öfter als Planungsbelang identifiziert und in Teilen auch normative Festlegungen oder Handlungsempfehlungen in einigen der ausgewerteten Plandokumente formuliert. In Städten mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen, wie zum Beispiel Aachen, wird der Tourismus in aller Regel nur als Planungsbelang identifiziert. In einzelnen Fällen, wie beispielsweise Ingolstadt, gibt es sowohl

bei informellen Gesamtplanungen als auch einigen Fachkonzepten Maßnahmen / Handlungsempfehlungen zum Tourismus.

Abbildung 6: Übersicht über die Dokumentenanalyse



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, UniBw M FRM

Legende

- | | |
|-----|--|
| 1) | Flächennutzungspläne (mit integriertem Umweltbericht) |
| 2) | Bebauungspläne (mit integriertem Umweltbericht) / Stadtumbau- und Sanierungspläne) |
| 3) | Stadtentwicklungspläne |
| 4) | Städtebauliche Quartierspläne / Strukturpläne / Rahmenpläne |
| 5) | Tourismuskonzepte (einschl. Tourismusstrategien) |
| 6) | Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzepte |
| 7) | Kultur- / Freizeit- / Sportkonzepte |
| 8) | Verkehrs- / Mobilitätskonzepte |
| 9) | Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum-, Naturschutzkonzepte |
| 10) | Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte |

Bei wenigen Flächennutzungsplänen ist eine explizite Ausweisung von Tourismusbereichen vorhanden. Hierbei wird jedoch in keinem Fall ein direkter Zusammenhang mit dem Thema Umwelt hergestellt. In Frankfurt am Main wurden zum Beispiel im Flächennutzungsplan normative Festlegungen zum Thema Tourismus getroffen, dieser allerdings nicht im Kontext der Umweltbelange betrachtet. Generell ist zu konstatieren, dass der Tourismus im Rahmen der Flächennutzungsplanung meist nur eine untergeordnete Rolle einnimmt. Häufig wird er zwar (direkt oder indirekt) thematisiert, aber nur selten als Planungsbelang identifiziert oder mit normativen Festlegungen bedacht.

Die Untersuchung von einigen aktuelleren Bebauungsplänen pro Stadt, die im Hinblick auf eine potenzielle Relevanz für die Tourismusentwicklung ausgewählt wurden (z. B. Pläne für Innenstadtbereiche bzw. „Urbane Gebiete“ oder Flächen für Erholung, Freizeit und Sport), zeigt ähnliche Ergebnisse wie die der Flächennutzungspläne. Nur selten wurden explizite Betrachtungen in Bezug auf den Tourismus angestellt, wie zum Beispiel in Dresden. Eine Untersuchung des Tourismus im Hinblick auf seine Umweltauswirkungen war nicht erkennbar.

Quartierspläne weisen nur selten Hinweise auf Tourismus in den entsprechenden Quartieren auf. Dementsprechend gibt es auch nur vereinzelt Verknüpfungen zwischen Tourismus und Umwelt in diesem Bereich. So sind zum Beispiel in Hamburg beide Themen im Zusammenhang behandelt worden. Maßnahmen / Handlungsempfehlungen für den Tourismus wurden in Quartiersplänen generell kaum ausgewiesen. Stadtentwicklungspläne hingegen thematisieren den Tourismus deutlich öfter. Zusätzliche Tourismusangebote als Maßnahmen einer attraktiven Stadtentwicklung sind häufig in Konzepten zur Innenstadtentwicklung integriert. Die Nutzung von Innenstädten als reine Einzelhandelsstandorte hat sich in den letzten Jahren vor allem durch den Internethandel geändert. Auch wenn Einkaufen immer noch eine zentrale Rolle für die Besucher*innen der Innenstädte spielt, wird es oft kombiniert mit Freizeitaktivitäten. So will beispielsweise die Stadt Dortmund in ihrer Innenstadtentwicklung die City als „Ort des Austausches, der Kommunikation und Begegnung“ stärken und setzt daher auf verschiedene Veranstaltungsformate sowie die Ausweitung des Gastronomieangebotes (Wilde 2019). Solche Konzepte betrachten den Tourismus zwar umfassend mit und es werden auch touristische Maßnahmen für die Stadtentwicklung empfohlen, aber eine Betrachtung der direkten und indirekten, positiven und negativen Umweltauswirkungen durch den Tourismus findet nicht statt. „Umweltverbessernde Maßnahmen vorantreiben“ ist zwar eine der selbst gestellten Aufgaben für das Konzept zur Entwicklung der City Dortmund (Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt 2014, S. 9). Die Maßnahmen dazu, wie z. B. Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs durch eine Radstation am Bahnhof oder der Ausbau der Grünflächen, betrachten den Tourismus aber nur partiell (ebenda).

Zusammen betrachtet ergibt sich für die vorgenannten, querschnittsorientierten Planwerke der Stadtplanung als räumliche Gesamtplanung, dass bei einer größeren Maßstabsebene wie insbesondere bei den Stadtentwicklungsplänen der Tourismus tendenziell eine größere Rolle als Planungsbelang und Handlungsfeld spielt. Pläne mit einem kleinteiligen Maßstab wie Quartierspläne und Bebauungspläne weisen dagegen eher seltener konkrete Bezüge zum Tourismus auf, ausgenommen Pläne mit einem Schwerpunkt auf die touristische Infrastruktur.

Häufig werden für den Tourismus in den entsprechenden Tourismusstrategien und -konzepten Handlungsempfehlungen für die zukünftige Entwicklung gegeben. Im Gegensatz zu den anderen betrachteten Dokumententypen gibt es hier zahlreiche Hinweise darauf, dass eine Verbesserung der Umweltbedingungen, beispielsweise durch das Einrichten neuer Radwege, autofreier Innenstädte oder neuer Parks, auch zu einer Verbesserung der Tourismussituation in der Stadt führen kann. In Hamburg werden in der 10 Jahres Strategie Tourismus besonders im Kontext als Umwelthauptstadt 2011 die Umweltbelange thematisiert (Handelskammer Hamburg 2011). Auf

die zunehmende Nachfrage nach umweltgerechten Veranstaltungen (vgl. Mager et al. 2020) wird ebenfalls eingegangen. So soll sich die MICE-Branche (Meetings Incentives Conventions Exhibition) beispielsweise mit Umwelt-Siegeln zertifizieren lassen.

In ihrem Strategiepapier 2017 – 2021 setzt sich die Tourismus & Congress GmbH in Bonn zum Beispiel mit dem Thema Nachhaltigkeit und Umwelt auseinander. Unter dem Titel „Konferenzstandort der Nachhaltigkeit“ werden die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt für die Kongressregion Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler als Schwerpunkte festgelegt (Tourismus & Congress GmbH Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler 2021). Auch in Mainz werden in der Tourismusstrategie Rheinhessen Umweltbelange im Kontext des Tourismus betrachtet (Inspektour GmbH 2017).

Nicht in jeder Stadt gibt es Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / oder Dienstleistungskonzepte. In den vorhandenen, analysierten Konzepten ist der Grad der Thematisierung des Tourismus sehr heterogen. Das Einzelhandelskonzept in Düsseldorf greift den Tourismus beispielsweise als wichtigen Faktor auf und verfolgt als Planungsziel auch die Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes in touristisch relevanten Lagen (Düsseldorf, Stadtverwaltung 2017). In vielen anderen Städten ist der Tourismus in diesen Konzepten oft nur als Planungsbelang identifiziert, direkt oder indirekt thematisiert oder sogar gar nicht erwähnt.

Die Kultur- / Freizeit- und Sportkonzepte, die in den meisten größeren Städten vorhanden sind, richten sich hauptsächlich an das Interesse der städtischen Einwohner*innen und gehen kaum auf die Belange der touristischen Gäste ein. Trotzdem gibt es auch vereinzelt Städte, die Maßnahmen oder Handlungsempfehlungen für den Tourismus in diesen Konzepten formulieren. In Erfurt zum Beispiel wird auf Synergieeffekte der Kulturkonzeption mit den Tourismusbereichen eingegangen (Erfurt, Stadtverwaltung 2008). Auch in Kassel wird die Zusammenarbeit zwischen Kultur und Tourismus betont (Kassel, Stadtverwaltung 2019). In keinem der untersuchten Plandokumente dieser Kategorie konnte aber die Behandlung von Zusammenhängen mit der Umwelt festgestellt werden.

Kommunale Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzepte greifen häufiger das Thema Tourismus auf, oft im Zusammenhang mit dem Radwegenetz oder dem Ausbau des ÖPNV. Hier ist auch meist ein direkter Bezug zu Umweltauswirkungen dargestellt. Bei Radwegen wird besonders auf den Ausbau der Möglichkeit zur Ladung von Elektrofahrrädern und die allgemeine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Ausbau des Radwegenetzes) als Attraktivitätsfaktoren für den Tourismus hingewiesen. In Trier werden zum Beispiel Empfehlungen formuliert, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu verbessern und die Aufstellung weiterer Abfalleimer entlang der Radwege vorzunehmen, um der wachsenden Müllproblematik entgegenzuwirken (PTV 2006).

In Umweltschutzkonzepten und Umweltfachplanungen ist eine thematische Verknüpfung mit dem Tourismus nur selten zu finden. Allerdings zeigt sich auch in diesem Bereich, dass bei Städten, welche in anderen Themen / Plandokumenten bereits positiv aufgefallen sind, auch hier der Zusammenhang zwischen Tourismus und Umwelt mehr Beachtung findet als bei jenen Städten, die kaum oder häufig ältere Konzepte (älter als 10 bis 15 Jahre) haben.

Als Ergänzung zu der Auswertung von Planungsdokumenten wurde eine Online-Befragung von Vertreter*innen der Stadtplanung und des Tourismus in den 76 analysierten Städten vorgenommen. Die Umfrage dient der unterstützenden Beantwortung der Fragen, wie der Tourismus im Kontext der Stadtplanung in deutschen Städten aktuell bearbeitet wird und mit welchen Planungsinstrumenten oder Maßnahmen die Tourismusentwicklung und dessen Auswirkungen auf die Umwelt beeinflusst werden können. Zusätzlich sollten daraus Erkenntnisse über die Ressourceninanspruchnahme und Umweltauswirkungen des Tourismus

gewonnen werden, da in den analysierten Planungsdokumenten nur wenige Hinweise auf die Umweltbelange des Tourismus zu finden waren.

Die Online-Befragung der Stadtplaner*innen besteht aus 20 fachlichen Fragen und 6 Fragen zum fachlichen Tätigkeitsprofil der Befragten und dem Städteprofil (Zuordnung der Städtetypen und Bundesländer). Relevante Fragestellungen beziehen sich hierbei auf die politische bzw. wirtschaftliche Wichtigkeit des Tourismus in den Städten sowie die durch den Tourismus entstehenden Auswirkungen auf die Umwelt und die Bewohner*innen. Ebenso werden umgekehrt auch die Auswirkungen der Umweltqualitäten oder -probleme auf den Tourismus abgefragt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Erfragung, wie der Tourismus und speziell dessen Umweltbelange in der Stadtplanung eingebunden sind und mit welchen stadtplanerischen Strategien, Instrumenten und Maßnahmen die Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung Berücksichtigung finden.

Die Befragung wurde von Mitte Januar bis Anfang März 2020 durchgeführt. Die E-Mail-Adressen zur Ansprache der Befragten wurden zuvor im Internet recherchiert, bei vielen der Städte handelte es sich dabei um Funktions-E-Mail-Adressen (wie stadtplanung@beispielstadt.de) ohne eine konkrete Ansprechperson.

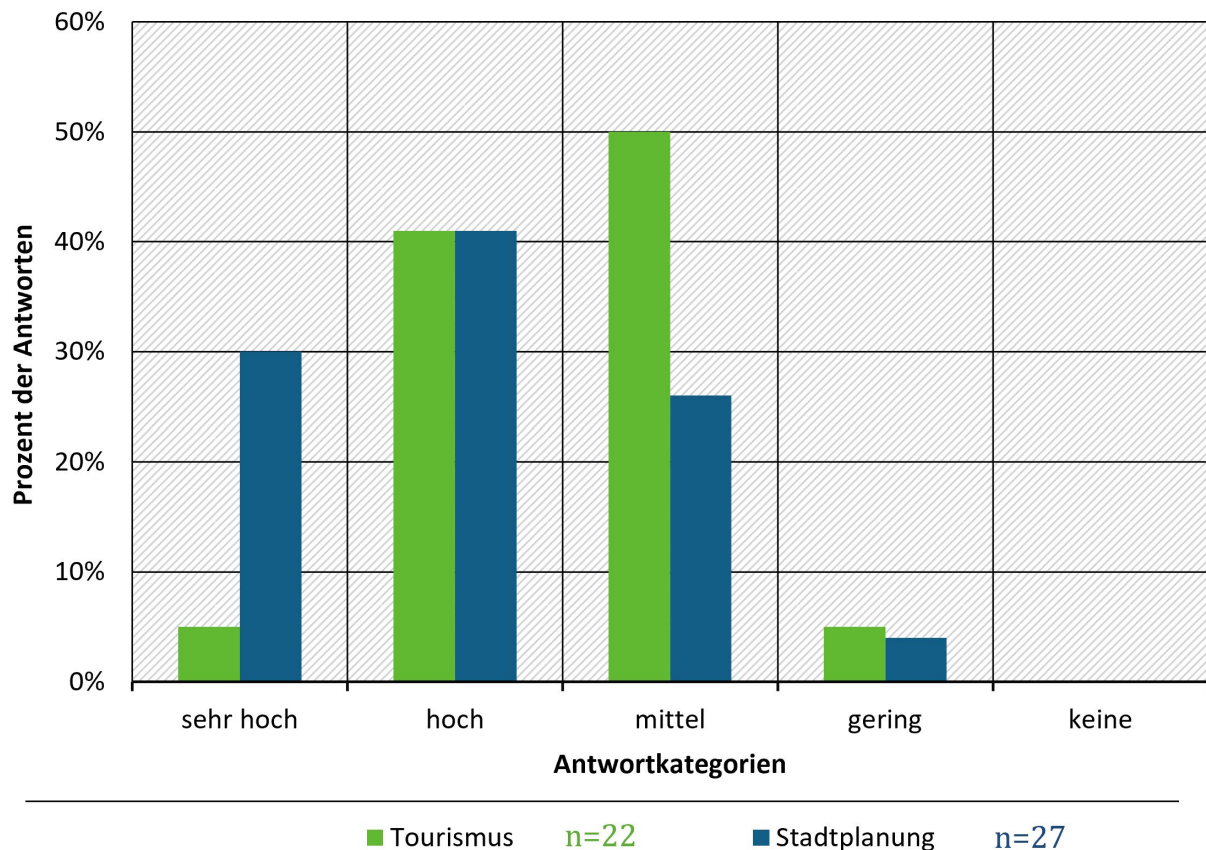
Insgesamt wurde die Online-Befragung 51-mal aufgerufen, allerdings wurde diese häufig gar nicht oder nur unvollständig beantwortet oder verfrüht abgebrochen. In der Befragung bestand kein Zwang, auf alle Fragen einzugehen, das heißt, Fragen konnten übersprungen werden, auch wenn nichts ausgewählt wurde. Dadurch kommt es zu einer starken Schwankung in der Anzahl der Antworten.

Ausgehend von den 27 Personen, die die ersten Fragen beantwortet haben, läge die Rücklaufquote bei 35%. Allerdings wurden diese von sechs Personen verfrüht abgebrochen (2/3 der Befragung), sodass eher von einer Rücklaufquote von 28 % gesprochen werden kann. Auch wenn dies für eine Umfrage eine gute Quote ist, ist die absolute Anzahl der Antworten relativ gering, was die Aussagekraft der Befragung einschränkt. Rückmeldungen per E-Mail und Nachfragen haben ergeben, dass die Beantwortung der Fragen oft auf Grund von Zeit- bzw. Personalmangel nicht bzw. nicht vollständig durchgeführt werden konnte. Auch wurde nach Bekunden von Mitarbeiter*innen der Stadtplanungsstellen von einer Teilnahme an der Befragung Abstand genommen, weil der Tourismus und seine Umweltauswirkungen bisher in der Stadtplanung nicht oder nur in einem ganz geringen Umfang berücksichtigt werden. Die Befragung wurde von mindestens einer Vertreterin bzw. einem Vertreter jedes der sechs definierten Städtetypen beantwortet.

Zusätzlich zu der Befragung der Stadtplaner*innen wurde eine gesonderte Befragung der Tourismusorganisationen durchgeführt. Hier betrug die Rücklaufquote nach mehrfachen Erinnerungen 29 %.

Um zu überprüfen, welchen Stellenwert der Tourismus in Politik und Verwaltung der befragten Städte hat, wurden die Befragten gebeten, den kommunalpolitischen Stellenwert des Tourismus im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbranchen einzustufen. Dieser wurde sowohl von den Stadtplaner*innen als auch von den Touristiker*innen der teilnehmenden Städte durchschnittlich als hoch eingestuft (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Auszug aus der Online-Befragung: Politischer Stellenwert des Tourismus im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbranchen



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, UniBw M FRM

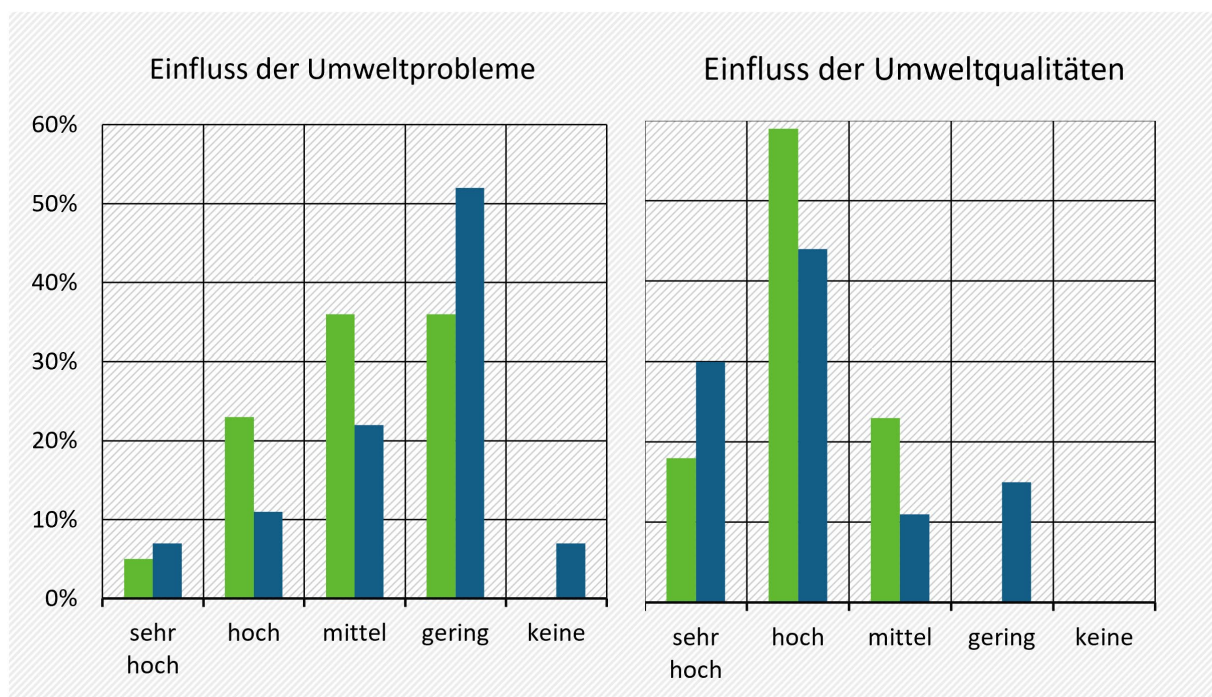
Insgesamt ergibt sich in den Städten eine positive Einstellung gegenüber dem Tourismus: So stufen die Stadtplaner*innen und Touristiker*innen den Einfluss des Tourismus auf das Stadtimago als positiv bis sehr positiv ein. Auch geben sie die Einschätzung wieder, dass die Bewohner*innen die derzeitige Tourismusentwicklung überwiegend positiv bewerten. Ein gutes Stadtimago bietet demnach Potenziale für die Stadtentwicklung, denn Investor*innen und potenzielle Bewohner*innen siedeln sich gerne in einer attraktiven Stadt mit gutem Image an. Dementsprechend kann in dieser Hinsicht der Tourismus als eine Chance für die Stadtentwicklung begriffen werden.

In den teilnehmenden Städten scheint es bisher wenig Akzeptanzprobleme mit dem Tourismus zu geben, so bewerten die Bewohner*innen - der Einschätzung der befragten Stadtplanungs- und Tourismusstellen zufolge - die Tourismusentwicklung überwiegend positiv. Auch die vom Tourismus ausgehenden Umweltbelastungen werden insgesamt durchschnittlich nur als mittel-erheblich eingestuft und stellen damit kein großes Problem dar. Bei einer differenzierten Abfrage einzelner Umweltbereiche werden die Auswirkungen durchschnittlich sogar noch geringer eingeschätzt. Als die bedeutendsten Umweltauswirkungen werden die Auswirkungen des Tourismus auf die Bevölkerung (Tourismusintensität) und das kulturelle Erbe bzw. den Denkmalschutz gesehen. Diese werden jedoch durchschnittlich nur als mittelmäßig relevant eingeschätzt. Der Einfluss der Umweltauswirkungen des Tourismus auf die Tourismus-Akzeptanz der Bevölkerung wird ebenfalls durchschnittlich als mittel eingestuft.

Wie die Recherche und Auswertung der Planungsdokumente bereits ergeben hat, bestätigt die Online-Umfrage, dass in den Städten kaum Daten zu den Umweltauswirkungen des Tourismus verfügbar sind. Lediglich Daten zu der Tourismusintensität (z. B. Übernachtungszahlen) sind in den befragten Städten durchgängig vorhanden, darüber hinaus vereinzelt Daten wie zum Beispiel der Energieverbrauch bei der Landstromversorgung für den Kabinenschiffahrtstourismus. Auch auf gezielte Nachfrage in den Fachgesprächen wird bestätigt, dass die Datenlage bezüglich der Umweltauswirkungen des Tourismus äußerst schlecht ist.

In der Online-Befragung wurde auch der Frage nachgegangen, wie städtische Umweltprobleme oder Umweltqualitäten sich auf die Entwicklung des Tourismus auswirken. Nach der Einschätzung der Befragten lassen sich Tourist*innen nicht von städtischen Umweltproblemen bei ihrer Destinationswahl beeinflussen. Umweltqualitäten hätten hingegen einen positiven Einfluss auf die Tourismusentwicklung (vgl. Abbildung 8). Empirische Erfahrungen im europäischen Ausland zeichnen allerdings ein anderes Bild. So hat der Tourismus unter monatelangen Streiks der Müllabfuhr in einigen Regionen Südeuropas sehr wohl ebenso deutlich gelitten wie durch Hygieneprobleme bei der Trinkwasserversorgung.

Abbildung 8: Auszug aus der Online-Befragung: Einfluss städtischer Umweltprobleme und Umweltqualitäten auf die Tourismusentwicklung



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, UniBw M FRM

Das könnte einerseits darauf schließen lassen, dass es in den befragten Städten insgesamt wenige Umweltproblematiken gibt oder der Tourismus bzw. die touristischen Gäste im Vergleich zu der Bevölkerung und den Arbeitspendlern vernachlässigbare Auswirkungen auf die Umwelt haben. Aus der erkennbaren Bedeutung der Umweltqualitäten lässt sich andererseits aber auch schlussfolgern, dass der Tourismus von einer Verbesserung der urbanen Umweltqualitäten (z. B. Aufwertung und Erweiterung von Grün- und Freiflächen) profitieren würde. Eine intensivere Zusammenarbeit von Stadtplanung und Tourismus auf dem Weg zu einer ökologisch orientierten, nachhaltigen Stadtentwicklung erscheint damit für beide Handlungsbereiche zielführend.

Als das größte Umweltproblem wird durchgängig der touristische Verkehr mit den daraus resultierenden Flächenbeanspruchungen und Emissionen angegeben. Dabei ist sowohl der ruhende Verkehr in Kernlagen problematisch als auch die Verkehrslast durch die Haupt-Ortseinfahren. Beim ÖPNV und Parkmanagement werden hier Verbesserungsmöglichkeiten gesucht. Auch Busparkplätze sind in den interviewten Städten oftmals überfüllt oder hinsichtlich ihrer Lage mit Umweltkonflikten verbunden. Jedoch wird stets darauf verwiesen, dass die einheimischen, lokalen und stadtreionalen Verkehre, insbesondere die Pendlerströme, das weitaus größere Umweltproblem darstellen.

Die Entwicklung der Grünflächen zur Steigerung der urbanen Umweltqualitäten wurde als wichtigstes Handlungsfeld für die Förderung eines umweltverträglichen, nachhaltigen Tourismus in der Stadtplanung eingestuft. Weitere wichtige Handlungsfelder sind die umweltverträgliche Standortentwicklung bzw. Stadterneuerung bei vorhandenen touristischen bzw. touristisch relevanten Flächennutzungen und Einrichtungen, die Information, Sensibilisierung und Beteiligung von Stakeholdern des Tourismus in Stadtplanungsprozessen sowie die integrierte Energie-, Klimaschutz- und Klimaanpassungsplanung (z. B. Anschluss touristischer Einrichtungen an ein Fernwärmenetz).

Allerdings sahen die antwortenden Stadtplaner*innen insgesamt keine besondere Dringlichkeit bei diesen Handlungsfeldern. Entsprechend werden dafür auch kaum personelle Ressourcen bereitgestellt. Den Einfluss, den die Stadtplanung auf die Tourismusentwicklung nehmen kann, wurde hingegen durchschnittlich als mittel bis hoch eingestuft. Bei Bedarf wäre die Stadtplanung also in der Lage, Veränderungen im Tourismus hervorzurufen. Dafür benötigt es aber eine engere Zusammenarbeit der beiden Bereiche Stadtplanung und Tourismus. Die Intensität dieser Kooperation wird indes bisher als gering eingeschätzt. Eine stärkere Zusammenarbeit könnte Potenziale für eine insgesamt nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung freisetzen.

4.2 Geeignete Instrumente und Maßnahmen zur Berücksichtigung des Tourismus und seiner Umweltauswirkungen in der Stadtplanung

Zum Vorantreiben der Transformation des Städtetourismus hin zur Nachhaltigkeit in den genannten Handlungsfeldern werden entsprechende Instrumente benötigt. In der Online-Befragung wurden die Planungsinstrumente der Stadtplanung im Durchschnitt als mittelmäßig relevant im Hinblick auf die Steuerung und Koordinierung der Tourismusentwicklung eingestuft. Aus Sicht der Stadtplaner*innen sind die diesbezüglich relevantesten stadtplanerischen Instrumente die Stadtentwicklungsplanung, das Fachkonzept Verkehr/Mobilität, die Bebauungsplanung und das Fachkonzept Tourismus. Die Stadtentwicklungspläne und die Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzepte hatten sich bereits in der Dokumentenanalyse als die Planungstypen mit der höchsten Einbindung von touristischen Belangen herausgestellt. Doch selbst in den Planwerken, in denen der Tourismus thematisiert wird, werden selten normative Festlegungen getroffen, sondern der Tourismus lediglich als Planungsbelang identifiziert und berücksichtigt. In den wenigsten Fällen wurde für den Tourismus explizit ein Kontext zu den Umweltbelangen hergestellt. Es besteht dementsprechend Potenzial, die Belange des Tourismus und die damit einhergehenden Umweltbelange stärker in die vorhandenen Instrumente zu integrieren.

Diese Einschätzung konnte in den Fallstudien zum Großteil bestätigt werden. In den Fallstudienstädten wurden – abgesehen von Fachkonzepten des Tourismus – vor allem Stadtentwicklungspläne und Fachkonzepte zum Bereich Verkehr/Mobilität vermehrt zur Steuerung der Tourismusentwicklung eingesetzt (z. B. Dresden, Stadtverwaltung 2016a). In

Umsetzung bzw. Ergänzung einer nachhaltigen Mobilitätsplanung sind für den Stadttourismus nicht zuletzt auch die zahlreichen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (UBA 2014; DWIF 2016; Bay LT 2017; Gronau und Groß 2019; BBSR 2019b; DVWG 2019; AT BMNT 2019) zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (sog. „Umweltverbund“ aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) bedeutsam.

Die Überführung der Konzepte aus der informellen Planung in rechtsverbindliche Bebauungspläne ist in den Fallstudienstädten als sehr relevant eingestuft worden, allerdings fehlt es in den befragten Städten oft an personellen Kapazitäten für die diesbezüglich aufwändigen Planungsverfahren. Auch sind die Festsetzungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen gemäß § 9 BauGB hinsichtlich der Umweltbelange des Tourismus sehr begrenzt. Bei Überplanung von Flächen im städtischen Eigentum bietet allerdings das Instrument des städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB (Bunzel et al. 1995; Birk 2002; Bunzel; Coulmas und Schmidt-Eichstaedt 2013; Schmidt-Eichstaedt 2019) weitergehende Möglichkeiten, in Ergänzung von Festsetzungen eines Bebauungsplans Maßnahmen mit einem Vorhabenträger zugunsten einer umweltfreundlichen Entwicklung eines (touristisch relevanten) Baugebiets zu vereinbaren.

Anhand der Fallstudie Wernigerode wird besonders deutlich, welchen positiven Einfluss ein erfolgreich umgesetzter Stadtentwicklungsplan für die Praxis haben kann. Hier wurde für die Stadtentwicklungsplanung des besonders touristisch geprägten Stadtteils Schierke eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich aus Vertreter*innen verschiedener Ämter und privaten Akteur*innen (Stakeholder) zusammensetzte. Durch Einbeziehung der Arbeitsgruppe und den regelmäßigen Austausch mit der Politik konnte der Arbeitsprozess auf einen stetigen politischen Rückhalt bauen. Zusätzlich wurde von Anfang an die Bevölkerung miteingebunden. Zunächst herrschte zwar nach Aussage der in Wernigerode tätigen Stadtplanerin wenig Akzeptanz in der Bevölkerung. Jedoch konnte die Akzeptanz kontinuierlich gesteigert werden, indem eine ständige Ansprechpartnerin vor Ort anwesend war und alle Fragen und Bedenken bearbeitete. Nun seien die Bewohnerinnen und Bewohner des touristisch geprägten Stadtteils zum großen Teil zufrieden mit der Umsetzung des Entwicklungsplans.

Als Instrumente sind demnach die Fachkonzepte und Entwicklungspläne durchaus relevant, ihr Erfolg wird aber von verschiedenen externen Faktoren (wie die Zusammenarbeit der Abteilungen und politischer Rückhalt) maßgeblich beeinflusst.

Die Einsetzung einer Ansprechperson (sog. „Kümmerer*in“) vor Ort hat einen großen, positiven Einfluss auf die Akzeptanz und damit die Umsetzung von touristischen Entwicklungen bzw. Konzepten. Bei einer geeigneten Schwerpunktsetzung kann das Einsetzen einer Ansprechperson („*Caretaker*“) eine bedeutsame Maßnahme zur Etablierung eines umweltverträglichen, nachhaltigen Städtetourismus sein. Ein entsprechendes Stellenprofil wurde bereits im Rahmen eines Projektes der CIPRA⁷ für den Alpentourismus entwickelt (siehe Anhang A.3). In Analogie könnte ein auf Städtetourismus ausgerichtetes Profil entwickelt und darin auch ein Bereich aufgenommen werden, der grundlegende Stadtplanungskompetenzen einfordert.

⁷ <https://www.cipra.org/de/cipra/international/projekte/laufend/fachworkshop-tourismus>, zuletzt aufgerufen am 30.10.2020

4.3 Erfolgsfaktoren

Ein „Erfolgsrezept“ für einen nachhaltigen Städtetourismus gibt es (bisher) nicht und Maßnahmen in diese Richtung sind schwer universal umzusetzen. Daher werden hier aufbauend auf den Analyse- und Befragungs- und Workshopergebnissen Erfolgsfaktoren benannt, die insbesondere auch in den untersuchten Fallstudienstädten dazu beigetragen haben, einen ökologisch nachhaltigen Städtetourismus voranzutreiben.

Akzeptanz der Bevölkerung

Für den nötigen politischen Rückhalt zur Umsetzung von touristischen Projekten ist eine hohe Akzeptanz der geplanten Projekte in der Gesellschaft förderlich. Dabei ist es besonders hilfreich, wenn die Bevölkerung von dem Tourismus profitiert. Als Beispiele wurden in der Stadt Baden-Baden Einrichtungen für Freizeit- und Erholungsaktivitäten (z. B. das Casino und die Bäder) genannt (vgl. auch Baden-Baden, Stadtverwaltung 2019), die es ohne die Touristinnen und Touristen nicht in dem Umfang geben würde und die auch von der Bevölkerung gerne mitgenutzt werden. Ebenfalls gibt es in dieser Bäderstadt wegen der hohen Anzahl an Gästen ein deutlich umfangreicheres Veranstaltungsangebot. In Koblenz wurde als Beispiel die Seilbahn vom Dreiländereck (Zusammenfluss von Rhein und Mosel) zur Festung Ehrenbreitstein auf der anderen Rheinseite angeführt, die im Zuge der Bundesgartenschau 2011 in Betrieb genommen wurde. Diese Seilbahn wird nach Ende der Bundesgartenschau weiterhin stark touristisch, aber auch gerne von der örtlichen Bevölkerung genutzt. Denn neben einer relativ teuren Einzelfahrt (bzw. Hin- und Rückfahrt) gibt es eine günstige Jahreskarte, die für die Bevölkerung attraktiv ist. Weiterhin wird aktuell darüber diskutiert, die Seilbahn in die Tarifierung des öffentlichen Nahverkehrs zu integrieren, um das Angebot für Bevölkerung wie auch touristische Gäste noch attraktiver zu gestalten.

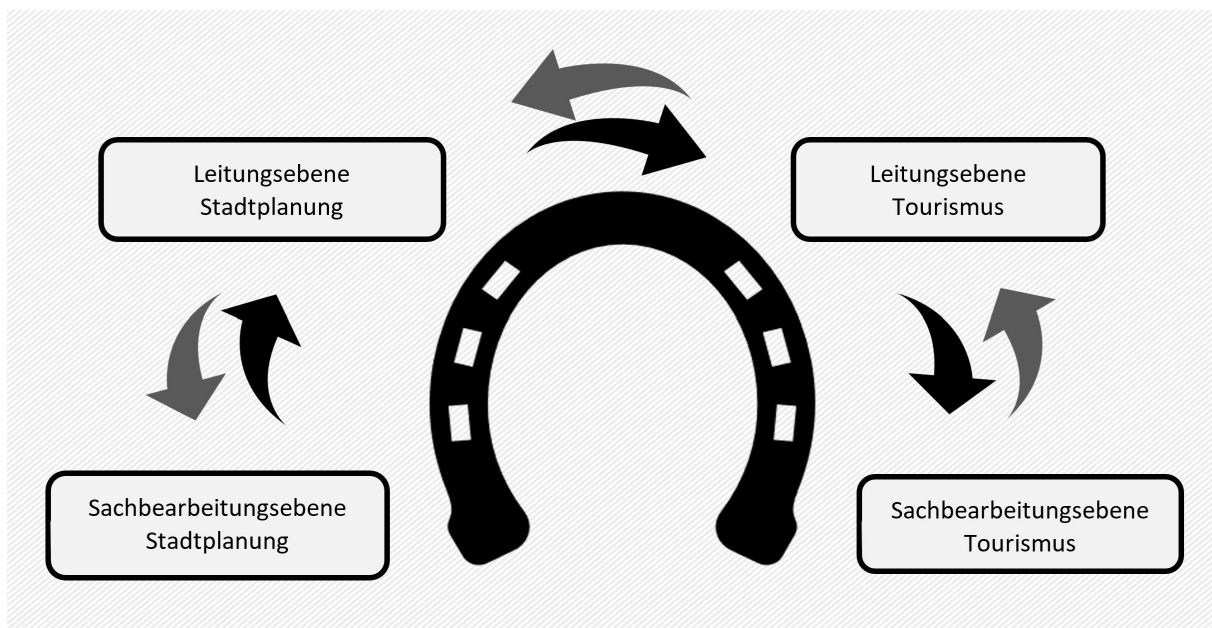
Wichtig für die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung sind aber nicht nur die positiven Einflüsse des Tourismus, sondern ebenso eine Reduzierung bzw. Minimierung der negativen Auswirkungen. Erfolgsversprechend sind hierbei Maßnahmen zur Reduzierung der Störungen, z. B. durch eine Lenkung der Besucher*innen in Naherholungsgebieten (Job 1991) oder touristischen Hotspots einer Stadt. In Regensburg wurde die Gruppengröße der von der Regensburg Touristik GmbH angebotenen Stadtführungen⁸ reduziert, sodass die Bewohnerinnen und Bewohner sich in der engen Altstadt weniger von den Gruppen gestört fühlen.

Kooperation innerhalb der Stadtverwaltung (inkl. der Tourismusstellen)

Die Belange des Tourismus konnten in eine nachhaltige Stadtentwicklungsplanung dann besonders erfolgreich integriert werden, wenn die einzelnen Abteilungen innerhalb der Stadtverwaltungen eng kooperierten (vgl. Faas; Deutsch und Trocha 2012). So wurde z. B. aus Koblenz von der Überwindung der sogenannten „Hufeisen“-Kommunikation (in Abbildung 9 am Beispiel der Stadtplanungs- und Tourismusstellen dargestellt) berichtet.

⁸ <https://tourismus.regensburg.de/fuehrungen-rundfahrten/gruppenfuehrungen.html>, zuletzt aufgerufen am 30.10.2022.

Abbildung 9: „Hufeisen“-Kommunikation“



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung, UniBw M FRM

Unter „Hufeisen“-Kommunikation wird in dieser Stadt eine Kommunikationsform verstanden, bei der die unteren Hierarchieebenen nicht direkt untereinander, sondern nur über die nächsthöhere Hierarchieebene kommunizieren (grundlegend zu Kommunikation in Planungsprozessen Bischoff; Sinning und Selle 2005). Die gemeinsame Vision einer erfolgreichen Umsetzung der Bundesgartenschau und der damit verbundene Zeitdruck haben in Koblenz dazu geführt, dass die Abteilungen sich untereinander stärker vernetzt und so besser direkt auf der Sachbearbeitungsebene zusammengearbeitet haben. Ein ähnlicher Effekt konnte auch in Wernigerode beobachtet werden; hier war das gemeinsame Projekt die Stadtentwicklung des Stadtteils Schierke, welche die verbesserte Zusammenarbeit in der städtischen Verwaltung bewirkt hat. Der eingesetzte Arbeitskreis hat diese Verbesserung zudem befördert.

Verankerung der Nachhaltigkeit im Bewusstsein der Akteurinnen und Akteure

In allen Fallstudienstädten war bei den Akteur*innen das Bewusstsein und die Motivation für eine nachhaltige Entwicklung deutlich zu erkennen. Ohne das Bewusstsein für die Thematik der Nachhaltigkeit (allgemein und spezifisch im Tourismus) würde eine nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung weder angestrebt noch praktisch verfolgt werden. Dieses Bewusstsein ist in den befragten Städten (Online-Umfrage, Fachgespräche und Fallstudien) durchaus unterschiedlich ausgeprägt. In vielen Städten wurde der Thematik aufgrund eines mangelnden Bewusstseins nur eine geringe Bedeutung beigemessen und dementsprechend kaum Ressourcen zur Transformation bereitgestellt.

Folglich ist ein grundlegender Erfolgsfaktor, dass bei der Stadtverwaltung und den Tourismusstellen ein ausgeprägtes Bewusstsein für die Notwendigkeit der Transformation hin zu einer nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung besteht. Zudem kann dieses durch gezielte Maßnahmen gefördert werden, etwa durch Fortbildungsmaßnahmen oder Vorgaben seitens der Stadtpolitik.

4.4 Hemmnisse

Neben den identifizierten Erfolgsfaktoren gibt es eine Reihe von Hemmnissen, welche die Transformation des Tourismus hin zur ökologischen Nachhaltigen erschweren bzw. verzögern.

Fehlende Rechtsgrundlagen

Generell werden die Rechtsgrundlagen für eine integrierte und nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung von den Stadtplaner*innen als ausreichend betrachtet. Die Tourismusstellen wünschen sich allerdings zum Teil mehr rechtliche Vorgaben und Instrumente, um Umweltbelange auch bei gegenläufigen Interessen stärker im Tourismus zu integrieren. Als Beispiele werden die Verhinderung der Zweckentfremdung von privaten Wohnungen für Vermietungen an Touristinnen und Touristen (insbesondere über Plattformen zur Buchung und Vermietung von privaten Unterkünften), die oft zu Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung wegen negativer Umweltwirkungen führen (Lärm, Abfall, Abgase), genannt. Auch für die stadt- und umweltverträgliche Begrenzung der Anzahl ankommender Reisebusse fehlen derzeit passgenaue rechtliche Instrumente, sodass eine starke Abhängigkeit von dem Kooperationswillen der Reiseveranstalterinnen und -veranstalter besteht.

Fehlende personelle Kapazitäten für die Verknüpfung städtebaulicher und touristischer Planung

Planungen im Bereich der touristischen Entwicklung sind überwiegend informeller Natur (Tourismusentwicklungskonzept etc.). In der Stadtplanung bzw. städtebaulichen Planung stehen die rechtlichen Instrumente (insbes. Bauleitplanung mit Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen) im Vordergrund, die informelle städtebauliche Planung (Integriertes Stadtentwicklungskonzept, städtebauliche Struktur- oder Rahmenpläne, Quartierskonzepte etc.) sind darauf abgestimmt und dienen der Vorbereitung bzw. Ergänzung der formellen Bauleitplanung. Bei den informellen Planungen im Bereich der touristischen Entwicklung fehlt häufig die Bezugnahme auf bzw. die Abstimmung mit der städtebaulichen Planung. Dieses Defizit ist weniger in einem Mangel planungsrechtlicher Instrumente begründet, als in den fehlenden personellen Ressourcen, sowohl in den Stadtplanungs- als auch den Tourismusstellen. Besonders in den kleineren Städten gibt es viele touristisch relevante Themen, nicht zuletzt auch mit einem Umweltbezug, die in einer integrativen Stadtplanung zu behandeln wären, aber aufgrund geringer Personalkapazitäten nur am Rande oder gar keine Berücksichtigung finden.

Zielkonflikte

Der Tourismus steht in den Städten teilweise im Zielkonflikt mit anderen Bereichen, so zum Beispiel auch mit dem Denkmalschutz. Aus den Fallstudien konnte herausgearbeitet werden, dass diese Problematik insbesondere bei UNESCO-Welterbestätten zutrifft. Die UNESCO-Kriterien zielen auf die kulturelle Erhaltung der Welterbestätten ab und stehen damit teilweise im Konflikt mit anderen Umweltbelangen bzw. umweltentlastenden Maßnahmen. So erteilte die UNESCO-Kommission bei den Vorbereitungen der Bundesgartenschau 2011 in der Stadt Koblenz nur eine temporäre Genehmigung für eine Seilbahn, die vom Dreiländereck in Koblenz zum weiteren Gelände der Bundesgartenschau auf der Festung Ehrenbreitstein führt. Diese Seilbahn müsste nun nach Ende der Bundesgartenschau zurückgebaut werden. Die Stadt Koblenz möchte allerdings diese umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur erhalten und steht dazu seit Jahren im Gespräch mit der UNESCO-Kommission.

In der Stadt Regensburg, deren Altstadt UNESCO-Welterbe ist, gibt es Bestrebungen, die Stadt vor dem Hintergrund der zunehmenden Hitzebelastungen klimaresilienter zu gestalten, insbesondere durch Begrünungsmaßnahmen in der sog. „steinernen Altstadt“. Aufgrund der Vorgaben im Zusammenhang mit dem UNESCO-Welterbe lassen sich aber viele der geplanten

Maßnahmen, wie insbesondere das Pflanzen von Bäumen auf historischen Plätzen, wegen des Konflikts mit dem kulturellen Erbe nicht oder nur schwer umsetzen.

Fehlender politischer Rückhalt

Ein weiteres wichtiges Hemmnis kann der mangelnde politische Rückhalt sein. Es sind in den Fallstudienstädten bereits viele konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastungen vorgeschlagen worden, allerdings konnten diese oft aufgrund von fehlenden politischen Beschlüssen nicht umgesetzt werden. In dem politischen Entscheidungsprozess hatten dabei oft einzelne „Bedenkenträger“ mit dem Einbringen privater Interessen einen großen Einfluss. Auch spielte eine nachrangige Behandlung im Rahmen der Priorisierung konkurrierender Projekte oft eine Rolle.

Finanzierung

Des Weiteren wurden sowohl bei der Online-Befragung als auch den Fachgesprächen, den Fallstudien und Fachworkshops finanzielle Hemmnisse genannt. Da die Entwicklung des Tourismus eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Städte ist, fehlen für die Umsetzung von Projekten zur Transformation des Tourismus in Richtung Nachhaltigkeit oft die finanziellen Mittel.

5 Partizipation im Städtetourismus

In diesem Kapitel wird die Thematik der Partizipation aus prozessualer Sicht näher analysiert. Unter Partizipation wird nachfolgend die Beteiligung aller in einer Stadt vom Tourismus Betroffenen oder Profitierenden verstanden. Dabei wird zum einen der Prozess untersucht, der zu Leitbildern, Visionen oder umsetzungsorientierten Entwicklungskonzepten des Tourismus einer Stadt geführt. Zum anderen wird danach gefragt, warum es ein solches Konzept ggf. nicht gibt. Zu den Prozesskomponenten zählen dabei die Aspekte:

- ▶ *Leadership*: von wem ging die Initiative aus, wer hat den Prozess vorangetrieben?
- ▶ *Governance*: wer wurde im Prozess an welchen Prozessschritten beteiligt und wie wurde dem Prozess eine Legitimation verschafft?
- ▶ *Management*: wer wurde für die Bearbeitung der Prozessschritte mandatiert und mit welchen Kompetenzen und Ressourcen ausgestattet?

Alle drei Komponenten sind miteinander verbunden und die Betrachtung der Partizipation ergibt sich im Prozess damit automatisch, welche Personen und Interessensgruppen im Dreiklang von Leadership, Governance und Management in welchem Grad beteiligt waren. Hierbei werden die Stufen der Partizipation (1: Information, 2: Beteiligung an der Diskussion, 3: Mitentscheidung und 4: Selbstverwaltung) betrachtet, aber auch über den Prozess die Häufigkeit und Intensität der Beteiligung untersucht. Zudem wird betrachtet, ob partizipative Komponenten zur Berücksichtigung der Interessen der von Tourismus und Stadtplanung betroffenen Gruppen geführt haben.

Die aufgeführten Fragen werden durch drei methodische Elemente bearbeitet. Erstens werden die aus der Dokumentenanalyse und Online-Befragung gewonnenen Ergebnisse zur Thematik noch einmal getrennt ausgewertet. Zweitens werden im Rahmen der Fallstudienbereisung bei der Begehung der Städte aber auch in den Gesprächen mit den örtlichen Expert*innen die Prozesse näher beleuchtet. Schließlich wird drittens durch eine telefonische Nachbefragung der Expert*innen die Thematik weiter und systematisch vertieft. Um ein besseres Verständnis des Systems der Planungs-, Entwicklungs- und Steuerungsprozesse in der Praxis zu gewinnen, wurde für die ausgewählten Fallstudienstädte eine Betrachtung der aktuellen und letzten touristischen Entwicklungsprozesse bzw. Stadtentwicklungsprozesse mit Tourismusbezug vorgenommen. Dieser qualitativen Untersuchung lagen die folgenden Leitfragen zugrunde:

- ▶ In welchem Umfang wird die Wohnbevölkerung der Städte in die Planung, Entwicklung und Steuerung von touristischen Entwicklungen mit einbezogen?
- ▶ Wer sind Beeinträchtigte des Tourismus in der Bevölkerung, die eine Einbeziehung in Planungen sowie eine Verbesserung der Situation erwarten?
- ▶ Wer sind Profiteure des Tourismus einer Stadt und welche Teile der Bevölkerung gehören dazu?
- ▶ Wie verändern sich Betroffenheiten der Wohnbevölkerung im Zuge einer Transformation des Tourismus?
- ▶ Entstehen Nachteile für andere Bevölkerungsgruppen, die ggf. mit bedacht werden müssten?
- ▶ Wie kann die Wohnbevölkerung in den Transformationsprozess zu einem ökologisch nachhaltigen Städtetourismus gut eingebunden werden? Gibt es hierzu gute Beispiele?

5.1 Erkenntnisse aus den Fallstudien

Die Antworten bzw. Ergebnisse zu den dargelegten Leitfragen sind nachfolgend für die fünf Fallstudien tabellarisch aufgeführt:

Tabelle 9: Erkenntnisse zur Partizipation aus den Fallstudien

Leitfrage	Fallstudie	Ergebnis
Welcher Grad der Einbeziehung der Wohnbevölkerung der Städte in die Planung, Entwicklung und Steuerung von touristischen Entwicklungen?	Regensburg	Bislang keine institutionalisierte Einbindung. Es ist vorgesehen, diese im Rahmen des TourCert-Prozesses einzurichten.
	Wernigerode	Für den Ortsteil Schierke wurde vor Ort ein Dialog mit den Bürger*innen durchgeführt. Die Planungsverantwortliche hatte während der Planungsphase vor Ort ein Büro mit stetiger Kontaktmöglichkeit eingerichtet.
	Baden-Baden	Bislang keine institutionalisierte Einbindung. Für Einzelmaßnahmen finden die üblichen Beteiligungsprozesse im Rahmen der Planung und Umsetzung statt.
	Koblenz	Einbindung der Vertreter*innen der Interessensgruppen aller Bereiche (über Tourismus hinaus) zur Erarbeitung eines langfristigen und integrierten Gesamtkonzeptes.
	Dresden	Bislang wurde keine Tourismusstrategie für die Stadt Dresden erarbeitet. Dies steht nun erst an. Eine Festlegung des Prozesses ist noch nicht erfolgt.
Wer sind Beeinträchtigte des Tourismus in der Bevölkerung?	Regensburg	Gesamtbevölkerung. Thema: Hohe Wohnraumkosten. Auslöser: schnelles Bevölkerungswachstum, ergänzend im Altstadtbereich Tourismus. Sonderthema Hafenbereich mit Anwohnerkonflikten.
	Wernigerode	Temporär in Zeiten sehr hoher Nachfrage die gesamte Bevölkerung durch Verkehrsstaus und damit verbundenen Emissionen und Mobilitätseinschränkungen.
	Baden-Baden	Es konnte kein klares Bild von Beeinträchtigungen ausgemacht werden. Das hohe Preisniveau im historischen Kurbereich wurde teils erwähnt sowie Probleme mit Bussen. Da der Tourismus historisch gewachsen ist und keiner starken Änderungsdynamik unterliegt, beschreibt dies den Status Quo.
	Koblenz	Durch das im Verhältnis zur Einwohnerzahl recht moderate Tourismusaufkommen konnten keine größeren Beeinträchtigungen im Alltag ausgemacht werden. Großevents (Rhein in Flammen) und Hafen verursachen temporäre Probleme.
	Dresden	Bis zur Wiedervereinigung waren große Teile der tourismusrelevanten Kernstadt stark zerstört und nicht wiederhergestellt worden. Die in den 90er und 2000er Jahren errichteten Gebäude haben eher geringe Wohnraumnutzung. Die Beeinträchtigungen werden daher als vernachlässigbar eingestuft.

Leitfrage	Fallstudie	Ergebnis
Wer sind Profiteure des Tourismus in der Bevölkerung?	Regensburg	Räumliche Fokussierung auf den UNESCO-Bereich der Altstadt – alle Wirtschaftstreibende. Nachnutzung des ehemaligen Schlachthof-Areals als ökologisch vorbildliches Veranstaltungszentrum dient allen.
	Wernigerode	Im historischen Ortskern Wernigerode sowie Ortsteil Schierke: Alle Wirtschaftstreibende. Durch die Aufwertung des Ortsteils Schierke alle Bewohner*innen des Ortsteils.
	Baden-Baden	Im touristisch relevanten Bereich alle Wirtschaftstreibende sowie die Gesamtbevölkerung durch ausgeweiteten ÖPNV.
	Koblenz	Die Gesamtbevölkerung durch Aufwertung der Grünflächen, Umlaufkabinenbahn über den Rhein, neu angesiedelte Hotels, Einzelhandel.
	Dresden	Ein erheblicher Teil der Hotellerie und Gastronomie in der touristischen Kernzone von Dresden ist erst mit den Neubauten nach der Wiedervereinigung entstanden. So finden sich dort sehr viele Ketten und kaum von Inhaber*innen geführte Betriebe. Es kann jedoch von positiven Arbeitsplatzeffekten ausgegangen werden.
Wie verändern sich Betroffenheiten der Wohnbevölkerung im Zuge einer Transformation des Tourismus?	Regensburg	Kleinräumig (Hafen) sind Verbesserungen durch eine Änderung der Zufahrten zu erwarten. Wohnungsumwidmungen zu touristischen Zwecken wurden durch eine Satzung seit einem Jahr unterbunden.
	Wernigerode	Für das Hauptproblem des Verkehrsaufkommens durch Wernigerode zum Ortsteil Schierke werden derzeit über Busshuttle-Angebote hinaus keine entlastenden Lösungsansätze verfolgt. Insofern ist ein Transformationsprozess derzeit nicht erkennbar.
	Baden-Baden	Ein verbessertes Management der Bustouristik könnte zu einer Verbesserung der Situation (temporäre Beeinträchtigung des Verkehrs / Emissionen) führen. Ein „großer“ Wurf Richtung nachhaltigem Tourismus ist nicht erkennbar.
	Koblenz	Das Langfristprojekt der Bundesgartenschau 2029 kann als impulsgebend dienen, die wenigen identifizierten Problempunkte zu lösen (z. B. Hafen) und zudem weitere Bereiche der Stadt für die einheimische Bevölkerung aufzuwerten. Die Weiternutzung der Seilbahn dient einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung und fördert die Akzeptanz der Bevölkerung.
	Dresden	Gemäß einer Bevölkerungsbefragung sieht diese die Tourismusentwicklung bislang positiv. Da derzeit kein Langfristkonzept vorliegt, ist eine Bewertung nicht möglich.
Entstehen Nachteile für andere Bevölkerungsgruppen, die	Regensburg	Durch den kleinräumigen Charakter nicht erkennbar. Die grundsätzliche Frage der Schadens- / Nutzenbilanz von Flusskreuzfahrten wird nicht gestellt.

Leitfrage	Fallstudie	Ergebnis
gegebenenfalls mit bedacht werden müssten?	Wernigerode	Erste Anzeichen im Wohnungsmarkt, Verknappung des Wohnraums durch Umwidmung von Wohnraum in touristische Einheiten (insbesondere Ferienwohnungen).
	Baden-Baden	Es handelt sich um kleine Optimierungsmaßnahmen, die das Gesamtsystem des Tourismus nicht ändern.
	Koblenz	Die Überlegungen zur BUGA 2029 befinden sich noch in einer sehr frühen Phase. Daher kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden.
	Dresden	Da derzeit kein Langfristkonzept vorliegt, ist eine Bewertung nicht möglich.
Wie kann die Wohnbevölkerung in den Transformationsprozess zu einem ökologisch nachhaltigen Städtetourismus gut eingebunden werden? Gibt es hierzu bereits gute Beispiele?	Regensburg	Der in Regensburg laufende Prozess der Zertifizierung startete in seiner Auftaktveranstaltung 2020 mit Fokus auf die Tourismusakteur*innen und soll 2022 abgeschlossen werden. Eine stärkere Einbindung der Stadtbevölkerung ist noch möglich.
	Wernigerode	Der in Wernigerode laufende Zertifizierungsprozess kann derzeit im Internet nicht nachverfolgt werden. Insofern erscheint es auch vor dem Hintergrund der sehr begrenzten Verwaltungskapazitäten fragwürdig, ob hier eine Einbindung stattfindet.
	Baden-Baden	Eine breitere Beteiligung der Bürger*innen im Hinblick auf Nachhaltigkeitsfragen ist derzeit nicht erkennbar.
	Koblenz	Im Rahmen der Vorbereitung der BUGA 2029 findet ein breiter Dialog mit den Bürger*innen statt, der die Bereiche Verkehr, Tourismus, Demografie und Wandel der Kulturlandschaft umfasst. Der damit verbundene Prozess bietet Chancen für ein modellhaftes Vorgehen.
	Dresden	Die Stadt hat im April 2021 mit der Erarbeitung einer Tourismusstrategie begonnen(Dresden Marketing GmbH und Tourismusverband Elbland Dresden e. V. 2021). Die Verwirklichung der damit möglich werdenden, breiten Einbindung der Bevölkerung erscheint jedoch eher fragwürdig, da die Strategie bereits Anfang 2022 vorgelegt werden soll.

Die Tabelle fasst die zentralen Ergebnisse der Fallstudien verkürzt zusammen. Im Gesamtbild der fünf Fallstudien ist zu konstatieren, dass die Herausforderung einer Verbesserung des Grades der Nachhaltigkeit des Tourismus überall präsent ist. Jedoch ist in keinem Fall eine integrierte Herangehensweise mit dem expliziten Ziel, zu einer Modellstadt für nachhaltigen Städtetourismus zu werden, erkennbar. Im Rahmen des weiteren Projektverlaufs wurde diese Thematik im Hinblick auf den „Leadership – Governance – Management Cycle“ bei den durchgeführten fünf Fachworkshops noch einmal erörtert. Zentrale Fragen waren dabei, ob das Fehlen einer integrierten Herangehensweise an den Impulsgebenden (Leadership), der gemeinsamen Steuerung der Prozesse (Governance) oder den Ressourcen bzw. der

Mandatierung der Umsetzungsbegleitung (Management) lag. Dabei wurde sichtbar, dass vor allem die Ressourcenknappheit von allen als zentrales Hindernis gesehen wurde.

5.2 Nutznießende und Verlierende bezogen auf eine Partizipation

Die Fallstudienenergebnisse zeigen, dass die mit der Entwicklung des Tourismus der jeweiligen Stadt verbundenen Prozesse sich situativ deutlich unterscheiden. Allen gemeinsam ist jedoch, dass eine dauerhafte und flächendeckende Beteiligung der Bevölkerung nicht besteht bzw. vorgesehen ist. Die Gründe hierfür sind vielfältig. In Koblenz war und ist der Katalysator der Tourismusentwicklung die BUGA, d. h., ein langjähriges Großprojekt, innerhalb dessen in der Vorbereitungsphase eine Partizipation aktiv eingerichtet wurde. In Wernigerode lag der Fokus der Arbeiten und damit auch der Beteiligung der Bürger*innen auf der Belebung und touristischen Aufwertung des Ortsteils Schierke (vgl. Eisentraut 2010). In Regensburg sieht der Prozess für die Zertifizierung mit TourCert den Nachweis einer partizipativen Komponente vor – hier geht damit der Impuls von außen aus und ist nicht durch die Stadt und ihre Bevölkerung selbst initiiert. Schließlich wurden eine Vielzahl von Beteiligungsprozessen im Rahmen konkreter baulicher Maßnahmen oder Anpassungen von Plänen sichtbar, die das Ergebnis der im Baugesetzbuch vorgesehenen Beteiligung Betroffener sind.

Grundsätzlich bestand im Rahmen der Gespräche mit Vertreter*innen der Fallstudienstädte das Einverständnis, dass partizipative Prozesse von Vorteil sind, da diese insbesondere

- ▶ es erlauben, frühzeitig die zentralen Konfliktfelder zu identifizieren,
- ▶ im Dialog die Ziele von Projekten und das Nutzenpotenzial auch für die Betroffenen zu vermitteln,
- ▶ ergänzende Lösungsansätze zu finden, die seitens der Betroffenen vorgeschlagen werden,
- ▶ Verständnis für sich aus Sachzwängen (z. B. Rechtsvorschriften in den Bereichen Bauen und Umwelt, Budgetrestriktionen, Besitzverhältnisse) ergebende Notwendigkeiten sowie Grenzen des Machbaren wecken, sowie
- ▶ die Diskussion transparent im öffentlichen Raum zu führen und sachlich zu gestalten.

Die für eine Partizipation sprechenden Argumente legen nahe, dass nicht nur die unmittelbar vom Tourismus Betroffenen und die Stadtbevölkerung insgesamt hiervon profitieren, sondern auch diejenigen Akteur*innen, die den Auftrag für eine nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung haben. Insofern stellt eine gelungene Partizipation stets eine Win-win-Situation dar.

Verlierende der Partizipation sind dagegen an erster Stelle diejenigen, die durch einen breit getragenen partizipativen Prozess erhebliche Abstriche von ihren ursprünglichen Vorstellungen und Plänen machen müssen. Dies kann aber zugleich als Indiz dafür gewertet werden, dass sie gegen die Interessen einer Mehrheit ein Entwicklungsvorhaben durchsetzen wollten. Im Extremfall kann eine solche Situation auch dazu führen, dass Projekte scheitern. Kann eine einzelne Person oder kleine Personengruppe, z. B. ein Investor oder eine Investorengruppe, ein Projekt nicht wie gewünscht realisieren, wird auch ein breiter Konsens der Beteiligten diese nicht dazu zwingen können, das Projekt in einer von der Mehrheit gewünschten Form durchzuführen. Es bedarf häufig eines zeitaufwändigen Verhandlungsprozesses, um Blockaden sich gegenüberstehender Interessensgruppen aufzulösen. Diese Prozesse binden erhebliche personelle (interne Steuerung des Prozesses) oder finanzielle (externe Prozessbegleitung) Ressourcen.

6 Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus

Um den Erfolg von Instrumenten und Maßnahmen zur Gestaltung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung bewerten zu können, müssen den verantwortlichen Akteur*innen der Stadtplanung⁹ und des Tourismusmanagements geeignete Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Einen ersten Überblick über schon vorhandene Zielsetzungen und dazugehörige Indikatoren lieferte die Online-Befragung. Danach sind in den Stadtplanungsstellen insgesamt nur in sehr wenigen Fällen und nur bruchstückhaft Indikatorensets für die Evaluierung einer nachhaltigen touristischen Entwicklung im Einsatz.

Die bisher in der kommunalen Praxis unzureichende Anwendung von Indikatoren für die Evaluierung einer nachhaltigen touristischen Entwicklung in den Städten macht es erforderlich, Vorschläge für umfassendere, jedoch für die Praxis geeignete Indikatorensets zu erarbeiten.

6.1 Methodische Vorgehensweise

Zum Aufbau eines Indikatorensets für eine nachhaltige Tourismusentwicklung in urbanen Räumen als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung wurden zunächst vorhandene Nachhaltigkeitsindikatorsysteme im Bereich des Tourismus und der Stadt- bzw. Raumplanung recherchiert und ausgewertet:

- ▶ Global Sustainable Tourism Criteria (EU Com DG GROW 2016; GSTC 2019),
- ▶ European Tourism Indicators System (ETIS) der EU-Kommission (EU Com DG GROW 2016),
- ▶ Deutscher Nachhaltigkeitskodex (DNK) (RNE 2020),
- ▶ Systeme in den Bundesländern (DTV 2016, S. 9),
- ▶ Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (INKAR) des BBSR (<https://www.inkar.de/>),
- ▶ Nachhaltigkeitsindikatoren des Statistischen Bundesamtes (Destatis 2017),
- ▶ SDG-Indikatoren für Kommunen (Bertelsmann Stiftung et al. 2020),
- ▶ Indikatoren-Set „Zukunftsfähige Kommune“ (DUH 2004).

Bei der Auswertung dieser Indikatorensysteme im Hinblick auf die Eignung für eine Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit des Städtetourismus wird besonderes Augenmerk auf die einfache und zugleich auf Verbesserungen ausgerichtete Nutzbarkeit der Indikatoren gelegt. Viele in der Literatur beschriebene und als zur Messung der Nachhaltigkeit besonders geeignet eingestufte Indikatorensysteme erweisen sich in der Praxis entweder nicht als umsetzbar (z. B. die Erfassung des Wasserverbrauchs und der Abwassermengen der Tourist*innen in einer Stadt), oder sie sind für das Tourismusmanagement sehr aufwändig (Küblböck und Thiele 2014;

⁹ Der Begriff „Stadtplanung“ wird in diesem Forschungsbericht als örtliche räumliche Gesamtplanung in einem umfassenden Sinne verwendet und schließt sowohl die informelle räumliche Planung (insbes. Stadtentwicklungsplanung) als auch die formelle räumliche Planung (Bauleitplanung) auf kommunaler Ebene mit ein. Darüber hinaus sind mit diesem Begriff auch die in die Stadtplanung zu integrierenden Infrastruktur- und Umweltpplanungen (insbes. Verkehrs- / Mobilitätsplanung und Landschafts- / Freiraumplanung) inkludiert.

Thimm 2014, S. 54). Zudem liefert die Literatur kaum Anhaltspunkte für eine Bewertung, die präzise zwischen den Umweltbelastungen der Einheimischen, der Tagesbesucher, anderer Wirtschaftszweige und der Tourist*innen differenziert und zudem die spezifischen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. So ist der Wasserverbrauch in Regionen mit knappen Trinkwasserressourcen ökologisch anders zu bewerten als in solchen mit erheblichem Wasserüberschuss (vgl. hierzu auch Torres-Delgado und Palomeque 2014). Ähnliche Probleme zeigen sich bei den von der Europäischen Umweltagentur erarbeiteten Systemen, die dem DPSIR-Ansatz (Driver – Pressure – State – Impact – Response) folgen (EEA 1999). Dieser Problematik trägt der von (Siegrist; Gessner und Ketterer Bonnelame 2015) für naturnahen Tourismus entwickelte Ansatz von Qualitätszielen Rechnung, bei dem das Erreichen von Mindeststandards in touristisch und zugleich ökologisch bedeutsamen Bereichen in den Mittelpunkt gerückt wird. Dieser Ansatz ist aktions- und maßnahmenorientiert und dadurch für die Verantwortlichen des Destinationsmanagements unmittelbar umsetzbar.

Zusätzlich zu der Literaturrecherche und -auswertung wurden mögliche Indikatoren über die durchgeführte Online-Befragung von 76 Städten erhoben, die in Deutschland als touristisch besonders relevant ermittelt wurden (vgl. Abschnitt 6.2.1).

Bei der Entwicklung des Indikatorensystems für die Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit des Städtetourismus wurden Praktiker*innen aus dem Tourismusbereich und der Stadtplanung im Rahmen der durchgeführten fünf Fallstudien und insbesondere der fünf Fachworkshops einbezogen, um die Anwendbarkeit sowie Praxistauglichkeit zu gewährleisten.

6.2 Analyse der Indikatorensysteme

6.2.1 Indikatorensysteme im Tourismus

Eine zum Thema Indikatorensysteme durchgeführte Literaturanalyse zeigt, dass sich für den Bereich des Tourismus einige grundlegende Tendenzen herauskristallisieren:

- ▶ Für klassische massentouristische Destinationen werden immer wieder an spezielle Destinationstypen angepasste Indikatorensysteme veröffentlicht. Dabei stehen meist die besonders knappen oder sensiblen Umweltgüter im Mittelpunkt. Beispielsweise finden sich Publikationen für mediterrane Destinationen (z. B. Torres-Delgado und Palomeque 2014), in denen das Problem des Wasserverbrauchs sehr zentral diskutiert wird.
- ▶ Methodisch sind diese Publikationen aber nicht nur wegen der Ausrichtung auf einen speziellen Destinationstyp kaum auf den Städtetourismus zu übertragen. In massentouristischen Destinationen ist das Verhältnis von touristisch verursachten Belastungen zu endogenen, durch die Einheimischen verursachten Belastungen während der Hauptsaison so einseitig ausgeprägt, dass nur geringe Anteile auf die endogene Verursachung entfallen. Somit können gute Abschätzungen für die Belastung pro Gast und Nacht erstellt werden. Im Städtetourismus ist dies – zumindest in Deutschland - in der Regel nicht gegeben, da hier der Anteil der einheimischen Bevölkerung einseitig dominiert. Dies ergibt sich schon allein aus dem Umstand der berechneten Tourismusintensitäten für deutsche Städte, die durchgängig weit unter 1,0 lag (Tourismusintensität nach der hier angewandten Formel: Anzahl der Übernachtungen pro Jahr / Einwohner*innen * 100). Dieses methodische Problem der empirischen Datengenerierung hinsichtlich der Umweltauswirkungen, insbesondere des Ressourcenverbrauchs des Städtetourismus in Deutschland kann allerdings kein Argument dafür sein, auf eine Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit im Städtetourismus mittels eines angepassten Indikatorensystems zu verzichten.

- ▶ Auch neuere Publikationen zum Thema von Nachhaltigkeitsindikatoren im Tourismus, die nach 2016 erschienen sind, stellen meist nur indirekt eine Verbindung zu den 17 UN-Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) her. Eine direkte und umfassende Adressierung ist nach wie vor kaum zu finden (Rasoolimanesh et al. 2020).
- ▶ Auch zu den GSTC Kriterien für Destinationen finden sich bislang wenige Publikationen. Diese behandeln überwiegend am Beispiel von Fallstudien deren Konkretisierung und Nutzen für Destinationen mit Fokus auf Naturtourismus. Eine Übertragung auf den Städtetourismus ist daher auch hier nicht möglich.

Zudem wurde ein ausführliches Gespräch mit dem Deutschen Tourismusverband (Herr Dunkelberg) zum Thema der Indikatoren-gestützten Zertifizierung geführt. Der DTV verweist auf seinen eigenen Praxisleitfaden (DTV 2016), in dem er selbst auf die Nutzung bereits bestehender Indikatorensysteme verweist:

- ▶ Global Sustainable Tourism Criteria (GSTC, dt.: Globale Kriterien für einen nachhaltigen Tourismus) (GSTC 2019),
- ▶ European Tourism Indicators System (ETIS, dt.: Europäisches Tourismus-Indikatorensystem),
- ▶ Deutsche Nachhaltigkeitskodex (DNK),
- ▶ Destinationszertifizierung „Nachhaltiges Reiseziel“ (hierbei Verweis auf Baden-Württemberg und damit auch auf das Zertifizierungssystem „TourCert“ (TourCert 2022).

Nachdem sich auch im Rahmen der Fallstudienbereitung mehrmals zeigte, dass einige Städte den TourCert-Ansatz verfolgen, wird nun in der weiteren Arbeit eine Betrachtung der auf die ökologische Nachhaltigkeit ausgerichteten Zertifizierungskriterien von TourCert (ebd. 2018) in Verbindung mit Nachhaltigkeitskriterien in der Stadtplanung erfolgen. Diese sind insbesondere (Nummerierung gemäß Kriterienkatalog TourCert):

Auszug aus dem Kriterienkatalog TourCert

5. Umwelt: Schutz von Natur und Landschaft

5.1 Auswirkungen auf Natur & Umwelt

5.1.1. Anteil (%) der als Schutzgebiet ausgewiesenen Flächen an der Gesamtfläche

5.1.2. Nachhaltigkeitsindex (%) Biodiversitäts-Check

5.2 Kooperation mit Naturschutzakteur*innen

5.3 Erhalt der biologischen Vielfalt

5.4 Regionaltypisches Landschafts- und Ortsbild

5.5 Regional abgestimmte Besucherlenkung

5.6 Naturnahe Flächen und Außenanlagen

6. Umwelt: Ressourcenmanagement

6.1 Handlungsfelder des Klimawandels

- 6.2 umweltfreundliche Mobilitätskonzepte
- 6.3 umweltschonende An- und Abreise
 - 6.3.1. Verteilung der Verkehrsmittelwahl bei Gästeankünften
- 6.4 Umweltverträgliche Mobilität vor Ort
- 6.5 Klima- und Umweltschutz in Betrieben
 - 6.5.1. Stromverbrauch (kWh) pro Übernachtung und Jahr (Unterkünfte unter den Partnerbetrieben)
 - 6.5.2. Wärmeverbrauch (kWh) pro Übernachtung und Jahr (Unterkünfte unter den Partnerbetrieben)
 - 6.5.3. CO2 Emissionen (kg) pro Übernachtung
 - 6.5.4. Anteil (%) erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch (Unterkünfte unter den Partnerbetrieben)
- 6.6 Wasserverbrauch und Abfallaufkommen

Während sich auf den ersten Blick im Kapitel 5 der TourCert-Kriterien eine deutliche Nähe zur Stadtplanung zeigt, ist dies im Kapitel 6 weniger offensichtlich. Auch wird hier kritisch zu prüfen sein, wie realistisch es ist, solche Indikatoren aussagekräftig zu erheben.

Ein vom Umweltbundesamt beauftragtes und im Jahr 2021 noch laufendes Forschungsprojekt „Messung der Nachhaltigkeit des Tourismus in Deutschland – Entwicklung eines Tourismus-Nachhaltigkeits- Satellitenkontos“ definiert 18 Nachhaltigkeitskriterien im Tourismus und hat dazu ein entsprechendes Bilanzierungssystem entwickelt hat (Balaš et al. 2021). Die 18 Kriterien werden vier Nachhaltigkeitsdimensionen zugeordnet (ebenda, S. 46):

- **Management:** Vorhandensein von Nachhaltigkeitsstrategien, Zertifizierungen touristischer Organisationen und Unternehmen, Umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl, Gästezufriedenheit
- **Ökonomie:** Beschäftigung, Wertschöpfung, Unternehmensgewinne, Produktivität
- **Umwelt:** Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen, Wassereinsatz, Abfallaufkommen, Lärm, Flächeninanspruchnahme, Wirkungen auf die biologische Vielfalt
- **Soziales:** Gute Arbeit (die Sicht der im Tourismus Beschäftigten), Tourismusakzeptanz (die Sicht der einheimischen Bevölkerung), Inklusion (die Möglichkeit der Bevölkerung, selbst Reisen zu unternehmen).

Bei diesem Forschungsvorhaben wurde ein umfangreicherer Ansatz gewählt, der alle Aspekte der Nachhaltigkeit und den Tourismus in Deutschland insgesamt umfasst. Im Gegensatz dazu steht der Ansatz des Forschungsvorhabens „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“, bei dem der Fokus auf den Umweltbelangen des Städtetourismus liegt.

Für den Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit wurden für dieses Projekt Ansätze nach dem DPSIR sowie der Ökobilanzierungs- und Naturkapitalbewertungsansatz untersucht. Allerdings

erwiesen sich die Ansätze aufgrund ihrer hohen Komplexität nicht geeignet, die Nachhaltigkeit einer gesamten Branche auf nationaler Ebene zu messen. Management- und leistungsbezogene Systeme können die Nachhaltigkeit zum Teil umfassender abbilden, führen jedoch im Tourismus oft zu Zertifizierungen der analysierten Unternehmen oder Destinationen. Die Systeme sind uneinheitlich, die Daten lassen sich nur auf mikro- oder regionaler Ebene erheben und daher nicht auf nationale Ebene übertragen. Dies stellt allerdings für das Forschungsvorhaben UmTourS kein Hemmnis dar, da das zu entwickelnde Indikatorensystem auf kommunaler Ebene angewandt werden soll.

Das von ebd. (2021) entwickelte Bilanzierungssystem soll folgende Kriterien erfüllen:

- ▶ Abbildung der gesamten Tourismuswirtschaft, jedoch möglichst auch differenziert nach Teilbranchen,
- ▶ Darstellbarkeit auf nationaler Ebene,
- ▶ Berücksichtigung der für den Tourismus zentralen Nachhaltigkeitskriterien mit klarem Handlungsbezug,
- ▶ Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Systems (Reduktion von Komplexität),
- ▶ Verwendung von Indikatoren, die die jeweiligen Kriterien möglichst zutreffend abbilden,
- ▶ gute Datengrundlage für die Erstellung von Indikatoren, wenn möglich anhand von amtlichen Statistiken.

Ein Teil der Kriterien lässt sich auf die Aufgabe der Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit des Städtetourismus übertragen. Der Ansatz, Indikatoren des Managements aufzunehmen, ist vielversprechend, da sich diese voraussichtlich einfacher erheben lassen und trotzdem eine hohe Aussagekraft besitzen können. Das bereits angesprochene Problem der präzisen, differenzierten und praxisgerechten Erfassung bzw. Zuordnung im Umweltbereich ist allerdings auch in diesem System ungelöst.

6.2.2 Indikatorensysteme in der Stadtplanung

Die Bertelsmann Stiftung, das Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR), der Deutsche Landkreistag, der Deutsche Städtetag, der Deutscher Städte- und Gemeindebund, das Deutsches Institut für Urbanistik, die Engagement Global (Servicestelle Kommunen in der Einen Welt) und der Rat der Gemeinden und Regionen Europas / Deutsche Sektion haben gemeinsam eine Publikation zu den SDG-Indikatoren für Kommunen herausgebracht, welches ihr erarbeitetes Indikatorenset als Empfehlung für Kommunen vorstellt. Die Kommunen können im konkreten Anwendungsfall die Schwerpunkte selbst wählen und die Indikatoren an die Rahmenbedingungen anpassen. Bei der Erarbeitung der SDG-Indikatoren wurde größtenteils auf bereits vorhandene Indikatorensysteme zurückgegriffen. Für eine möglichst große Aussagekräftigkeit wurde hierbei darauf geachtet, dass die Daten für die Auswertung der Indikatoren verfügbar sind (Bertelsmann Stiftung et al. 2020).

In dem vorgeschlagenen Indikatorenset gibt es keinen Indikator, der sich speziell auf die Umweltbelange des Tourismus bezieht. Innerhalb der Beschreibung der Ziele bzw. Teilziele gibt es vier Benennungen von Tourismus:

Auszug aus den Sustainable Development Goals für Kommunen

► SDG 8: „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“

8.9 Bis 2030 Politiken zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus erarbeiten und umsetzen, der Arbeitsplätze schafft und die lokale Kultur und lokale Produkte fördert

► SDG 12. „Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster“

12.b.1 Instrumente zur Beobachtung der Auswirkungen eines nachhaltigen Tourismus, der Arbeitsplätze schafft und die lokale Kultur und lokale Produkte fördert, auf die nachhaltige Entwicklung entwickeln

12.b.2 Instrumente zur Beobachtung der Auswirkungen eines nachhaltigen Tourismus, der Arbeitsplätze schafft und die lokale Kultur und lokale Produkte

► SDG 14: „Leben unter Wasser“

Bis 2030 die sich aus der nachhaltigen Nutzung der Meeresressourcen ergebenden wirtschaftlichen Vorteile für die kleinen Inselentwicklungsländer und die am wenigsten entwickelten Länder erhöhen, namentlich durch nachhaltiges Management der Fischerei, der Aquakultur und des Tourismus.

Bei diesen Zielen wird auf einen nachhaltigen, lokal und kulturell angepassten Tourismus als Chance für strukturschwache, wirtschaftlich zu entwickelnde Regionen, insbesondere in den ärmeren Gebieten dieser Welt, abgestellt. Von den vier Nennungen beziehen sich SDG 12 und SDG 14 auf umweltrelevante Bereiche. Allerdings gibt es dazu keine passenden Indikatoren, welche die Umweltauswirkungen des Tourismus erheben.

Jedoch gibt es weitere drei Ziele mit zusammen sechs Indikatoren, welche sich zwar nicht explizit auf den Tourismus beziehen, aber dahingehend angepasst werden könnten, sodass sie statt der Umweltauswirkungen pro Einwohner*innen die Umweltauswirkungen pro Tourist*innen abbilden oder anstatt des Verbrauchs (o. Ä.) pro Haushalt zu erheben, sich speziell auf touristische Einrichtungen fokussieren.

Auszug aus den Sustainable Development Goals für Kommunen

► SDG 7 „Bezahlbare und saubere Energie“

Anteil erneuerbarer Energien am Bruttoenergieverbrauch

Strom aus Windkraft: Installierte Leistung Windenergieleistung je Einwohner*in

Strom aus Photovoltaik: Installierte Photovoltaikleistung je Einwohner*in

► SDG 11 „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“

Modal Split: Anteile des Fußverkehrs, Radverkehrs und ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen

Pkw-Dichte: Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner*innen

Radwegenetz: Länge des Radwegenetzes je 1.000 Einwohner*innen

ÖPNV-Nahversorgung mit Haltestellen: Anteil der Einwohner*innen mit max. 1 km Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖPNV mit mind. 10 Abfahrten am Tag

Flächeninanspruchnahme: Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche

Flächenneuanspruchnahme: Änderung der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Vergleich zum Vorjahr

Flächennutzungsintensität: Siedlungs- und Verkehrsfläche je Einwohner*in

Naherholungsflächen: Naherholungsfläche je Einwohner*in

Fertiggestellte Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie: Anteil fertiggestellter Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie

Rate der energetischen Sanierung von Gebäuden: Anteil der energetisch sanierten Gebäude gemessen an allen Gebäuden

► SDG 12 „Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster“

Trinkwasserverbrauch: private Haushalte – Trinkwasserverbrauch (Haushalte und Kleingewerbe) je Einwohner*in und Tag

Abfallmenge: entsorgte Abfallmenge je Einwohner*in

► SDG13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“

Index „Kommunale Klimaanpassung“: Anteil umgesetzter Klimaanpassungsmaßnahmen als Summenindex aus 10 dichotomen Variablen, basierend auf einem standardisierten Fragebogen

Ein weiteres, bereits älteres Indikatorensystem in Bezug auf eine nachhaltige Stadtentwicklung wird in dem Handlungsleitfaden der Deutschen Umwelthilfe (DUH) „Zukunftsfähige Kommune“ vorgestellt (DUH 2004). In diesem Handlungsleitfaden wird nicht spezifisch auf den Tourismus eingegangen, daher gibt es keine entsprechenden Tourismus-spezifischen Indikatoren. Allerdings können ggf. einige Indikatoren in einer abgewandelten Form aufgegriffen werden (z. B. pro Tourist*in oder bezogen auf touristische Einrichtungen). Die vielversprechendsten Indikatoren werden nachfolgend kurz dargestellt. Der Indikator „Flächen zur Erholung“ könnte verwendet werden, da diese Flächen auch von touristischen Gästen mitbenutzt werden. Auch verkehrsbezogene Indikatoren wie „Fahrradwege“ und „Erschließung mit Bus und Bahn“ bieten sich an, da diese Voraussetzungen für eine umweltfreundliche, touristische Mobilität sind (Allekotte et al. 2021). Diese könnten ggf. um besondere, touristische Angebote (z. B. Gästekarte, Sharing-Angebote) ergänzt werden. Weiterhin sind folgende Indikatoren für die Entwicklung eines Indikatorensets für Umweltauswirkungen des Städtetourismus interessant: „Lärmbelastung“, „Flächenverbrauch“, „Sparsamer Umgang mit Flächen“, „Abfall“, „Niedriger Energie-Einsatz“, „umwelt- und ressourcenschonende Energieerzeugung“ und „Verkehrsmittelwahl“.

Flächen zur Erholung: Dieser Indikator misst die Größe der Flächen zur Erholung, bezogen auf die Zahl der Einwohner*innen. Der Indikator ist in zwei Teilindikatoren unterteilt. Zum ersten Teilindikator „Erholungsflächen innerhalb der Siedlungsfläche“ gehören die Erholungsflächen und die Friedhöfe. Der zweite Teilindikator „Erholungsflächen außerhalb der Siedlungsfläche“ enthält das Grünland, die Moorfläche, die Heidefläche, die Waldfläche und die Wasserfläche. Er wird für Kommunen mit über 15.000 Einwohner*innen empfohlen. Daten sind beziehbar über das Statistische Landesamt (DUH 2004, S. 12 f.).

Fahrradwege: Dieser Indikator misst die Länge der für den Radverkehr ausgewiesenen Wege bezogen auf die Gesamtlänge der Verkehrswege innerhalb der geschlossenen Ortschaft. Der Indikator misst die Länge der Radwege im Verhältnis zu den Straßen, auf denen Tempo 30 und schneller erlaubt ist. Zur Erhebung des Indikators werden die Länge aller Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften, aller Fahrradstraßen, aller Einbahnstraßen, die in Gegenrichtung für Radfahrende geöffnet sind, und aller Verkehrswege innerhalb geschlossener Ortschaften erhoben. Er wird für Kommunen mit über 15.000 Einwohner*innen empfohlen (ebd. 2004, S. 18 f.).

Erschließung mit Bus und Bahn: Dieser Indikator misst den Anteil der Einwohner*innen, die im Umkreis von weniger als 300 bzw. 500 Metern (Luftlinie) zur nächsten Haltestelle wohnen. Bei der Erhebung können nur die Haltestellen berücksichtigt werden, an denen mindestens eine Buslinie in mindestens einer Richtung im vorgegebenen Takt verkehrt. Haltestellen, an denen Buslinien verkehren, die in unterschiedliche Richtungen fahren und nur gemeinsam den vorgegebenen Takt erfüllen, zum Beispiel jede Buslinie nur stündlich fährt, werden nicht mitgerechnet (ebd., S. 28 f.).

Lärmbelastung: Dieser Indikator misst den Anteil der Einwohner*innen, die von Lärmbelastung durch den Straßenverkehr betroffen sind. Gemessen wird der Anteil der Einwohner*innen, die tagsüber (von 6.00 - 22.00 Uhr) einer Lärmbelastung von über 55 dB(A) und nachts (von 22.00 - 6.00 Uhr) von mehr als 45 dB(A) ausgesetzt sind. Die Bezugswerte entsprechen den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zur Vermeidung von Gesundheitsschäden durch Lärm. Um die Zahl der Einwohner*innen zu erheben, die erhöhten Lärmbelastungen durch Straßenverkehr ausgesetzt sind, muss man die Größe der verlärmten Flächen entlang von Straßen und die Zahl der Einwohner*innen ermitteln, die in diesen Bereichen leben. Die Größe der verlärmten Flächen kann entweder durch Messungen oder durch Berechnungen bestimmt werden. Dieser Indikator wird empfohlen für Kommunen mit über 15.000 Einwohner*innen (ebd., S. 30 f.).

Flächenverbrauch: Der Indikator setzt sich aus zwei Teilindikatoren zusammen, und zwar der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche der Kommune und der Siedlungsdichte, d. h. die Zahl der Einwohner*innen bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche der Kommune. Dadurch sollen die ökologische Entwertung von Naturräumen und näherungsweise der Versiegelungsgrad in der Kommune abgebildet werden (ebd., S. 58 f.).

Sparsamer Umgang mit Flächen: Der Indikator setzt sich aus zwei Teilindikatoren zusammen, und zwar der Größe neu erschlossenen Baulands der letzten fünf Jahre bezogen auf die Einwohnerzahl und der Wiedernutzung von Brachflächen in den letzten fünf Jahren bezogen auf die Gesamtzahl der Brachflächen. Der Indikator „Baulandzunahme“ dokumentiert, wie viel Bauland pro Einwohner*innen innerhalb eines definierten Zeitraums von 5 Jahren neu ausgewiesen wurde. Unter dem Begriff „Bauland“ werden die neu in Anspruch genommenen Flächen, für welche die Erschließungsmaßnahmen in dieser Zeit abgeschlossen wurden, verstanden. Der Teilindikator „Brachflächen“ bildet ab, inwieweit das innerstädtische Potenzial an Brachen für eine Neubebauung genutzt wird. Brachen sind vormals gewerblich oder militärisch genutzte Flächen, die länger als ein Jahr weder für gewerbliche noch für wohnbauliche Zwecke genutzt wurden und für die keine Umnutzung erfolgt ist. Zur Vereinfachung werden erst Flächen ab einem halben Hektar Größe erfasst. Die beiden Teilindikatoren werden empfohlen für Kommunen mit über 15.000 Einwohner*innen (ebd., S. 60 f.).

Abfall: Dieser Indikator misst das Abfallaufkommen (Rest- und Sperrmüll) bezogen auf die Zahl der Einwohner*innen (in Kilogramm pro Einwohner*in). Es wird darauf hingewiesen, dass es oft schwierig ist, diese Daten für eine Stadt oder Kommune zu bekommen. Der Indikator wird für Kommunen mit über 15.000 Einwohner*innen empfohlen (ebd. 2004, S. 66 f.).

Niedriger Energie-Einsatz: Dieser Indikator misst den Energieverbrauch in den kommunalen Liegenschaften pro Einwohner*in und den privaten Stromverbrauch pro Einwohner*in (in Kilowattstunden pro Einwohner*in). Bei der Erhebung des Teilindikators „Energieverbrauch in den kommunalen Liegenschaften“ wird der Strom- und Wärmeverbrauch für alle Gebäude in kommunaler Nutzung, einschließlich Eigenbetriebe und angemieteter Objekte, ermittelt. Die Energieversorgungsunternehmen erheben die Verbrauchsdaten, allerdings stimmt die Versorgungsgrenze der Energieversorgungsunternehmen oftmals nicht mit den Kommunalgrenzen überein. Die Verwendung der beiden Teilindikatoren wird für Kommunen mit über 15.000 Einwohner*innen empfohlen (ebd.).

Umwelt- und ressourcenschonende Energieerzeugung: Der Indikator setzt sich aus acht Teilindikatoren zusammen: der installierten Leistungskapazität (Strom) durch Windenergie, der installierten Leistungskapazität (Strom) durch Wasserkraft, der installierten Leistungskapazität (Strom) durch Biomasse, der installierten Leistungskapazität (Wärme) durch Biomasse, der installierten Leistungskapazität (Strom) von Photovoltaikanlagen, der Fläche der solarthermischen Anlagen, der tatsächlichen Energieerzeugung (Strom) durch Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen sowie der tatsächlichen Energieerzeugung (Wärme) durch Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (jeweils pro Einwohner*in). Bei diesem Indikator werden alle Anlagen auf dem Gebiet einer Kommune erfasst, seien es private Anlagen, Anlagen im Besitz der Kommune oder als Eigentum von Unternehmen (ebd., S. 70 f.).

Verkehrsmittelwahl: Die Verkehrsmittelwahl wird anhand des Modal Split gemessen, das heißt am Anteil der verschiedenen Verkehrsarten an den Wegen, welche die Einwohner*innen der Kommune täglich zurücklegen (Anteil der Wege, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus oder Bahn zurückgelegt werden, an der Zahl aller Wege in Prozent). Als Befragungsmethode kann z. B. eine Haushaltsbefragung (Adressen z. B. aus dem Telefonbuch nach dem Zufallsprinzip) oder Befragungen im öffentlichen Raum oder in Einkaufsbereichen durchgeführt werden. Der Indikator wird empfohlen für Kommunen mit mehr als 15.000 Einwohner*innen (ebd., S. 72 f.).

6.2.3 Ergebnisse der Online-Befragung zu geeigneten Indikatoren

Zusätzlich zu der Literaturrecherche und -auswertung wurden Indikatoren über die durchgeführte Online-Befragung erhoben. In dieser Online-Befragung wurden die Stadtplaner*innen aufgefordert anzugeben, welche Indikatoren eingesetzt werden, um die Nachhaltigkeit bzw. Umweltverträglichkeit der Tourismusentwicklung ermitteln und beurteilen zu können. Auf diese Frage haben allerdings lediglich vier Personen geantwortet. Die Antworten sind zudem nur beschränkt auf die Umweltauswirkungen des Tourismus anwendbar und können deswegen nur eingeschränkt für den Aufbau eines Indikatorensets verwendet werden. Tabelle 10 enthält eine Zusammenstellung der Antworten auf diese Frage.

Tabelle 10: Förderung einer nachhaltigen / umweltverträglichen Tourismusentwicklung, Ergebnisse der Online-Befragung

Ziele	Kriterien / Indikatoren
Ausreichende Auslastung	Bettenauslastung
Gutes qualitatives / quantitatives Angebot	Zufriedenheit
Keine Konkurrenz zum Wohnen	Fremdnutzung in Wohnungen
Erreichbarkeit	Initialisierung eines digitalen Besucherinformations- und Leitsystems Grüne Aufwertung des Brüder Grimm Platzes und der Wilhelmshöher Allee (Nationale Projekte des Städtebaus) Verkehrskonzept Bergpark Verkehrskonzept Radverkehr Fördermaßnahme "Zukunft Stadtgrün"
Nachhaltiges Wachstum	Ankünfte / Übernachtungszahlen
Steigerung der Touristischen Wertschöpfung	Touristisch bedingter Umsatz pro Gast
Verlängerung der Aufenthaltsdauer	
Ganzjähriger Tourismus ohne ausgeprägte Saisonspitzen	Auslastungsschwache Zeiten bewerben, gleichmäßige Auslastung im Jahresverlauf
Gezielte Besucherlenkung	Anteil der Wiederbesucher erhöhen, Entzerrung, weg von Top-10-POIs, gleichmäßige räumliche Belastung der Stadt durch Tourismus
Qualitätstourismus	Steigerung der Übernachtungszahlen statt Steigerung der Tagesgäste, Qualität vor Quantität
Verkehrsreduktion	Beschränkte Ausgabe von Buseinfahrtsgenehmigungen

Die hier dargestellten, von den befragten Städten angegebenen Indikatoren sind dabei sowohl qualitativ (z. B. in Form der Umsetzung bestimmter Maßnahmen) wie auch quantitativ (z. B. Verhältnis von Ankunfts- und Übernachtungszahlen). Diese Indikatoren bilden nur einen Teil der relevanten Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung ab. Auffallend ist zudem, dass eine problembezogene räumliche Differenzierung der Indikatoren weitgehend fehlt. Die grundlegende Problematik, dass die touristisch relevanten Attraktionen einer Stadt fest verortet und oft auch durch die historische Entwicklung räumlich gebündelt sind, steht vielen der oben genannten Zielsetzungen entgegen. Dieser Problematik Rechnung tragend bedarf es einer auf die touristisch hoch attraktiven Bereiche zugeschnittenen, räumlich differenzierten Maßnahmenkatalogs.

6.3 Anforderungen an den Aufbau eines Indikatorensets

Indikatoren, die eine Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung unterstützen, müssen die nachfolgenden Anforderungen erfüllen:

- ▶ sie sollen eine objektive Beurteilung der Bedeutung des Tourismus für eine Stadt als Ganzes, aber auch in Bezug auf touristisch besonders attraktive Bereiche und Attraktionen der Stadt ermöglichen,
- ▶ durch einen differenzierten Raumbezug sollen sie ermöglichen, die Ursachen, Belastungen, das Wirkpotenzial und die Wirkungen des Tourismus in Bezug auf räumliche Einheiten der Stadt zu beschreiben (Ist-Situation),
- ▶ sie bilden damit eine räumlich differenzierte Grundlage für die Planung von Maßnahmen, die zielgerichtet an den Ursachen der Umweltbelastungen ansetzen, um Belastungen, Wirkpotenzial und Wirkung zu reduzieren,
- ▶ durch eine über die Zeit erfolgende Beobachtung des Verlaufs der Indikatorwerte kann die Effizienz der Umsetzung von Maßnahmen der Stadtplanung auf die Entwicklung der Umweltwirkungen des Tourismus im Raum bewertet werden (Evaluation) (vgl. Jacoby 2009).

Indikatoren sollten zudem auf die übergeordneten Ziele ausgerichtet und auf die Wirksamkeit der Maßnahmen zugeschnitten sein. Beispielhaft sei der Nachtlärm durch Tourismus in Szenevierteln angeführt. Feiernde Tourist*innen (Ursache: Aktivitäten vor Ort) erzeugen Lärm (Belastung). Dieser beeinträchtigt durch die Lärmwirkung (Wirkpotenzial) die Nachtruhe der Anwohner*innen, die ihrerseits mit Beschwerden und Einwendungen gegen das Tourismusgeschehen reagieren (Reaktion). Ein geeigneter Indikator für Maßnahmen dieses Problemfeldes sollte daher bei der Reaktion ansetzen, d. h. nicht etwa den Lärm selbst messen, sondern die sich in der Anzahl von Beschwerden oder polizeilichen Einsätzen manifestierende Beeinträchtigung der Anwohner*innen. Gehen die Beschwerden zurück und fühlen sich die Anwohnenden weniger beeinträchtigt, sind die Maßnahmen wirksam.

Eine grundsätzliche Herausforderung ist bei Indikatoren, die darauf abzielen, die Umweltwirkungen des Tourismus zu beschreiben, die präzise Abgrenzung von Tourist*innen als Verursacher gegenüber anderen Personengruppen. Legt man für Tourismus die Definition der World Tourism Organization (UNWTO) zugrunde, dann sind Städtetourist*innen vereinfacht ausgedrückt Besucher*innen einer Stadt, die mindestens eine Nacht in der Stadt übernachten (UNWTO 2019). Tagesgäste sind dagegen gemäß UNWTO *visitors*, d. h. Besucher*innen und nicht Tourist*innen. Eine asiatische Reisegruppe, die eine historische Stadt für ein paar Stunden besucht und ohne Übernachtung weiterreist, wird damit Einwohnern der umliegenden Region gleichgestellt, die für einige Stunden in die Stadt fahren. Und schließlich kommt die Stadtbevölkerung selbst hinzu, die als Besucher*innen von touristisch relevanten Stadtbereichen die dortigen Angebote ebenso nutzen. Dieses Abgrenzungsproblem ist sehr grundsätzlicher Art, da über die amtliche Tourismusstatistik einer Stadt lediglich die Gästeankünfte und Gästeübernachtungen in gewerblichen Tourismusbetrieben mit 10 und mehr Betten erhoben werden. Dabei können die Beherbergungsbetriebe in anderen Stadtvierteln als die Hauptattraktionen der Stadt liegen. Gästeankünfte und Übernachtungen können daher nur als Anhaltspunkt eines touristischen Gesamtaufkommens dienen, sind jedoch nicht für die raumbezogene Bewertung geeignet.

Vielfach finden sich in touristischen Zertifizierungskatalogen Indikatorensysteme zur Bewertung der Umweltauswirkungen des Tourismus, die auf die touristischen Unternehmen

abzielen. Für das Destinationsmanagement ist es dabei verhältnismäßig einfach, die im Verantwortungsbereich des eigenen Unternehmens entstehenden Umweltbelastungen zu messen und über die Zeit zu vergleichen. Ebenso ist es für eine Stadt möglich, in durch den Tourismus genutzten Einrichtungen und im Besitz der Stadt befindlichen tourismusrelevanten Unternehmen Daten zu erheben und durch eine stichprobenartige Erfassung der Besuchergruppen nach Tourist*innen, externen Besucher*innen und Stadtbevölkerung zu trennen. Sehr viel komplexer und damit eine größere Herausforderung ergibt sich bereits bei der Erhebung von Daten des Beherbergungsbereichs oder touristischer Dienstleistende. Dies bedingen eine freiwillige Erhebung, Aufbereitung und Lieferung der Daten durch die Betriebe. Eine Vielzahl von touristischen Zertifizierungsansätzen, welche die Mitwirkung von Zertifizierungspartnerbetrieben im Bereich der Datenerhebung zur Voraussetzung machen, haben gezeigt, dass nur ein sehr geringer Anteil an Betrieben sich zur Mitwirkung bewegen lässt. Hierbei muss auch berücksichtigt werden, dass gerade im Städtetourismus der Anteil der internationalen Kettenhotellerie sehr hoch ist und diese Betriebe oft auf Grund interner Vorgaben keine Daten nach außen geben. Somit ist als diesbezügliche Anforderung an das zu entwickelnde Indikatorenset zu konstatieren, dass entweder mit geeigneten Maßnahmen wie Anreizsystemen die Mitwirkungsbereitschaft der privaten touristischen Betriebe gesichert wird, oder nicht umsetzbare Indikatoren nicht weiter verfolgt werden.

Schließlich besteht noch das Abgrenzungsproblem bezüglich der Gesamtumweltauswirkungen einer Städtereise. Die Anreise und Rückreise macht in den meisten Fällen von Kurzaufenthalten, wie sie für Städtereisen typisch sind, den deutlich höchsten Anteil am ökologischen Fußabdruck der Reise aus. Hier ist zu klären, in welchem Umfang sich eine Stadt für diesen Teil der Umweltbelastungen mitverantwortlich sieht. Generiert eine Stadt durch ein Event (z. B. Stadtmarathon) eine bestimmte Anzahl von Reisen in diese Stadt, kann durchaus die Sichtweise vertreten werden, dass dieses Event und damit der Veranstaltende gemäß dem Verursacherprinzip die Verantwortung für die Gesamtheit der Umweltauswirkungen trägt. Diese trennscharfe Abgrenzung ist jedoch nicht immer möglich, etwa bei Städtereisenden, die ihren Besuch mit dem Besuch weiterer Städte oder Sehenswürdigkeiten außerhalb der Stadt verbinden. Auch in Bezug auf die Wahl des Verkehrsmittels für die An- und Abreise der touristischen Gäste und damit den Umfang der verkehrsbezogenen Umweltbelastungen hat eine Stadt respektive die Stadtplanung allenfalls indirekte Steuerungsmöglichkeiten.

6.4 Vorschlag eines Indikatorensets zu Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung

Das Stadtbild und die städtische Infrastruktur sind bedeutsame Faktoren für die touristische Attraktivität einer Stadt. Die Entwicklung dieser Standortfaktoren wird neben anderen durch die Stadtplanung gesteuert. Sie hat damit einen erheblichen Einfluss auf die Tourismusentwicklung. Allerdings sind nicht alle stadtplanerischen Strategien, Projekte und Maßnahmen relevant für die Tourismusentwicklung. Viele Aspekte der Tourismusentwicklung liegen außerhalb des Aufgabengebietes der Stadtplanung und sind daher von anderer Seite zu steuern. Es sollte daher im Handlungsbereich der Stadtplanung stets abgewogen werden, ob es im konkreten Planungsfall erhebliche Berührungspunkte mit dem Tourismus gibt. Falls für einen Planungsfall eines räumlichen Bereichs der Stadt der Tourismus erheblich berührt oder gar zentraler Aspekt ist, sollte das Destinationsmanagement gezielt involviert werden.

Der Fokus der stadtplanerischen Steuerung liegt auf der räumlichen Entwicklung des Stadtgebietes. Hierbei sollte in Räumen mit erkennbarem Tourismusaufkommen die Tourismusentwicklung Teil dieser räumlichen Steuerung sein. Über die Gestaltung der Infrastruktur können beispielsweise eine räumliche Bündelung oder Entzerrung touristischer

Aktivitäten beeinflusst werden. Außerdem können durch die gezielte Gestaltung von Infrastrukturen und Freiräumen in Gebieten touristischer Relevanz diese in ihrer Attraktivität für den Tourismus gesteigert werden.

Zur Evaluierung dieser Steuerungsansätze bedarf es geeigneter Indikatoren, differenziert nach Teilräumen unterschiedlicher touristischer Nutzungsintensität. Hierfür sollten die für Stadtplanung und Tourismusmanagement zuständigen Stellen gemeinsame eine kartographische Grundlage erarbeiten, in welcher die Gebiete unterschiedlicher touristischer Nutzung eingezeichnet sind und welche anschließend mit verschiedenen umweltbezogenen Themenkarten, z. B. Lärmbelastungsbereichen und ruhigen Gebieten (siehe Richard; Mazur und Lauenstein 2015; Heinrichs; Leben und Cancik 2018), überlagert werden kann.

Im Anschluss daran können die nachfolgenden Indikatoren erhoben werden, die eine raumdifferenzierte Bewertung des Tourismus und seiner Umweltbelange in der Stadt ermöglichen sollen. Dieses Indikatorenset ist nicht als vollständige, abgeschlossene Liste zu begreifen. Vielmehr können und sollen diese in bereits vorhandene Indikatorensysteme in den Städten integriert werden oder um weitere, in der Stadt relevante Indikatoren ergänzt werden.

Raumbezogene Basisindikatoren

Fläche der Stadt

Siedlungsfläche (ha), davon:

- ▶ mit intensiver touristischer Nutzung in %
- ▶ mit teilweiser touristischer Nutzung in %
- ▶ mit weiterem touristischen Nutzungspotential (mögliche touristische Entwicklungs- bzw. Entlastungsräume)

Anzahl der Einwohner*innen

Anzahl der in der Stadt gemeldeten Personen, davon lebend in Siedlungsbereichen:

- ▶ mit intensiver touristischer Nutzung in %
- ▶ mit teilweiser touristischer Nutzung in %

Indikatoren zu Strategie und Planung / Organisation und Management

Umweltfreundliche/nachhaltige Tourismusedwicklung

- ▶ Existenz einer Strategie / einer Planung für die umweltfreundliche bzw. nachhaltige Tourismusedwicklung mit vereinbarten Zielen und Maßnahmen zur Evaluierung

Verankerung eines umweltfreundlichen Tourismus in der Stadtplanung

- ▶ Behandlung des Tourismus und seinen Umweltauswirkungen in Programmen und Plänen der Stadtplanung (Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung, Landschafts- / Freiraum- / Umweltplanung und Mobilitätsplanung)

Kooperation Stadtplanung und Tourismus

- ▶ Existenz von Beauftragten bzw. eines formellen oder informellen Gremiums, welche eine umweltfreundliche, integrierte Stadt- und Tourismusedwicklung vorantreiben

Beschwerdemanagement - Störende Auswirkungen des Tourismus

- ▶ Anzahl der Beschwerden von Einwohnenden (oder von Polizeieinsätzen) bezüglich Lärmes / Ruhestörungen, Littering oder verkehrlicher Behinderungen in touristisch intensiv genutzten städtischen Teilräumen

Raum-/zeitbezogene Tourismuskennzahlen

Saisonalitätsindex

Verhältnis der Bettenauslastung des Monats mit höchster Bettenauslastung zum Monat mit niedrigster Bettenauslastung

Tourismusintensität

Anzahl der jährlichen touristischen Übernachtungen pro Einwohner*innen, mit Normierungsfaktor 100 (DWIF), davon in Siedlungsbereichen:

- ▶ mit intensiver touristischer Nutzung in %
- ▶ mit teilweiser touristischer Nutzung in %

Wachstumsdynamik Bevölkerung / Tourismus in

- ▶ Bevölkerungswachstum in % in 20 Jahren (2000 – 2019 pre-COVID bzw. aktuellste, verfügbare Zahlenreihe über 20 Jahre)
- ▶ Bevölkerungswachstum in % in 10 Jahren (2010 – 2019 pre-COVID bzw. aktuellste, verfügbare Zahlenreihe über 10 Jahre)
- ▶ Gästeankünfte in % in 20 Jahren (2000 – 2019 pre COVID bzw. aktuellste, verfügbare Zahlenreihe über 20 Jahre)
- ▶ Gästeankünfte in % in 10 Jahren (2010 – 2019 pre COVID bzw. aktuellste, verfügbare Zahlenreihe über 10 Jahre)

Liste der wichtigsten touristischen Einrichtungen (TOP 5 / TOP 10) mit hohem Aufkommen an Besucher*innen:

- ▶ Name, Lage in der Stadt, Erreichbarkeit mit ÖV, jährliche Eintritte von Besucher*innen

Stadtplanerisch und touristisch relevante, räumliche Umweltindikatoren

Lärmbelastung in den touristisch unterschiedlich intensiv genutzten Flächen / Erholungsorten

- ▶ Lärmbelastungsgebiete (oberhalb der Lärmgrenzwerte) und ruhige Gebiete (deutlich unterhalb der Lärmgrenzwerte) gemäß Umgebungslärmrichtlinie der EU und vorhandener Lärmaktionsplanung (siehe Richard; Mazur und Lauenstein 2015, Heinrichs; Leben und Cancik 2018)

Luftschadstoffbelastung in den touristisch unterschiedlich intensiv genutzten Flächen / Erholungsorten

- ▶ Zonen unterschiedlicher Luftschadstoffbelastung gemäß vorhandener Luftreinhalteplanung

Klimatische Belastung in den touristisch unterschiedlich intensiv genutzten Flächen / Erholungsorten

- ▶ Klimatische Belastungsgebiete (Hitzeinseln) und „Klimakomforträume“ (Grünflächen / Parks) gemäß vorliegenden Stadtklimagutachten, Klimaanpassungskonzepten und Hitzeaktionsplänen

Klimaschutz durch umweltfreundliche Energieversorgung in den touristisch unterschiedlich intensiv genutzten Flächen

- ▶ Zonen mit umweltfreundlicher Fernwärmeversorgung einschließlich zukünftiger Zonen gemäß kommunaler Wärmeplanung

Städtische Erholungsorte

Anteil der öffentlichen Grün- und Freiflächen (%) innerhalb der Siedlungsfläche

- ▶ mit intensiver touristischer Nutzung in %
- ▶ mit teilweiser touristischer Nutzung in %
- ▶ mit weiterem touristischen Nutzungspotential (mögliche touristische Entwicklungs- bzw. Entlastungsorte)

Weitere, ggf. bereits in einer Stadt eingesetzte räumliche Umweltindikatoren, z. B.

- ▶ Geschützte Gebiete nach Naturschutzrecht
- ▶ Hochwasser- bzw. überflutungsgefährdete Gebiete
- ▶ Kalt- und Frischluftbahnen

7 Öffentlichkeitsarbeit und Wissenstransfer

Ein wesentlicher Bestandteil des Projektes war es, die Ergebnisse der Forschung praxisorientiert aufzubereiten und in die Fachöffentlichkeit zu tragen. Dazu wurden unterschiedliche Formate verwendet.

Um die Integration des Tourismus und seiner Umweltbelange in der Stadtplanung voranzutreiben, wurde eine Handreichung mit praxisnahen Empfehlungen entwickelt (Jacoby et al. 2022).¹⁰ Diese soll die Zusammenarbeit der Akteur*innen des Tourismus und der Stadtplanung fördern und die Praktiker*innen bei der Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung durch praxisnahe Empfehlungen unterstützen. Die in dieser Handreichung formulierten Handlungsempfehlungen basieren auf den Ergebnissen von Plandokumentenanalysen, Befragungen, Fallstudien in fünf ausgewählten Städten sowie mehreren Fachworkshops. Die erarbeiteten Handlungsempfehlungen sind in Kapitel 8 zusammenfassend beschrieben.

Des Weiteren sollten im Rahmen des Forschungsvorhabens drei Fortbildungsformate konzipiert und getestet werden: Webseminar, Seminar und Fachexkursion, in denen die erarbeiteten Empfehlungen für Maßnahmen und Instrumente anhand von Beispielen vorgestellt werden.

Zum Abschluss des Forschungsvorhabens wurden die Forschungsergebnisse in einer Abschlussveranstaltung der interessierten Fachöffentlichkeit präsentiert und mit ihnen diskutiert.

7.1 Diskussion von Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen richten sich an Akteur*innen der Stadtplanung und Tourismusentwicklung in deutschen Städten und sollen sie dabei unterstützen, auf einen umweltfreundlichen Städtetourismus hinzuwirken. Neben den Fortbildungsveranstaltungen wurden insgesamt fünf Online-Fachworkshops mit Expert*innen aus dem Handlungsfeld Stadtplanung, Tourismus und Umwelt durchgeführt, um damit insbesondere die Handreichung in ihrer Praxisorientierung weiterzuentwickeln und einen Praxisaustausch zwischen Touristiker*innen und Stadt- und Umweltplaner*innen zu ermöglichen. Vier Workshops wurden zu ausgewählten Fokusthemen durchgeführt, bevor der fünfte Workshop den themenübergreifenden Abschluss bildete.

Im Nachfolgenden werden die wesentlichen Inhalte und Erkenntnisse dieser Fachworkshops dargestellt.

7.1.1 Fokusworkshop Mobilität

Die Verkehrswege und -flächen der meisten Städte stoßen bereits mit dem Binnenverkehr der Bevölkerung und den Pendlerverkehren aus der Region an ihre Kapazitätsgrenzen. Neben dem An- und Abreiseverkehr sind nicht zuletzt auch die touristischen Verkehre innerhalb der Stadtregionen, vor allem der motorisierte Individualverkehr und der Reisebus-Verkehr in den touristischen Hotspots der Städte, mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden und tragen mit ihren Emissionen zum Klimawandel bei. Auch die Kreuzfahrtschiffe bringen in den betroffenen Städten erhebliche Umweltprobleme mit sich.

In diesem Workshop haben sich das Forschungsteam und die Teilnehmenden damit beschäftigt, wie die Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements gemeinsam auf eine

¹⁰ Siehe: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_73-2022_integration_von_umweltbelangen_des_tourismus_in_die_stadtplanung_0.pdf, zuletzt aufgerufen am 30.10.2022

nachhaltige Entwicklung in der touristischen Mobilität hinwirken können. Die am Workshop Teilnehmenden wurden gebeten, gute Praxisbeispiele aus ihrer Stadt in den Austausch einzubringen. Folgende Fragestellungen dienten als Orientierungshilfe für den Praxisaustausch und die Diskussion:

- ▶ Welche Anreize oder Restriktionen (Push- und Pull-Faktoren) setzen wir für eine Verlagerung des (touristischen) Verkehrs zum Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV)?
- ▶ Gibt es umweltfreundliche Mobilitätsangebote für die An- und Abreise wie auch für die Zeit des Aufenthalts in der Stadtregion, die speziell auf touristische Bedürfnisse ausgerichtet sind?
- ▶ Welche Konzepte können wir zur Steuerung der (touristischen) Verkehrsströme (räumliche und zeitliche Verteilung, auch hinsichtlich Reisebusverkehre und Flusskreuzfahrt) einsetzen?
- ▶ Wie gehen wir mit dem Parksuchverkehr um und wie verhindern wir Parkplatzkonflikte (insb. mit Reisebussen)?
- ▶ Wie lenken wir Besucher*innenströme bei touristischen Überlastungserscheinungen („hot spots“)?

Zum Auftakt des Workshops erfolgte ein Impulsvortrag aus dem Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung in der Stadt Koblenz darüber, wie in Koblenz eine umweltfreundlichere Mobilität im Zuge der Bundesgartenschau vorangetrieben wurde. Elemente sind u. a. die Seilbahn über den Rhein, die Verlagerung vom oberirdischen Parken am Clemensplatz in eine Tiefgarage und die Schaffung eines reinen Fußgängerbereichs an der Uferpromenade. Aktuell wird darüber diskutiert, die Seilbahn in den Tarif des öffentlichen Nahverkehrs zu integrieren, um ein Wohngebiet in der Nähe der Festung Ehrenbreitstein anzubinden. Es gibt allerdings Konflikte, da die für die Bundesgartenbau zunächst befristet genehmigte Seilbahn aufgrund von UNESCO-Bestimmungen eigentlich zurückgebaut werden müsste.

In der Diskussion mit den Teilnehmenden wurde herausgestellt, dass der Großteil der durch den Städtetourismus verursachten Umweltbelastungen in der Regel auf die touristische Mobilität (insb. Anreise mit Flugzeug, Auto) zurückzuführen ist. Daher sind die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erstrebenswert. Weiterhin könnte durch einen verringerten motorisierten Individualverkehr aller Verkehrsteilnehmer*innen, seien es Einheimische oder Tourist*innen, die Aufenthaltsqualität in den Städten gesteigert werden. Im Tourismus sollte daher auf eine Bewerbung der guten Erreichbarkeit mit dem Pkw verzichtet werden. Stattdessen sollten für die Tourist*innen prominent platziert und einfach verständlich Informationen zur umweltfreundlichen Anreise und Mobilität vor Ort angeboten werden. Zudem sollte das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Bereich der touristischen Hot-Spots an die Bedürfnisse der Städtereisenden angepasst und vereinfacht werden. Derzeit sind die Tarife oft kompliziert und für Gäste schwer zu verstehen. Die Verbindungen bzw. Vernetzung zu touristischen Attraktionen im Umland müssen vielfach verbessert werden, da dieses mit dem Nahverkehr oft schwer oder gar nicht erreichbar ist. Auch Angebotslücken in den Städten sollten geschlossen werden; so ist die Erreichbarkeit touristischer Highlights mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln teilweise noch sehr schlecht. Weiterhin förderlich kann das Angebot eines Gepäcktransportes vom Hauptbahnhof zum Hotel (Zielgruppe Best Ager, aber auch Familien oder mobilitätseingeschränkte Menschen) sein.

Generell fehlen in den meisten Städten noch Daten zur Gästemobilität und damit wichtige Planungsgrundlagen für die Entwicklung einer nachhaltigeren touristischen Mobilität.

7.1.2 Fokusworkshop Veranstaltungen

Die Ausrichtung von national und international bedeutenden, meist mehrtägigen bis mehrmonatigen Großveranstaltungen und -projekten (Gartenschauen, Messen, Sportevents, auch Stadtjubiläen, kulturelle Festivals, besondere Aktivitäten und Attraktionen in UNESCO-Weltkulturerbestätten etc.) stellt eine Stadt vor große Herausforderungen. Die Planung und Realisierung von solchen für den Städtetourismus sehr bedeutsamen Großveranstaltungen und -projekten gehören in der Regel nicht zum Alltagsgeschäft einer Stadtverwaltung und sind dementsprechend anspruchsvoll für die Mitarbeitenden. Allerdings kann das Ausbrechen aus Verwaltungsroutinen genutzt werden, um neue kooperative Prozesse und eine verstärkte Vernetzung der Bereiche untereinander, insb. auch von Stadtplanung und Tourismus, zu etablieren.

In diesem Workshop setzte sich das Forschungsteam gemeinsam mit den Teilnehmenden damit auseinander, wie der Impuls und die Dynamik, die durch eine Großveranstaltung oder ein Großprojekt in einer Stadt entstehen (vgl. BBSR 2012), für langfristige und nachhaltige Veränderungen der Prozess- und Organisationsstruktur einer Stadt genutzt werden können (vgl. Briegleb 2019). Folgende Fragestellungen dienten zur Orientierungshilfe für den Praxisaustausch und die Diskussion:

- ▶ Welche Veränderungen haben die (national / international bedeutende) Großveranstaltung bzw. das Großprojekt in Ihrer Stadtverwaltung (Organisationsstruktur, Planungskultur, Vernetzung der Akteur*innen) hervorgerufen?
- ▶ Welche Zielkonflikte treten bei Planung und Umsetzung auf und wie können diese gelöst werden?
- ▶ Welcher Nutzen lässt sich aus einer Großveranstaltung bzw. einem Großprojekt für eine nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung generieren?
- ▶ Welche (Umwelt-)Belastungen treten bei einer Großveranstaltung bzw. einem Großprojekt auf und wie sind diese mit Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu begegnen?

Zum Auftakt des Workshops erfolgte ein Impulsvortrag aus dem Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Koblenz. Im Mittelpunkt stand hierbei die in Koblenz im Jahr 2011 durchgeführte Bundesgartenschau, welche im Rahmen der planerischen Vorarbeiten strategisch als Motor und Impulsgeberin für eine nachhaltige Stadtentwicklung benutzt wurde. In der Präsentation wurden die dafür etablierte Organisationsstruktur erläutert und Beispiele für erfolgreiche Maßnahmen sowie Leuchtturmprojekte gegeben.

In der Diskussion mit den Teilnehmenden wurde zunächst festgestellt, dass bisher die ökologische Nachhaltigkeit bei der Planung bzw. Vorbereitung von Veranstaltungen oder Projekten nicht von Beginn an mitgedacht wurde. Viele Nachhaltigkeitskonzepte der Städte oder im Tourismus werden von externen Beratungsagenturen erstellt. Die Abteilungen werden nicht immer mit eingebunden und treten nicht untereinander in Kontakt. Dadurch entsteht wenig Nutzen durch den Prozess nach innen. Wenn eine Zusammenarbeit erfolgt, können Probleme dadurch entstehen, dass Mitarbeitende der Stadtplanung und des Tourismus unterschiedliche Fachhintergründe haben und daher eine „andere Sprache sprechen“ (unterschiedliche Mindsets und Vorgehensweisen). Koblenz hat hier ein vorbildliches Gegenbeispiel geliefert. Während der Erarbeitung des Konzeptes für die Bundesgartenschau haben die Bereiche Stadtplanung und Tourismus gemeinsam an einem nachhaltigen Konzept gearbeitet. Der dadurch entstandene Austausch konnte in eine stetige Zusammenarbeit der Bereiche überführt werden.

Als problematisch wurde gesehen, dass die Einbeziehung und Ausrichtung eines Projektes entlang nachhaltiger Zielstellungen freiwillig und daher stark abhängig von der Affinität der Mitarbeitenden sind. Förderungen für die ökologische Nachhaltigkeit und eine entsprechende Infrastruktur sind nicht immer bekannt und werden daher wenig genutzt.

7.1.3 Fokusworkshop Klima & Umwelt

Städteplaner*innen und Tourismusmanager*innen haben oft den Eindruck, dass ihnen die Hände gebunden sind, wenn es darum geht, Belange des Klima- und Umweltschutzes bzw. der Nachhaltigkeit in der Tourismusentwicklung ihrer Stadt stärker zu etablieren.

Tourismusmanager*innen können mehr für einen umweltfreundlichen Städtetourismus erreichen, wenn sie gemeinsam mit der Stadtplanung an einem Strang ziehen. Gleichzeitig kann die Stadtplanung vom Tourismus profitieren, denn eine erfolgreiche Integration der Klima- und Umweltbelange des Tourismus reduziert Umweltbeeinträchtigungen sowie Konfliktpotentiale mit der Bevölkerung und macht die Stadt attraktiver. Darüber hinaus ist die Einbindung von relevanten Akteur*innen der Wirtschaft (z. B. in der Veranstaltungs- und Übernachtungsbranche) wichtig, denn diese können einen erheblichen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung leisten.

In diesem Workshop setzte sich das Forschungsteam mit den Teilnehmenden damit auseinander, wie der Klima- und Umweltschutz in den Prozessen der Stadtplanung und Tourismusentwicklung stärker etabliert werden kann, um den Städtetourismus in eine umweltfreundlichere Richtung zu lenken. Wichtig dabei sind auch die Integration von entsprechenden Zielen in Strategiepapieren, die Erhebung und Evaluierung von Daten sowie die Einbindung von relevanten Akteur*innen aus der Wirtschaft. Folgende Fragestellungen dienten zur Orientierungshilfe für den Praxisaustausch und die Diskussion:

- ▶ Wie wird die Zielsetzung im Städtetourismus entlang von Klima- und Umweltzielen (bspw. Sustainable Development Goals - SDGs) ausgerichtet?
- ▶ Von welchen Akteur*innen und Betrieben wird die Unterstützung für die Umsetzung der Klima- und Umweltziele benötigt und wie können diese dafür gewonnen werden?
- ▶ Welche Daten sind vorhanden und welche sollten dafür ergänzend erhoben werden?
- ▶ Welche Instrumente stehen den Städten zur Verfügung, um den Städtetourismus umweltfreundlicher zu gestalten, und welche werden ggf. zusätzlich benötigt?
- ▶ Wie können Partner*innen aus der Wirtschaft (insbesondere aus der Veranstaltungs- und Übernachtungsbranche) für Zertifizierungsprozesse gewonnen werden?
- ▶ Was bringen Nachhaltigkeitszertifizierungen für den Städtetourismus und eine nachhaltige Stadtentwicklung?
- ▶ Wie können Umweltbelange stärker in das Destinationsmarketing integriert werden und welchen Beitrag wird damit zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet?

Zum Auftakt des Workshops wurde in einem Impulsvortrag von „visitBerlin“, der offiziellen Destinations-Marketingagentur der Stadt Berlin, vorgestellt, wie nachhaltige und stadtverträgliche Veranstaltungen in Berlin gefördert werden. Hierzu wurde u. a. eine Austauschplattform eingerichtet, auf welcher sich Partner inszenieren können. Über einen von visitBerlin entwickelten Kriterienkatalog können die Partner ihre Nachhaltigkeitsperformance bewerten und auf der Plattform präsentieren. Als wesentlicher Beitrag zur Förderung eines

nachhaltigen Städtetourismus führen geschulte Mitarbeiter*innen von visitBerlin bedarfsorientierte Einzelberatungen für die Akteur*innen der Tourismusbranche durch.

In der Diskussion mit den Teilnehmenden wurde festgestellt, dass bisher vielerorts die Integration von Umwelt- und Klimazielen in die Tourismusziele fehlt. Dabei könnte das Verfolgen dieser Ziele zu einer Attraktivitätssteigerung der Stadt als Reiseziel von Tourist*innen wie auch als Arbeits- und Lebensraum der Bevölkerung führen.

Die verstärkte Integration von Umwelt- und Klimazielen in das Tourismusmanagement als Baustein einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung wird durch das Fehlen einer entsprechenden akademischen Ausbildung der Touristiker*innen im Bereich Stadtplanung und Umwelt erschwert. Auch bürokratische Hürden werden als Hemmnisse für eine verstärkte Zusammenarbeit der Akteur*innen von Tourismusmanagement und Stadtplanung benannt

7.1.4 Fokusworkshop Kooperation

Bisher werden Umweltbelange des Tourismus überwiegend isoliert betrachtet und finden wenig Eingang in die Stadtplanung. Auch werden eher selten die Betroffenen in die Planung touristischer Entwicklungen, Projekte und Veranstaltungen involviert. Dabei können sowohl der Tourismus als auch die Stadtplanung von einer Zusammenarbeit profitieren und wertvolle Impulse von der Bevölkerung erhalten. Die Reduzierung von Umweltauswirkungen im Tourismus entlastet die städtische Bevölkerung und macht die Stadt dadurch attraktiver für Bewohner*innen und Gäste zugleich.

Dieser Workshop baut auf den Erkenntnissen der vorangehenden Workshops auf und zieht ein Resümee darüber, was die Zusammenarbeit der Bereiche bringt und wie diese erfolgreich angestoßen werden kann. Dazu wurde im Anschluss mit den Teilnehmenden diskutiert. Folgende Fragestellungen dienten als Orientierungshilfe für den Praxisaustausch und die Diskussion:

- ▶ Wie kann die Stadtplanung die relevanten Akteur*innen in der Verwaltung, den Verbänden und der Wirtschaft ansprechen und erfolgreich einbinden?
- ▶ Was bringt eine integrative Betrachtung des Stadttourismus für eine nachhaltige Stadtentwicklung?
- ▶ Wie kann die Übertragung von Verantwortlichkeiten („Caretaker“) bei der Zusammenarbeit helfen?
- ▶ Wie kann die von den Umweltauswirkungen des Tourismus betroffene Bevölkerung bei der Planung von touristischen Entwicklungen, Projekten und Veranstaltungen beteiligt werden?

Zum Auftakt des Workshops erfolgte ein Impulsvortrag von der Saint Elmo's Tourismusmarketing GmbH. Hierbei wurden ausgewählte Konzepte für touristische Destinationen präsentiert, in denen die Verknüpfung der Interessen von Bevölkerung und Tourismus im Mittelpunkt stehen. Der Fokus der vorgestellten Konzepte liegt darauf, touristische Räume als Lebensräume zu begreifen und in einen Dialog mit den Einwohner*innen über die Gestaltung ihrer Lebensräume einzutreten. Bei der Entwicklung von neuen, touristisch orientierten Raumkonzepten bindet Elmo's Tourismusmarketing die relevanten Stakeholder mit ein, sodass die lokale Politik und Bevölkerung sich bestmöglich in der Vermarktung und der Neugestaltung wiederfinden.

In der Diskussion mit den Teilnehmenden wurde herausgearbeitet, dass die Entwicklung des Tourismus und des Lebensraums in der Stadt durch entsprechende Kooperation und Partizipation der verschiedenen Bereiche besser ineinander verzahnt werden sollten. Wichtig ist die Definition und das Anstreben von gemeinsamen Qualitätszielen. Für die Überwindung der bisher geringen Zusammenarbeit sollten vor allem informelle Austausch-Formate mehr genutzt werden. Darüber hinaus kann die Implementierung gemeinsamer Gremien für die Verfolgung gemeinsamer Ziele hilfreich sein. Hindernisse werden noch in der Bürokratie, im fehlenden Budget (Tourismus nur eine „freiwillige Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung“), in dem komplizierten Zugang zu Fördermitteln und der teils fehlenden Ausrichtung der Fördermittel an Umwelt-/Nachhaltigkeitskriterien gesehen.

Das Potenzial touristischer Orte für die Kommunikation über Nachhaltigkeit sollte besser genutzt werden. Oft fehlen ganzheitliche Konzepte (nicht nur für die Tourismusentwicklung) und touristische Fachpläne als Teil der Stadtplanung. Generell ist eine „touristische Stadtplanung“ noch nicht in Deutschland etabliert, könnte aber erheblich zu einer nachhaltigen und integrierten Stadt- und Tourismusentwicklung beitragen.

7.1.5 Abschlussworkshop

In dem abschließenden, themenübergreifenden Online-Workshop „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung: Handlungsempfehlungen“ wurde zunächst das Konzept der Handreichung vorgestellt und die teilnehmenden Praktiker*innen aktiv eingebunden, sodass gemeinsam die Praxistauglichkeit der entwickelten Handlungsempfehlungen und ihre mögliche Umsetzung diskutieren werden konnten.

Da die Umweltbelange des Tourismus bisher überwiegend isoliert betrachtet werden und wenig Eingang in die Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung finden, ist die Zielsetzung, sowohl Fachleute aus dem Bereich Tourismus als auch die der Stadtplanung, Stadtentwicklung, Umwelt- und Verkehrsplanung zusammen zu bringen und so zu prüfen, ob die erarbeiteten Vorschläge in der Praxis anwendbar sind.

Sowohl der Tourismus als auch die Stadtplanung können von einer Zusammenarbeit profitieren. Die Reduzierung von Tourismus bedingten Umweltauswirkungen entlastet gleichzeitig die städtische Bevölkerung und macht die Stadt dadurch attraktiver für Bewohner*innen und Gäste. Die Lebensqualität kann durch einen nachhaltigen Tourismus in Städten deutlich verbessert werden. Das Interesse am Thema ist in vielen Städten bereits vorhanden und es werden erste Konzepte entworfen und umgesetzt.

Der Fokus dieses abschließenden Workshops wird auf den Zusammenhängen der touristischen Umweltauswirkungen und den Steuerungsmöglichkeiten der Stadtplanung sowie Stadt- und Tourismusentwicklung liegen. Für die Handreichung und den Workshop ergeben sich drei Haupthandlungsfelder:

- ▶ Die notwendige Organisationsstruktur schaffen
- ▶ Geeignete Planungsinstrumente und Maßnahmen anwenden
- ▶ Prozesse managen und Erfolge messen

Die Handlungsempfehlungen werden von den Teilnehmenden ganz überwiegend als hilfreich aufgefasst. Es werden diverse Beispiele zu angesprochenen Problematiken und Lösungsansätzen aus den verschiedenen Städten genannt.

Zwischen beiden Berufsfeldern herrscht Einigkeit, dass die Umweltbelange des Tourismus erheblich sind und stärkere Berücksichtigung in der Stadtplanung finden sollten. Leicht unterschiedliche Auffassungen sind bei den Planungsinstrumenten zu erkennen, Hinweise und Hilfestellungen zur stärkeren Nutzung dieser Instrumente für eine integrierte Stadt- und Tourismusentwicklung finden bei den Tourismusverantwortlichen größeren Zuspruch als bei den Stadtplaner*innen.

Die Entwicklung des Städtetourismus könne allerdings nicht isoliert vom Stadtumland betrachtet werden. Zwischen Stadt und Umland bestehen vielfältige Verflechtungen und Abhängigkeiten. Beispielsweise fehle es im System des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch bei länderübergreifenden Strecken, an einer Verständigung zwischen den verantwortlichen Verkehrsunternehmen zur Etablierung eines größeren umweltfreundlichen Verkehrsverbunds mit besonderen Angeboten für die touristische Mobilität.

Außerdem sei die touristische Relevanz von Tagesgästen für die Stadt- und Verkehrsplanung sehr hoch, da die Zahl der Tagesbesucher*innen sehr groß sein kann und ihr Aufenthalt auf wenige Stunden am Tag konzentriert ist. Als Resultat ergeben sich hohe Infrastrukturbelastungen. In Zukunft sei daher eine ganzheitliche Betrachtung des touristischen Volumens innerhalb einer integrativen Stadtplanung unabdingbar.

Stadtplanung und Tourismus sind in den meisten Städten noch nicht miteinander verzahnt. Oftmals zeigt sich die fehlende Zusammenarbeit an banalen Beispielen. So werden bei der Koordination von Baustellen die Zugänglichkeit von Plätzen bzw. Sehenswürdigkeiten nicht berücksichtigt. Dies schränkt die Erreichbarkeit ebendieser stark ein und wirkt sich so negativ auf den Tourismus aus.

Die Teilnehmenden sprechen den informellen Planungsinstrumenten ein höheres Potential zu als den formellen Instrumenten mit ihren verbindlichen Festsetzungen, die an die planungsrechtlichen Vorgaben und Möglichkeiten eng gebunden sind. Die explizite Integration der Belange des Tourismus in ein Stadtentwicklungskonzept bzw. einen informellen Mobilitätsplan erfährt den größten Zuspruch.

7.2 Erprobung der Fortbildungsformate

Vor dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse der Untersuchung, den ermittelten guten Beispielen und den erarbeiteten Handlungsempfehlungen wurden Fortbildungsangebote für Akteur*innen der Stadtentwicklung zum nachhaltigen Tourismus konzipiert, die im Rahmen des Projektes einmalig beispielhaft angeboten werden. Diese pilothaften Fortbildungsmaßnahmen sollen dazu dienen, den Anklang der Thematik in der Praxis zu überprüfen sowie geeignetes Fortbildungsmaterial zu erarbeiten. Bei ausreichender Nachfrage sollten diese Fortbildungsangebote im Anschluss an das Forschungsvorhaben möglichst in das ständige Angebot der Fortbildungsorganisation übernommen werden.

Geplant wurde ein 3-stündiges Webseminar für ca. 20-40 Teilnehmende, ein halbtägiges Seminar (zunächst als Präsenz-, dann als Online-Veranstaltung) sowie eine dreitägige Studienreise (Fachexkursion).

7.2.1 Webseminar

Das Institut für Städtebau und Wohnungswesen (ISW), München, hat in Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten und unter Rücksprache mit dem Umweltbundesamt das dreistündige Online-Seminar „Aktuelle und zukünftige Entwicklungen im Städtetourismus“ am 10.11.2020 für

eine Teilnahmegebühr von 90 Euro konzipiert und angeboten. Das Programm wird nachfolgend aufgeführt.

Das Seminar wurde von den Projektpartnern, auf der ISW-Website und über den regulären Newsletter des ISW sowie zusätzlich auf der Website des Deutschen Tourismusverband und über den DTV-Newsletter beworben. Um verstärkt Teilnehmer*innen aus dem Tourismusbereich anzusprechen, wurde ein Rabatt von 22% für DTV Mitglieder angeboten. Trotz der zusätzlichen Werbemaßnahmen haben sich zu diesem Seminar lediglich sieben Interessent*innen angemeldet: zwei Vertreter*innen aus städtischen Tourismus GmbHs, drei aus städtischen Marketingabteilungen und zwei aus der Privatwirtschaft. Zum Vergleich: die Online-Seminare des ISW zu anderen Themenbereichen wurden, obwohl das Format der Online-Seminare für das ISW neu war, gut oder sehr gut nachgefragt.

Nach Rücksprache mit allen Projektbeteiligten und den Referent*innen wurde das Online-Seminar abgesagt, insbesondere, da der Aufwand für die Referent*innen bei begrenztem Teilnehmerkreis zu hoch erschien und die Tourismusbranche nach Einschätzung der Referent*innen aus diesem Bereich nach dem ersten Corona-Lockdown von März bis Mai 2020 und dem zweiten Lockdown ab Anfang November 2020 mit existenziellen Problemen zu kämpfen hatte. Aufgrund der verordneten Maßnahmen kam der Städtetourismus deutschlandweit weitestgehend zum Erliegen. Es wurde berichtet, das städtische Tourismusmarketingorganisationen bis zu 40% ihres Personals entlassen mussten (vgl. SRW 2020).

Programm

09:00 Öffnung digitaler Veranstaltungsraum

09:15 Begrüßung und Einführung

09:30 Aktuelle und zukünftige Entwicklungen im nachhaltigen Städtetourismus

09:55 Zertifizierung als nachhaltige Destination - Celle ex(Celle)nt nachhaltig

10:20 Werkstattbericht - Mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen und Erfolgsfaktoren eines nachhaltigen Städtetourismus

11:45 Resümee und Ausblick

12:00 Ende des Online-Seminars

7.2.2 Seminar

Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt vorherrschenden Unsicherheit durch die Corona-Pandemie wurde, nach Rücksprache mit allen Projektbeteiligten und dem Umweltbundesamt, statt des ursprünglich geplanten Präsenzseminars ein weiteres Online-Seminar konzipiert und für eine Teilnahmegebühr von 150 € angeboten. Fortbildungsangebote im Online-Format hatten sich zu diesem Zeitpunkt etabliert und boten größere Planungssicherheit und Unabhängigkeit vor möglichen Lockdown-Maßnahmen.

Das Programm zum halbtägigen Online-Seminar „Stadtentwicklung und nachhaltiger Städtetourismus? Potentiale, Maßnahmen und Konzepte einer integrierten Stadt- und Tourismusentwicklung“ am 24.03.2022 ist nachfolgend eingefügt.

Das Seminar wurde von den Projektpartnern, auf der ISW Website und über den regulären ISW Newsletter beworben. Nach der Erfahrung mit dem oben genannten Online-Seminar vom

10.11.2020 wurde der Fortbildungskurs zusätzlich, frühzeitig und gezielt auf weiteren Kanälen beworben: im kostenpflichtigen TN Deutschland Newsletter, über Veranstaltungskalendereinträge beim Kompetenzzentrum Tourismus, dem Deutschen Tourismusverband, der Bayerischen Architektenkammer sowie auf der UBA Website. Trotz dieser zusätzlichen Werbemaßnahmen haben sich auch für dieses Online-Seminar lediglich sieben Interessent*innen angemeldet: zwei Vertreter*innen aus städtischen Marketing GmbHs, zwei Kommunalvertreter*innen und drei aus der privaten Wirtschaft. Es gab keine Überschneidungen der Interessent*innen des ersten und zweiten Online-Seminars.

Programm

- 08:45 Öffnung des virtuellen Veranstaltungsraums
- 09:00 Begrüßung und Einführung
- 09:15 Aktuelle und zukünftige Entwicklungen im (nachhaltigen) Städtetourismus
- 09:40 Fragen und Antworten
- 09:55 Der Weg zur nachhaltigen Destination
- 10:20 Fragen und Antworten
- 10:35 Kaffeepause
- 10:45 Großprojekt BUGA mit Seilbahn als Entwicklungsimpuls für Koblenz
- 11:10 Fragen und Antworten
- 12:10 Handreichung – Strategien, Instrumente und Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Städtetourismus und Governance-Ansätze für eine integrierte, nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung
- 12:35 Fragen und Antworten
- 12:50 Resümee und Ausblick
- 13:00 Ende des Online-Seminars

7.2.3 Fachexkursion

Im Unterschied zu den beiden nur sehr wenig nachgefragten Seminaren konnte die Fachexkursion vom 28. bis 30. April 2022 nach München und Regensburg mit insgesamt 15 angemeldeten Teilnehmenden zuzüglich zehn Referierenden erfolgreich durchgeführt werden.

Gegenstand der Fachexkursion war die Entwicklung des Städtetourismus in der Metropole München (ca. 1.5 Mio. EW / 18.3 Mio. Gästeübernachtungen 2019), mit Sehenswürdigkeiten wie der Innenstadt oder dem Kunstareal sowie in Regensburg (ca. 150.000 EW / 1,15 Mio. Gästeübernachtungen) mit dem UNESCO Welterbe Altstadt (Möller; Zeiner und Hörr 2018b; vgl. Möller; Zeiner und Hörr 2018a).

In beiden Städten wurden ausgewählte touristische Hotspots und die damit verbundenen Herausforderungen für die Stadt- und Umweltplanung besichtigt. Die Vor-Ort-Besichtigungen wurden durch Fachgespräche und den interdisziplinären Austausch zwischen

Stadtplaner*innen, Touristiker*innen und Umweltfachleuten ergänzt. Dabei standen insbesondere folgende Fragen im Mittelpunkt der Erkundungen und des fachlichen Austauschs:

- ▶ Welche Herausforderungen ergeben sich aus dem bisher wachsenden Tourismus? Mit welchen Umweltauswirkungen des Tourismus werden die Städte konfrontiert?
- ▶ Wie gehen die Städte mit diesen Herausforderungen um – welche Konzepte und Instrumente u. a. der Stadtplanung werden eingesetzt?
- ▶ Welche Maßnahmen und Instrumente können zur Reduzierung der Umweltbelastungen, beispielsweise in den Bereichen Verkehr, Flächenverbrauch, Wohnen, eingesetzt werden?

Die Fachexkursion setzte sich aus Fachvorträgen und Vor-Ort-Besichtigungen zusammen, die von verschiedenen Expert*innen und ausgewählten Praktiker*innen aus den Bereichen Stadtplanung, Tourismus und Umwelt unterstützt wurden (vgl. Achenbach 2020).

Die Teilnahmegebühr betrug 375 €. In der Teilnahmegebühr sind die Exkursionsunterlagen, zwei Übernachtungen im Einzelzimmer mit Frühstück, Mittagsimbiss am Freitag und Samstag, die Führungen sowie die Bahnfahrt von München nach Regensburg und zurück enthalten.

Die Fachexkursion ermöglichte nicht nur interessante Einblicke in die Konzepte der Stadtentwicklung und des Tourismus in München und Regensburg, sondern vermittelte mit den Vorort-Besichtigungen von ausgewählten touristischen Attraktionen in der Innenstadt von München, insb. dem stark frequentierten Kunstareal, sowie der für touristische Gäste hoch attraktiven Altstadt von Regensburg und dem neu aus einer Gewerbebrache entwickelten Regensburger Veranstaltungszentrum „Marina Quartier“ prägnante Eindrücke für eine nachhaltige, integrierte Stadt- und Tourismusentwicklung.

Die Fachexkursion konnte darüber hinaus durch den fachlichen Austausch mit den Praktikern der besuchten Städte München und Regensburg wie auch nicht zuletzt den Austausch zwischen den Teilnehmenden aus den Bereichen Stadtplanung und Tourismus erkennbar dazu beitragen, ein gemeinsames Verständnis über die Herausforderungen und Lösungsansätze einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung zu schaffen. Entsprechend haben die Teilnehmenden zu der Fachexkursion ein positives Feedback abgegeben und herausgestellt, dass es für die integrierte Betrachtung und Tourismus, Umwelt und Stadtplanung mehr Fortbildungs- und Diskussionsangebote geben müsste.

Programm

Donnerstag, 28.04.2022

12:30 Anmeldung, Kaffee und Kontakte

13:00 Begrüßung, Programm- und Projektvorstellung UBA Forschungsprojekt

13:30 Nachhaltige Tourismusentwicklung in Bayern

14:00 Entwicklung und Bedeutung des Tourismus in München

14:30 Kaffee und Kontakte

15:00 Herausforderungen, Strategien und Konzepte für die Münchner Innenstadt

15:30 Gemeinsame Abschlussdiskussion (45 Min.)

16:30 Geführter Innenstadtrundgang in München

18:30 Gemeinsames Abendessen (Selbstzahler)

Freitag, 29.04.2022

09:00 Geführter Stadtrundgang Kunstareal München

12:00 Transfer nach Regensburg (Mittagsimbiss im Zug)

14:00 Entwicklung und Bedeutung des Tourismus in Regensburg

14:30 Herausforderungen der Stadtentwicklung mit Tourismusbezug

15:00 Umweltauswirkungen des Tourismus auf die Stadt Regensburg

15:30 Gemeinsame Abschlussdiskussion (45 Min.)

16:15 Ende des Vortragsteils (Zeit für indiv. Stadterkundungen)

18:30 Gemeinsames Abendessen (Selbstzahler)

Samstag, 30.04.2022

09:00 Geführter Altstadttrundgang

12:30 Mittagessen

14:00 Führung: Vom Schlachthof zum Marina Quartier – Ein ehemaliges Gewerbegebiet im Umbruch

15:30 Gemeinsame Abschlussdiskussion mit Blitzlicht

16:00 Ende der Fachexkursion in Regensburg - Optional: Rückkehr nach München mit dem Zug

18:00 Ende der Fachexkursion in München

7.2.4 Fazit

Trotz der Bewerbung der Veranstaltungen über die regulären Kanäle hinaus wurden die Fortbildungsangebote nicht wie erhofft angenommen, sodass sowohl das Webseminar als auch das Seminar abgesagt werden mussten. Auch bei der Fachexkursion war die Teilnehmendenzahl mit 15 angemeldeten Personen vergleichsweise gering.

Die Referent*innen der Seminare zeigten sich im Hinblick auf die Absage nicht überrascht, „da die Städte zur Zeit alles daransetzen, wieder durchzustarten und dadurch vielleicht nicht die Aufmerksamkeit für dieses Thema haben“ (Herr Dunkelberg, DTV). Die Rahmenbedingungen für Akteur*innen aus dem Bereich des Städtetourismus scheinen nach wie vor schwierig zu sein.

Schon bei der Beantwortung der Online-Umfrage, der Gewinnung von Fallstudienstädten etc. zeigte sich, dass die Umweltbelange des Tourismus in den meisten Städten kein Thema mit hoher Priorität darstellen. Insgesamt war der Anklang bei Touristiker*innen in den meisten Fällen etwas höher als in der Stadtplanung.

Neben der Förderung des Wissenstransfers von der Forschung in die Anwendung sollte mit den Fortbildungskursen gleichzeitig getestet werden, ob ein solches Angebot in einem eigenwirtschaftlichen Kontext mit kostendeckender Teilnahmegebühr angenommen wird. Die beiden angebotenen und kaum nachgefragten Online-Seminare deuten darauf hin, dass dies nicht zutrifft. Nach Erfahrung des ISW werden Fortbildungen zu Fragestellungen, die im Interessensfokus kommunaler und privater Akteur*innen liegen, beispielsweise aufgrund neuer Verordnungen oder Gesetze, vergleichsweise stärker nachgefragt. Themen wie der Städtetourismus, welche zu den freiwilligen Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung zählen, werden dagegen nur in besonderen Phasen stärker nachgefragt, in denen neuartige Aufgaben- und Problemstellungen aktuell diskutiert werden und die potenziellen Teilnehmenden zeitlichen Spielraum für solche Fortbildungen haben. Letztendlich wird dies durch die Erkenntnisse des Forschungsprojektes und auch durch die Teilnehmerzahlen der parallel angebotenen Workshop-Reihe „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“ gestützt. Unabhängig von dem Themenangebot haben sich Online-Formate, befördert durch die Corona-Pandemie, weitgehend etabliert und werden aktuell immer noch stärker nachgefragt als vergleichbare Präsenzformate.

7.3 Abschlussveranstaltung

Im Rahmen dieser Fachveranstaltung, die am 23. Juni 2022 am Umweltbundesamt in Dessau stattfand, wurden die Erkenntnisse des Forschungsprojektes abschließend vorgestellt und gemeinsam diskutiert.

Ziel war es, den Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmer*innen zu ermöglichen und sich zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen sowie der Übertragbarkeit der Best-Practice-Beispiele auszutauschen.

Dazu wurden am Nachmittag drei moderierte Themenräume vorbereitet: „Effiziente Organisationsstrukturen etablieren“, „Geeignete Planungsinstrumente und Maßnahmen anwenden“ sowie „Prozesse managen und Erfolge messen“. Ausgewählte Referent*innen gaben einen kurzen Impulsvortrag, darüber hinaus waren die Teilnehmer*innen aufgefordert, eigene Problemstellungen in die Diskussionsrunden einzubringen. Im Rahmen der Fachveranstaltung hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, an zwei dieser Themenräume teilzunehmen.

Zielgruppe waren in erster Linie Stadtplaner*innen, Geograph*innen, Touristiker*innen und Umweltexpert*innen sowie alle weiteren Akteur*innen, die sich mit den oben angesprochenen Themen befassen.

Trotz umfangreicher Bewerbung dieser Fachkonferenz haben sich nur 25 interessierte Personen zur Teilnahme angemeldet, was eine vergleichsweise geringe Teilnehmendenzahl für eine Abschlussveranstaltung zu einem Forschungsvorhaben des UBA darstellt. Gründe dafür werden in dem weniger virulenten Konferenzthema wie auch den aktuell ungünstigen Randbedingungen für die adressierten Städte und Tourismusorganisationen gesehen. Neben Teilnehmenden aus Bundes- und Landesbehörden sowie der Wissenschaft waren Akteur*innen aus dem Bereich des Tourismus etwas stärker vertreten als solche aus dem Bereich der Stadtplanung.

Wie bereits bei dem themenübergreifenden Abschlussworkshop im Februar 2022 konstatiert, konnte auch bei dieser Abschlusskonferenz im Juni 2022 eine grundlegende Übereinstimmung bezüglich der mit dem Forschungsvorhaben verfolgten Ziele einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung festgestellt werden.

Zwischen den Berufs- bzw. Handlungsfeldern der Stadtplanung und des Tourismusmanagements herrschte Einigkeit, dass die Umweltbelange des Tourismus eine

erhebliche Rolle für eine nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung einnehmen und deshalb eine stärkere Berücksichtigung in der Stadtplanung wie auch im Tourismusmanagement erfahren sollten. Eine besondere Bedeutung sollte hierbei einer umweltfreundlichen touristischen Mobilität als Baustein nachhaltiger Mobilitätsplanungen für Stadt und Umland beigemessen werden.

Stadtplanung und Tourismusmanagement sollten deutlich stärker miteinander verzahnt werden. Dabei können vor allem informelle Organisationsstrukturen und Planungsinstrumente wie die Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung strategisch genutzt und im Einzelfall stärker bzw. differenzierter ausgeformt werden. In Anbetracht der aktuellen Krisen und Herausforderungen im Bereich Energie und Klima, die auch die Kommunen stark betreffen, sollten die Städte allerdings nicht mit neuen verbindlichen Vorgaben zur Berücksichtigung der Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung überfordert werden. Um dennoch mehr freiwillige Aktivitäten in diesem Handlungsfeld zu generieren, wären gezielte Anreizsysteme bzw. Förderinstrumente hilfreich bzw. notwendig.

Programm

Mittwoch, 22.06.2022 (optional)

17:00 Stadtführung Stadt Dessau

18:30 Get-Together im Klub Bauhaus (Selbstzahlende)

Donnerstag, 23.06.2022

09:00 Anmeldung, Kaffee und Kontakte

09:30 Eröffnung

09:45 Sustainable Travel Index – Key Findings

10:30 Aktuelle und zukünftige Entwicklungen im nachhaltigen Städtetourismus

11:15 Kaffee und Kontakte

11:30 Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen, zur stärkeren Integration in die Stadtplanung und Erfolgsfaktoren eines nachhaltigen Städtetourismus

12:15 Mittagsbuffet

13:15 Gemeinsamer Austausch zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen und Übertragbarkeit der Best-Practice-Beispiele:

Drei Themenräume zu den Handlungsschwerpunkten:

1. Effiziente Organisationsstrukturen etablieren

- Information und Beteiligung der Akteur*innen
- Initiierung und Leadership
- Organisation, Management, Ressourcen und Mandat

Impuls: Ortsentwicklungskonzept / Team Schierke, (10 min.)

2. Geeignete Planungsinstrumente und Maßnahmen anwenden

- ▶ Nutzung informeller Instrumente (Stadtentwicklungskonzept, Fachkonzept Tourismus / Verkehr)
- ▶ Nutzung von Großprojekten für die nachhaltige Stadtentwicklung

Impuls: Nutzung der BUGA 2011 zur nachhaltigen Stadtentwicklung, (10 min.)

3. Prozesse managen und Erfolge messen

- ▶ Integration von Nachhaltigkeitszielen in Strategiepapiere, wie können Umweltbelange stärker in das Destinationsmanagement einbezogen werden?
- ▶ Erhebung und Evaluation von Daten, Indikatoren und Zertifizierung in Stadtplanung und Tourismus
- ▶ Wie können Akteur*innen aus der Wirtschaft einbezogen werden?

Impuls: Anwendung geeigneter Indikatoren, (10 min.)

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, an zwei der drei Themenräume im Rahmen der Fachkonferenz teilzunehmen. Die Diskussionsrunden starten mit einem einführenden Impulsvortrag (10 Min.). Danach sind die Teilnehmenden aufgefordert, eigene Problemstellungen in die Diskussionsrunden einzubringen.

14:15 Kaffee, Kontakte und Wechsel der Thementische

14:30 Gruppenwechsel und Fortsetzung des gemeinsamen Austausches zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen und Übertragbarkeit der Best-Practice-Beispiele:

Drei Themenräume zu den obigen Handlungsschwerpunkten

15:30 Kaffee, Kontakte und Wechsel der Thementische

15:45 Abschlussrunde mit Kurzvorstellung der wichtigsten Erkenntnisse und Rückmeldung der drei Themenräume

16:15 Ende der Fachveranstaltung

8 Handlungsempfehlungen, Resümee und Ausblick

8.1 Handreichung

Aus den zuvor dargelegten Untersuchungen leiten sich zentrale Herausforderungen für die Integration von Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung ab. Diese liegen in der Organisations- und Kompetenzentwicklung (Capacity Building), der gezielten Anwendung von Strategien, Instrumenten und Maßnahmen einer integrierten, nachhaltigen Stadt- und Tourismusentwicklung sowie dem Prozessmanagement einschließlich indikatorgestützter Prozessevaluation.

Für diese drei Handlungsbereiche wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens eine Handreichung erarbeitet, welche vom UBA im zeitlichen Zusammenhang mit der Abschlussveranstaltung zu dem Forschungsvorhaben als gesonderte Publikation herausgegeben wurde (Jacoby; Kunze und Bausch 2022).¹¹

8.2 Resümee und Ausblick

Das Forschungsvorhaben „Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung“ verfolgte das Ziel, Umweltbelastungen und Minderungspotenziale im Zusammenhang mit touristischen Aktivitäten im Kontext des urbanen Umweltschutzes zu ermitteln und damit einen Beitrag zur Förderung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus als gemeinsame Aufgabenstellung für Stadtplanung und Tourismusmanagement zu leisten.

Auf Basis einer wissenschaftlichen Eingrenzung des Forschungsthemas, insbesondere einer Auswertung der Fachliteratur mit breiter Analyse der Problemstellungen, einer Definition von Städtetourismus und Tourismusintensität sowie einer Typisierung von touristisch relevanten Städten in Deutschland, wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Hierfür kam ein Methodenmix von statistischen Analysen, Dokumentenanalysen, Online-Befragungen, leitfadengestützten Interviews und Fachgesprächen, Fallstudien sowie Fachworkshops zur Anwendung. Die Analyse der Prozesse zur Steuerung der Tourismusentwicklung in Städten im Kontext der Stadtplanung, der eingesetzten Steuerungs- bzw. Planungsinstrumente sowie der Strategien und Maßnahmen für eine ökologisch nachhaltige Stadt- und Tourismusentwicklung lieferte Stärken und Schwächen der bisherigen Praxis. Zudem wurden Hemmnisse und befördernde Faktoren für eine zukünftige ökologische Transformation der Tourismusentwicklung im Zusammenhang mit der Stadtplanung identifiziert. Auch Anforderungen an die Partizipation der Bevölkerung bei Planungen und Maßnahmen einer ökologisch nachhaltigen Tourismusentwicklung wurden im Kontext der mancherorts erkennbar zunehmenden Akzeptanzprobleme des Tourismus in den Städten beschrieben. Ein weiterer Baustein des Forschungsvorhabens widmete sich möglichen Formen der Öffentlichkeitsarbeit und des Wissenstransfers. Neben fünf Fachworkshops wurden ein Online-Seminar und eine Fachexkursion durchgeführt. Zum Projektende erfolgte eine Vorstellung der Forschungserkenntnisse und Handlungsempfehlungen in einer Abschlusskonferenz in den Räumen des UBA in Dessau.

In vielen Stadtverwaltungen wie auch Tourismusorganisationen kommen bereits heute Umwelt- bzw. Nachhaltigkeitsmanagementsysteme zum Einsatz. In einer Reihe touristisch bedeutsamer Städte in Deutschland wird darüber hinaus in Ansätzen eine aktive Zusammenarbeit von Stadtplanung und Tourismusmanagement praktiziert. Dies erfolgte jedoch meist nur

¹¹ Siehe: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_73-2022_integration_von_umweltbelangen_des_tourismus_in_die_stadtplanung_0.pdf, zuletzt aufgerufen am 30.10.2022

anlassbezogen bzw. bei einzelnen Stadtentwicklungsprojekten. Erste Schritte einer integrierten Stadt- und Tourismusentwicklung wurden dort bereits erfolgreich absolviert.

Die wesentlichen Herausforderungen für die systematische Integration von Umweltbelangen des Tourismus in der Stadtplanung wurden insbesondere mittels der Fallstudien herausgearbeitet. Als zentrales Ergebnis dieses Forschungsvorhabens wurden Handlungsempfehlungen für die Förderung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus an die Akteur*innen der Stadtplanung und des Tourismusmanagements in drei Handlungsbereichen adressiert:

1. die notwendige Organisationsstruktur schaffen,
2. geeignete Planungsinstrumente und Maßnahmen anwenden,
3. Prozesse managen und Erfolge messen.

In einer gesondert erstellten Handreichung wurden diese Empfehlungen bereits veröffentlicht (s. Abschn. 8.1).

Zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen wurde der Bedarf einer auf die städtischen Verwaltungsstrukturen angepassten, organisierten und dauerhaft institutionalisierten Zusammenarbeit der Akteur*innen in den Stadtplanungs- und Tourismusstellen identifiziert. Hierzu wurde die Einsetzung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe oder eine andere, niederschwellige Organisationsform (z. B. vierteljährlicher runder Tisch) in Betracht gezogen.

Zwar wurden neue Planungsinstrumente zur Erfüllung der beschriebenen Aufgaben nicht als erforderlich betrachtet, doch gab es überwiegenden Konsens bei der Forderung, die Möglichkeiten des vorhandenen (informellen und formellen) Instrumentariums der Stadtplanung (einschließlich der zu integrierenden Fachplanungen und -konzepte) vermehrt und gezielter einzusetzen, um die ökologische Nachhaltigkeit des Städtetourismus zu verbessern. Gerade Stadtentwicklungskonzepte einerseits sowie Tourismuskonzepte bzw. -strategien andererseits stellten sich, wie einige Praxisbeispiele bereits partiell zeigten, als etablierte Instrumente heraus, um das Aufgabenfeld eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus effektiv bearbeiten zu können.

Als besonders wichtig für den zukünftigen, wirksamen Einsatz des stadtplanerischen Instrumentariums wurden angesehen:

- ▶ eine gemeinsame Problemwahrnehmung bezüglich der Umweltbelange des Städtetourismus in Stadtpolitik und -verwaltung sowie der Tourismuswirtschaft,
- ▶ eine gemeinsame Definition von Zielsetzungen und Erfolgskriterien mit konkreten stadträumlichen und ökologischen Bezügen,
- ▶ die kooperative Schaffung von problem- und raumbezogenen sowie lösungsorientierten Daten- und Kartengrundlagen für die Stadt- und Tourismusentwicklung,
- ▶ gemeinsame oder zumindest abgestimmte Entwicklungsplanungen bezüglich der räumlichen, ökologisch nachhaltigen Entwicklung des Tourismus in der Stadt sowie
- ▶ eine abgestimmte Beobachtung und Evaluierung der ökologischen Nachhaltigkeit auf Basis der Entwicklungsziele mittels eines auf die Stadt zugeschnittenen Indikatorensets.

Als weiterer Ausblick wurden statt neuer rechtlicher Vorgaben und Instrumente mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der praktischen Rahmenbedingungen der Städte für die Bewältigung der gesetzten Aufgaben in den Blick genommen:

- ▶ Um eine gemeinsame Problemwahrnehmung bezüglich der Umweltbelange des Städtetourismus und ihrer Zusammenhänge mit der Stadtplanung zu fördern, wäre eine verbesserte Ausbildung der Akteur*innen der Tourismuswirtschaft, insbesondere Bausteine zu Raum-, Stadt- und Umweltplanung in Lehrprogrammen der Tourismus-Studiengänge, bzw. diesbezügliche (ggf. von Bund oder Ländern geförderte) Fortbildungsprogramme hilfreich.
- ▶ Die Städte werden vor dem Hintergrund verschiedener globaler und nationaler Krisen nahezu kontinuierlich mit neuen Herausforderungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung konfrontiert. In manchen Bereichen kommen auch durch neue rechtliche Vorgaben Pflichtaufgaben hinzu. Für freiwillige Aufgaben der Stadtverwaltung wie die Förderung eines ökologisch nachhaltigen Städtetourismus verbleiben immer weniger finanzielle und zeitliche Spielräume bzw. personelle Ressourcen. Somit wären für Tourismusstädte, die zukünftig die Umweltbelange in der Stadtplanung dauerhaft berücksichtigen wollen, Förderprogramme hilfreich, um das Prozessmanagement, die Durchführung der Planungsaufgaben und auch die Schaffung der notwendigen Datengrundlagen zu unterstützen.
- ▶ Viele Städte streben als Messe- und Kongressstandorte national (insbes. TourCert) und international (insbes. GSTC) anerkannte Zertifizierungen an. Die meisten Zertifizierungen sehen die Zusammenarbeit mit ebenfalls zertifizierten Beherbergungsbetrieben vor. Auch wenn diese Betriebe keinen repräsentativen Querschnitt durch alle Beherbergungsbetriebe einer Stadt darstellen, wäre es dennoch hilfreich, zusammen mit diesen Betrieben eine systematische Datenerhebung aufzubauen. In einem ersten Schritt könnten Ressourcenverbräuche (Wasser, Energie), Abfallaufkommen, Herkunft der eingesetzten Waren in den Küchen und das Mobilitätsverhalten der Gäste erfasst werden. Zudem könnte ein von den Städten installiertes Netzwerk dieser Betriebe als Plattform für einen Erfahrungsaustausch auch nicht zertifizierten Betrieben zugänglich gemacht werden, um diesen die Teilnahme an einem Datenerfassungssystem zu ermöglichen. Durch einen Vergleich (Benchmarking) der Betriebe kann so auch jeder Betrieb Schwachstellen erkennen und von anderen, in diesen Bereichen besonders effizienten Betrieben Managementtechniken übernehmen.

9 Quellenverzeichnis

Achenbach, A. (2020): Unser grünes München. Der nachhaltige Cityguide. Oekom Verlag. München.

Adrian, L. (2002): Stadt auf Draht. E-Shopping und Stadtentwicklung: Auswirkungen, Konzepte, Strategien. 3. Werkstattbericht "E-Shopping und Kommunen". Selbstverlag. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Berlin. = Difu-Materialien 7/2002.

Adrian, L.; Bock, S.; Bunzel, A.; Preuß, T.; Rakel, M. (2018): Instrumente zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Aktionsplan Flächensparen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 38/2018. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-05-24_texte_38-2018_reduzierung-flaecheninanspruchnahme.pdf, Zugriff am 28.08.2018.

Agora Verkehrswende; DST - Deutscher Städtetag; ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.; DStGB - Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2018): Bikesharing im Wandel. Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen. Berlin. www.agora-verkehrswende.de, Zugriff am 24.07.2018.

Ahlhelm, I.; Frerichs, S.; Hinzen, A.; Noky, B.; Simon, A.; Riegel, C.; Trum, A.; Altenburg, A.; Janssen, G.; Rubel, C. (2016): Klimaanpassung in der räumlichen Planung (Praxishilfe). Raum- und fachplanerische Handlungsoptionen zur Anpassung der Siedlungs- und Infrastrukturen an den Klimawandel. Starkregen, Hochwasser, Massenbewegungen, Hitze, Dürre. Gestaltungsmöglichkeiten der Raumordnung und Bauleitplanung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Broschüren. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/fkz_3711_41_103_internet_hauptprodukt_praxishil_fe_klimaanpassung_in_der_raumlichen_planung.pdf, Zugriff am 10.12.2016.

Ahrendt, L.; Feuerpfeil, I.; Grummt, T.; Hummel, A.; Mahabadi, M.; Ochsenbauer, C.; Pelzer, K.; Schaper, H.-H.; Stottmeister, E.; Szewzyk, R.; Vigelahn, L.; Weilandt, M. (2017): Rund um das Badewasser. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = Ratgeber 02.2017. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_rund_um_das_badewasser_ratgeber_web_0.pdf, Zugriff am 31.10.2017.

Allekotte, M.; Althaus, H.-J.; Bergk, F.; Biemann, K.; Knörr, W.; Sutter, D. (2021): Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland. 2. Aufl. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_umweltfreundlich_mobil_bf.pdf, Zugriff am 23.03.2022.

AT BMNT - Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (Österreich) (Hrsg.) (2019): Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil? Anleitung für Praktikerinnen und Praktiker. Wien. https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility_topic_section_file/file/503/destination_nachhaltig_mobil_ua.pdf?lm=1569502936, Zugriff am 01.04.2020.

Aubrecht, E. L.; Balzer, F.; Biewald, A.; Bilharz, M.; Bünger, B.; Dauert, U.; Drosihn, D.; Dziekan, K.; Eckermann, F.; Frerk, M.; Gniffke, P.; Golde, M.; Günther, J.; Hermann, S.; Hilliges, F.; Hintzsche, M.; Hofmeier, M.; Hoyer, C.; Huss, N.; Imbery, F.; Kessinger, S.; Kolodziej, A.; Langholz, C.; Leujak, W.; Leuthold, S.; Mohaupt, V.; Müller, F.; Neuberger, A.; Pläß, D.; Reißmann, D.; Scheuschner, T.; Schulz, A.; Schwermer, S.; Sukopp, U. Dr.; Tambke, J.; Timme, S.; Töpfer, C.; Werner, S.; Wintermeyer, D. (2021): Daten zur Umwelt. Umweltmonitor 2020. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Broschüren. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/daten-zur-umwelt_umweltmonitor-2020_webfassung_bf.pdf, Zugriff am 06.06.2021.

Augsburg, Stadtverwaltung - Umweltamt (Hrsg.) (2022): Klimawandel-Anpassungskonzept für die Stadt Augsburg (KASA)-Teil 2. Strategien, Controlling, Verstetigung und Kommunikation. Augsburg.

https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/umwelt_soziales/umwelt/klima%20und%20energie/kasa/KASA_2_Gesamtbericht_WEB_2.pdf, Zugriff am 14.11.2022.

Baden-Baden, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2019): Baden-Baden. Teil der gemeinsamen transnationalen UNESCO Welterbepewerbung "Great Spas of Europe". Baden-Baden.

Balaš, M.; Strasdas, W. (2019): Nachhaltigkeit im Tourismus: Entwicklungen, Ansätze und Begriffsklärung. Themenpapier. Im Rahmen des ReFoPlan: „Weiterentwicklung nachhaltiger Tourismus: Ermittlung des Anteils des nachhaltigen Tourismus an der Wertschöpfung in Deutschland und Stärkung der Kooperation mit und zwischen wichtigen Akteuren“. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 22/2019. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-12_texte_22-2019_nachhaltigkeit-tourismus.pdf, Zugriff am 13.03.2019.

Balaš, M.; Strasdas, W.; Neumann, F.; Mattes, A.; Becker, L. S.; Giese, J. C.; Renner, A.; Weber, A.; Kohl, K.; Pinnow, D.; Zeiner, M.; Rein, H.; Heck, S. (2021): Messung der Nachhaltigkeit des Tourismus in Deutschland - Entwicklung eines Tourismus-Nachhaltigkeits-Satellitenkontos. Zwischenbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 61/2021. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021-04-19_texte_61-2021_weiterentwicklung_nachhaltiger_tourismus_zw_0.pdf, Zugriff am 21.04.2022.

Bauer, A.; Gardini, M. A.; Sommer, G. (2019): Szenarien für den Tourismus in Bayern im Jahr 2040. Hrsg.: Hochschule Kempten, Fakultät Tourismus; Scenario Management International (ScMI). Kempten, München. https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2019/2019-11-13_Szenarien_fuer_den_Tourismus_in_Bayern_im_Jahr_2040.pdf, Zugriff am 13.11.2019.

Bauhuber, F.; Hopfinger, H. (Hrsg.) (2016): Mit Auto, Brille, Fon und Drohne. Aspekte neuen Reisens im 21. Jahrhundert. Verlag MetaGIS-Systems. Mannheim. = Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung Band 11.

Baumgarten, C.; Bilharz, M.; Döring, U.; Eisold, A.; Friedrich, B.; Frische, T.; Gather, C.; Günther, D.; Wichtrup, W. G.; Hofmeier, K.; Hofmeier, M.; Jering, A.; Klatt, A.; Köder, L.; Lamfried, D.; Langner, M.; Leujak, W.; Marx, M.; Matthey, A.; Mohaupt, V.; Osiek, D.; Penn-Bressel, G.; Plambeck, N. O.; Pohl, M.; Rechenberg, J.; Scheuschner, T.; Seven, J.; Ullrich, A.; Vogel, I.; Walter, A.-B.; Wolter, R.; Zimmermann, A. (2018): Umwelt und Landwirtschaft. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = Daten zur Umwelt Ausg. 2018. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/uba_dzu2018_umwelt_und_landwirtschaft_web_bf_v7.pdf, Zugriff am 30.07.2018.

Bausch, T.; Ludwigs, R.; Meier, S. (2016): Wintertourismus im Klimawandel: Auswirkungen und Anpassungsstrategien. Hrsg.: Hochschule für angewandte Wissenschaften München, Fakultät für Tourismus. München. https://w3-mediapool.hm.edu/mediapool/media/fk14/fk14_lokal/diefakultt_1/forschungundprojekte/publikation/Wintertourismus_im_Klimawandel.pdf, Zugriff am 20.03.2019.

Bay LT - Bayerischer Landtag (Hrsg.) (2017): Bayerntourismus 4.0 II: Moderne Mobilitätskonzepte. Antrag im Bayerischen Landtag. Vorgangsmappe für die Drucksache 17/14781. München. <https://www.bayern.landtag.de/webangebot2/Vorgangsmappe?wp=17&typ=V&drsnr=14781&intranet=#page mode=bookmarks>, Zugriff am 23.07.2018.

Bay LT - Bayerischer Landtag (Hrsg.) (2018): Tourismusland Bayern - Weichenstellungen für die Zukunft. Aktuelle Stunde im Bayerischen Landtag. München. = Plenarprotokoll 17/136 vom 10.07.2018. http://www.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP17//Protokolle//17_Wahlperiode_Kopie/17_WP_Plenum_Kopie/136_PL_100718_ges_endg_Kopie.pdf, Zugriff am 25.07.2018.

Bay StMUG - Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (Hrsg.) (2012): Folgen des Klimawandels. Verkehr, Tourismus und Energieversorgung vor neuen Herausforderungen. Ein Leitfaden.

München. www.muenchen.ihk.de/mike/presse/Anhaenge/Folgen-des-Klimawandels-Broschuere.pdf, Zugriff am 15.08.2012.

Bay StMWBV - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2018): Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern. München. <https://www.bestellen.bayern.de/shoplink/03500241.htm>, Zugriff am 23.07.2018.

Bay StMWET - Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie (Hrsg.) (2018): Neue Tourismusoffensive Bayern. Juni 2018. München. https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Tourismus/Dokumente_und_Cover/18-06-13_Themenblatt_Tourismusoffensive.pdf, Zugriff am 07.08.2018.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2012): Stadtentwicklung durch Großprojekte. = Informationen zur Raumentwicklung (IzR) (39) 11-12/2012.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2016): Grün in der Stadt. = Informationen zur Raumentwicklung (IzR) (43) 6/2016.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017): Zehn Jahre Leipzig-Charta. Die Bedeutung integrierter Stadtentwicklung in Europa. Bonn. http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/10-jahre-leipzig-charta-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3, Zugriff am 24.02.2018.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2019a): Nachdenken über die Stadt von übermorgen. Bonn. = BBSR-Online-Publikation 11/2019. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2019/bbsr-online-11-2019-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Zugriff am 23.02.2020.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2019b): Mobilitätsmanagement: Ansätze, Akteure, Ausblick. = Informationen zur Raumentwicklung (IzR) (46) 1/2019.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2022): Starkregeneinflüsse auf die bauliche Infrastruktur. 2. erw. Aufl. Bonn. = BBSR-Sonderveröffentlichung. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2018/starkregeneinfluesse-dl-auflage-2.pdf;jsessionid=7278DC8A7D387420DD971B4066D58532.live21301?__blob=publicationFile&v=2, Zugriff am 06.10.2022.

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014): Strategie Stadtlandschaft Berlin. Berlin. https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/strategie_stadtlandschaft/download/Strategie-Stadtlandschaft-Berlin.pdf, Zugriff am 01.12.2015.

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2015): BerlinStrategie. Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030. Berlin. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept/download/strategie/BerlinStrategie_de_PDF.pdf, Zugriff am 01.12.2015.

Berliner Regenwasseragentur (Hrsg.) (2021): Wassersensibel planen in Berlin. Eine Orientierungshilfe auf dem Weg zur klimaangepassten Stadt. Berlin. https://regenwasseragentur.berlin/wp-content/uploads/2021/07/Orientierungshilfe_Wassersensibel_planen_Berlin_Version1.0.pdf, Zugriff am 30.11.2022.

Bertelsmann Stiftung; BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung; DLT - Deutscher Landkreistag; DST - Deutscher Städtetag; DStGB - Deutscher Städte- und Gemeindebund; Difu - Deutsches Institut für Urbanistik; Engagement Global (Servicestelle Kommunen in der Einen Welt); Rat der Gemeinden und Regionen

Europas / Deutsche Sektion (Hrsg.) (2020): SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. 2., vollst. überarb. Aufl. Gütersloh. <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2020/SDG-Indikatoren-fuer-Kommunen.pdf>, Zugriff am 17.12.2020.

Bruns, F.; Haan, P. de; Bianchetti, R.; Follmer, R.; Eggs, J. (2018): Bestandsaufnahme zu den Auswirkungen von Fernbusreisen auf Verkehrsentwicklung und Emissionen in Deutschland. Teilbericht des Projekts „Ökonomischer Vergleich der Verkehrsträger“. Hrsg.: UBA - Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 33/2018. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-04-26_texte_33-2018_vergleich_verkehrstraeger_fernbusse_teil3.pdf, Zugriff am 26.07.2018.

BfN - Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) (2017): Bundeskonzept Grüne Infrastruktur. Grundlagen des Naturschutzes zu Planungen des Bundes. Bonn. https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/bkgi/Dokumente/BKGI_Broschuere.pdf, Zugriff am 27.09.2017.

Birk, H.-J. (2002): Städtebauliche Verträge. Inhalte und Leistungsstörung. Erschließungsvertrag, städtebaulicher Vertrag, Vorhaben- und Erschließungsplan, vorhabenbezogener Bebauungsplan. 4., überarb. und erw. Aufl. Boorberg. Stuttgart, München.

Bischoff, A.; Sinning, H.; Selle, K. (2005): Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren, Methoden und Techniken. 4. Aufl. Dortmund.

BMAS - Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2016): Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK). Berlin. https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Schwerpunkte/inklusion-nationaler-aktionsplan-2.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Zugriff am 01.08.2018.

BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2018): Europäische Stadt – Wandel und Werte. Erfolgreiche Entwicklung aus dem Bestand. 27 Jahre Städtebaulicher Denkmalschutz. Berlin. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMI/2018/europaeische-stadt-wandel-werte-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3, Zugriff am 30.07.2018.

BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2021): Neue Leipzig Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Leipzig. https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/2020/eu-rp/gemeinsame-erklarungen/neue-leipzig-charta-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=6, Zugriff am 19.07.2021.

BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2014): Historisches Erbe als Ausgangspunkt integrierter Stadtentwicklung. Berlin. = Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 39. https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/StaedtebaulicherDenkmalschutz/informationsdienste/Informationsdienste%2039.pdf?__blob=publicationFile&v=1, Zugriff am 07.08.2018.

BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2019): Masterplan Stadtnatur - Maßnahmenprogramm der Bundesregierung für eine lebendige Stadt. Berlin. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Naturschutz/masterplan_stadtnatur_bf.pdf, Zugriff am 30.11.2022.

BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2020): Deutsches Ressourceneffizienzprogramm III 2020 - 2023. Programm zur nachhaltigen Nutzung und zum Schutz der natürlichen Ressourcen. 3. Aufl. Berlin. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Ressourceneffizienz/progress_iii_programm_bf.pdf, Zugriff am 17.06.2020.

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2007): Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. Leipzig. http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/SharedDocs/Publikationen/DE_NSP/leipzig_charta_zur_nachhaltigen_europaeischen_stadt.pdf?__blob=publicationFile&v=1, Zugriff am 19.07.2007.

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung. Ursachen und Folgen des Klimawandels durch urbane Konzepte begegnen. Bonn. = Forschungen Heft 149. http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Forschungen/2011/Heft149_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Zugriff am 24.07.2017.

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin. <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/89724/publicationFile/62468/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf>, Zugriff am 25.09.2012.

BMVBW - Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002 FahrRad! – Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin. <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/20450/publicationFile/81/nationaler-radverkehrsplan-2002-2012-fahrrad-massnahmen-zur-foerderung-des-radverkehrs-in-deuts.pdf>, Zugriff am 25.09.2012.

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2021): Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile, Zugriff am 25.05.2021.

BMWi - Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2008): Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung. Berlin. http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/externe_Inhalte/Publikationen/BMWi-Studie_Barrierefreier_Tourismus.pdf, Zugriff am 08.08.2018.

BMWi - Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2017): Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland. Kennzahlen einer umsatzstarken Querschnittsbranche. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/wirtschaftsfaktor-tourismus-in-deutschland-lang.pdf?__blob=publicationFile&v=18, Zugriff am 02.08.2018.

BMWi - Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2019): Eckpunkte der Bundesregierung - Orientierungsrahmen für eine nationale Tourismusstrategie. Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 30.04.2019. Berlin. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-tourismusstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=4, Zugriff am 29.07.2019.

BMWK - Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.) (2022a): Nachhaltigen Tourismus wettbewerbsfähig gestalten. Nationalen Tourismusstrategie - Arbeitsprogramm der Bundesregierung. Berlin. https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/nachhaltigen-tourismus-wettbewerbsfaehig-gestalten.pdf?__blob=publicationFile&v=8, Zugriff am 29.09.2022.

BMWK - Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.) (2022b): Eckpunkte der Bundesregierung zur „Nationalen Plattform Zukunft des Tourismus“. Berlin. https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/S-T/zukunft-tourismus.pdf?__blob=publicationFile&v=8, Zugriff am 23.12.2022.

Böhm, J.; Böhme, C.; Bunzel, A.; Kühnau, C.; Landua, D.; Reinke, M. (2016): Urbanes Grün in der doppelten Innenentwicklung. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. = BfN-Skripten 444. <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript444.pdf>, Zugriff am 25.06.2017.

Booking Holdings (Hrsg.) (2022): 2021 Sustainability Report. o.J. <https://newslettertogo.com/om24s5if-euuskdxi-7ocv6khj-1pt>, Zugriff am 24.08.2022.

Boos, M.; Fisch, R. (1987): Die Fallstudie in der Organisationsforschung. In: Windhoff-Heritier, A. (Hrsg.): Verwaltung und ihre Umwelt. Festschrift für Thomas Ellwein. Westdeutscher Verlag. Opladen, S. 350–376.

Bopst, J.; Hölzer-Schopohl, O.; Lindmaier, J.; Myck, T.; Schmied, M.; Weiß, J. (2019): Wohin geht die Reise? Luftverkehr der Zukunft: umwelt- und klimaschonend, treibhausgasneutral, lärmarm. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Forum mobil & nachhaltig.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/uba_fb_wohin-geht-die-reise.pdf, Zugriff am 10.11.2019.

BReg - Bundesregierung (Hrsg.) (2017): Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2016. Berlin. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/stadtentwicklungsbericht_breg_2016_bf.pdf, Zugriff am 14.04.2017.

Briegleb, T. (2019): Macht mal Pause! Welttourneen, Festivals, Bühnenbilderschredder: Theater, Opernhäuser, Bands und Orchester fangen erst langsam damit an, ökologischer zu arbeiten. = Süddeutsche Zeitung (SZ) Nr. 276 vom 29.11.2019, S. 13.

Brown, G.; Smith, A.; Assaker, G. (2016): Revisiting the host city: An empirical examination of sport involvement, place attachment, event satisfaction and spectator intentions at the London Olympics. = Tourism Management (55), S. 160–172.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2010): Schutz von Altstädten und historischen Bauten. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage im Bundestag. Berlin. = Drs. 17/732 vom 16.02.2010. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/007/1700732.pdf>, Zugriff am 24.02.2010.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2018): Nationale Tourismusstrategie. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/5169 –. Berlin. = Drs. 19/5520 vom 06.11.2018. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/055/1905520.pdf>, Zugriff am 20.07.2018.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2019a): Eckpunkte für eine nationale Tourismusstrategie. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Berlin. = Drs. 19/9810 vom 02.05.2019. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/098/1909810.pdf>, Zugriff am 13.05.2019.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2019b): Stadtentwicklungspolitik und Städtebauförderung ab 2020. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag. Berlin. = Drs. 19/10365. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/103/1910365.pdf>, Zugriff am 03.11.2019.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2019c): Eckpunkte der Nationalen Tourismusstrategie. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/10651 –. Berlin. = Drs. 19/10989 vom 19.06.2019. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/109/1910989.pdf>, Zugriff am 01.09.2019.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2019d): Masterplan Stadtnatur – Maßnahmenprogramm der Bundesregierung für eine lebendige Stadt. Berlin. = Drs. 19/11220 vom 21.06.2019. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/112/1911220.pdf>, Zugriff am 01.09.2019.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2019e): Barrierefreier Tourismus nach Auflösung der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle Deutschland e. V. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/12463 –. Berlin. = Drs. 19/13258 vom 17.09.2019. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/132/1913258.pdf>, Zugriff am 28.10.2019.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2019f): Klimaanpassungsstrategien im Tourismus fördern. Antrag im Deutschen Bundestag. Berlin. = Drs. 19/16062 vom 18.02.2019. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/160/1916062.pdf>, Zugriff am 23.12.2019.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2020): Unsere Innenstädte fit für die Zukunft machen. Antrag im Deutschen Bundestag. Berlin. = Drs. 19/23941 vom 03.11.2020. <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/239/1923941.pdf>, Zugriff am 05.11.2020.

BTag - Bundestag (Hrsg.) (2022): Eckpunkte zur Weiterentwicklung der Nationalen Tourismusstrategie – Nachhaltigen Tourismus wettbewerbsfähig gestalten. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Berlin. = Drs. 20/2690 vom 07.07.2022. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/026/2002690.pdf>, Zugriff am 23.07.2022.

Bunzel, A.; Coulmas, D.; Metscher, W.; Schmidt-Eichstaedt, G. (1995): Städtebauliche Verträge. Rechtliche Grundlagen, Hinweise zur Vertragsgestaltung, Regelungsbeispiele und Vertragsmuster. Selbstverlag. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Berlin. = Difu-Beiträge zur Stadtforschung Band14.

Bunzel, A.; Coulmas, D.; Schmidt-Eichstaedt, G. (2013): Städtebauliche Verträge - Ein Handbuch. Mit Berücksichtigung der BauGB-Novelle 2013. 4. akt. und erw. Aufl. Selbstverlag. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Berlin. = Edition Difu - Stadt Forschung Praxis Band 12.

Buth, M.; Kahlenborn, W.; Savelsberg, J.; Becker, N.; Bubeck, P.; Kabisch, S.; Kind, C.; Tempel, A.; Tucci, F.; Greiving, S.; Fleischhauer, M.; Lindner, C.; Lückenkötter, J.; Schonlau, M.; Schmitt, H.; Hurth, F.; Othmer, F.; Augustin, R.; Becker, D.; Abel, M.; Bornemann, T.; Steiner, H.; Zebisch, M.; Schneiderbauer, S.; Kofler, C. (2015): Vulnerabilität Deutschlands gegenüber dem Klimawandel. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Climate Change 24/2015.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_24_2015_vulnerabilitaet_deutschlands_gegenueber_dem_klimawandel_1.pdf, Zugriff am 29.07.2018.

Coch, T.; Heuchele, L.; Lupp, G.; Renner, C.; Schnick, H.; Seger, B.; Syrbe, R.-U.; Werth, H. (2014): Praxisleitfaden Tourismus und biologische Vielfalt im Klimawandel. Hrsg.: Leibniz-Institut für Ökologische Raumentwicklung (IÖR); Professur für Landespflege der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg. Dresden, Freiburg im Breisgau. <http://www.ioer.de/downloads#8618>, Zugriff am 16.11.2020.

Destatis - Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2017): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland - Indikatorenbericht 2016. Wiesbaden. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/UmweltoekonomischeGesamtrechnungen/Umweltindikatoren/IndikatorenPDF_0230001.pdf;jsessionid=329C56C6F16CCDCD8ABAFCE87DAE408.cae3?__blob=publicationFile, Zugriff am 14.01.2017.

Destatis - Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2018): Tourismus in Zahlen 2017. Wiesbaden. https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00042561/1021500177005.xlsx, Zugriff am 14.12.2018.

Destatis - Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2020): Tourismus in Zahlen 2019. 32. Ausg. Wiesbaden. https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Gastgewerbe-Tourismus/Publikationen/Downloads-Tourismus/tourismus-in-zahlen-1021500197005.xlsx;jsessionid=66DBB98AD2235391FE92ACCC7BA38E58.live722?__blob=publicationFile, Zugriff am 14.01.2021.

Destatis - Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2021): Aktuelle Daten zur Tourismuswirtschaft. Wirtschaftliche Bedeutung und Nachhaltigkeit. Wiesbaden. https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/Publikationen/Downloads-Input-Output-Rechnung/aktuelle-daten-tourismuswirtschaft.pdf?__blob=publicationFile, Zugriff am 20.04.2022.

Difu - Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2018): Klimaschutz & Tourismus. Klimaschutz als Chance für einen nachhaltigen Tourismus in Kommunen. Köln. <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=MBQU1W0P>, Zugriff am 06.12.2018.

Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.) (2014): City 2030. Konzept zur Entwicklung der City Dortmund. Dortmund. https://www.dortmund.de/media/downloads/pdf/news_pdf/2014_8/City2030_Konzept_DEU_Web.pdf, Zugriff am 23.08.2019.

Dresden Marketing GmbH; Tourismusverband Elbland Dresden e. V. (Hrsg.) (2021): Destinationsstrategie Dresden Elbland 2020-2025. Stand: 05.07.2021.

https://dmg.dresden.de/media/pdf/dmg/Destinationsstrategie_Dresden_Elbland_2020_2025.pdf, Zugriff am 30.09.2021.

Dresden, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2016a): Verkehrsentwicklungsplan 2025plus. Eine Übersicht. Dresden.

https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_2025plus_-_Ein_Ueberblick.pdf, Zugriff am 13.09.2021.

Dresden, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2016b): Zukunft Dresden 2025+. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (INSEK). Dresden.

https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/spa_insek_Broschuere_DD_2025_final_Internet_n.pdf, Zugriff am 13.09.2021.

Dresden, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2019): Zukunft Dresden 2025+. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden (INSEK). Fortschreibung 2017. https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/stadtplanung/INSEK-Fortschreibung_2017_2018.pdf, Zugriff am 31.12.2020.

DST - Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2018a): Nachhaltige Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier. Berlin.

<http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf>, Zugriff am 24.07.2018.

DST - Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2018b): Denkmalschutz braucht Grundlagen: Erfassung und Schutz unseres baukulturellen Erbes. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin.

http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/2018/positionspapier_denkmalschutz_endfassung.pdf, Zugriff am 07.12.2019.

DStGB - Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2018): Forderungen zur Nationalen Tourismusstrategie. Berlin. = Position 22.11.2018.

<https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Publikationen/Positionspapiere/DStGB%20fordert%20nationale%20Tourismusstrategie!/DStGB-Positionspapier%20Tourismusstrategie.pdf>, Zugriff am 09.05.2019.

DTV - Deutscher Tourismusverband e. V. (Hrsg.) (2006): Städte- und Kulturtourismus in Deutschland. Langfassung. Grundlagenuntersuchung. Bonn.

DTV - Deutscher Tourismusverband e. V. (Hrsg.) (2016): Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus: Anforderungen - Empfehlungen - Umsetzungshilfen. Praxisleitfaden. Berlin.

https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/Dateien/leitfaden_nachhaltigkeit_160308.pdf, Zugriff am 11.03.2018.

DTV - Deutscher Tourismusverband e. V. (Hrsg.) (2017): Report Nachhaltigkeit. Bundeswettbewerb 2016/17 – Nachhaltige Tourismusdestinationen.

https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/Dateien/170929_REPORT-Nachhaltigkeit-Online-Version.pdf, Zugriff am 08.03.2018.

DTV - Deutscher Tourismusverband e. V. (Hrsg.) (2022): Tourismus Digital. Leitfaden für Destinationen. Berlin.

https://www.deutschertourismusverband.de/index.php?id=1407&rid=t_18498&mid=626&aC=17857017&jumpurl=9, Zugriff am 18.12.2022.

DUH - Deutsche Umwelthilfe e. V. (Hrsg.) (2004): Indikatoren-Set „Zukunftsfähige Kommune“.

Handlungsanleitung. Radolfzell. http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Indikatorenset.pdf, Zugriff am 08.08.2018.

Dunne, G.; Buckley, J.; Flanagan, S. (2007): City Break Motivation: the Case of Dublin a Successful National Capital. = Journal of Travel & Tourism Marketing (22) 3-4, S. 95–107.

Düsseldorf, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2017): Rahmenplan Einzelhandel 2016. Düsseldorf. = Beiträge zur Stadtplanung und Stadtentwicklung Band 25.

DVWG - Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (2019): Neue Formen der Mobilität. Berlin. = Journal für Mobilität und Verkehr (1) 2/2019.

DWIF - Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e. V. an der Universität München (Hrsg.) (2016): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten. München. = Schriftenreihe des DIWF Nr. 56/2016.

https://www.dwif.de/infopool/product/download/file_id-167.html, Zugriff am 29.09.2019.

Dworak, T.; Lotter, F.; Hoffmann, P.; Hattermann, F.; Bausch, T.; Günther, W. (2021): Folgen des Klimawandels für den Tourismus in den deutschen Alpen- und Mittelgebirgsregionen und Küstenregionen sowie auf den Badetourismus und flussbegleitende Tourismusformen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 117/2021.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_117-2021_folgen_des_klimawandels_fuer_den_tourismus_in_deutschland_0.pdf, Zugriff am 27.10.2021.

Dworak, T.; Schmölder, A.; Günther, W.; Hoffmann, P.; Bausch, T.; Matauschek, C. (2020): Anpassung an den Klimawandel: Die Zukunft im Tourismus gestalten. Handlungsleitfaden. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA); Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Dessau-Roßlau, Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/anpassung_an_den_klimawandel_die_zukunft_im_tourismus_gestalten.pdf, Zugriff am 02.06.2020.

EEA - European Environment Agency (Hrsg.) (1999): Environmental indicators: Typology and overview. Copenhagen. = Technical report No 25. https://www.eea.europa.eu/publications/TEC25/at_download/file, Zugriff am 06.04.2017.

Eisentrau, W. R. (2010): Integriertes Ortsentwicklungskonzept für Schierke. Erläuterungstext. Plauen.

Erfurt, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2008): "Zukunft der Kultur - Kultur der Zukunft". Kulturkonzeption 2018. Erfurt.

EU Com DG GROW - European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (Hrsg.) (2016): The European Tourism Indicator System. ETIS toolkit for sustainable destination management. Luxembourg. <https://data.europa.eu/doi/10.2873/983087>, Zugriff am 07.01.2021.

EU Kom - Europäische Kommission (Hrsg.) (2022): Übergangspfad für den Tourismus. Brüssel. https://www.deutschartourismusverband.de/index.php?id=1397&rid=t_18498&mid=587&aC=17857017&jumpurl=8, Zugriff am 01.06.2022.

Faas, H.; Deutsch, U.; Trocha, G. (2012): „Koblenz verwandelt“ – Warum ist die BUGA Koblenz 2011 ein erfolgreiches städtisches Großprojekt? Ein Praxisbericht. = Informationen zur Raumentwicklung (IzR) (39) 11-12/2012, S. 605–616.

Falk, M.; Katz-Gerro, T. (2017): Modeling travel decisions: Urban exploration, cultural immersion, or both? = Journal of Travel & Tourism Marketing (34) 3, S. 369–382.

Feil, T.; Bojunga, H.; Handke, V.; Thio, S. L. (2022): Evaluierung der Bundeswettbewerbe Nachhaltige Tourismusdestinationen 2012/13 und 2016/17 (DTV, BMU, BfN) zur Förderung und Weiterentwicklung nachhaltiger Destinationen in Deutschland. Ergebnisbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 18/2022.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_18-2022_evaluierung_der_bundeswettbewerbe_nachhaltige_tourismusdestinationen.pdf, Zugriff am 20.02.2022.

Fraunhofer IML - Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (Hrsg.) (2016): Digitalisierung im Tourismus. Handlungsleitfaden für Tourismusdestinationen. Prien am Chiemsee.

https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Tourismus/Dokumente_und_Cover/2016-12-09_Handlungsleitfaden_fuer_Tourismusdestinationen.pdf, Zugriff am 25.07.2018.

Froitzheim, T.; Hofmann, F. (2022): 260 Radfernwege in Deutschland. 14. Auflage. BVA BikeMedia. Bielefeld. = ADFC-Ratgeber.

FUR - Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. (Hrsg.) (2019): Reiseanalyse 2019. Erste Ergebnisse. Kiel. https://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2019/03/RA2019_Erste-Ergebnisse_DE.pdf, Zugriff am 20.05.2019.

FUR - Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. (Hrsg.) (2020): Reiseanalyse 2020. Erste ausgewählte Ergebnisse der 50. Reiseanalyse zur ITB 2020. Kiel. http://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2022/11/RA2020_Erste-Ergebnisse_DE.pdf, Zugriff am 27.06.2020.

Geyler, S.; Laforet, L.; Rüger, J.; Nowak, K.; Holländer, R.; Bertzbach, F.; Raehmel, P.; Klauer, B.; Schulz, A.; Schade, C. (2018): Indikatoren für die ökonomische Bedeutung von Wasser und Gewässern. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 47/2018. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-06-25_texte_47-2018_indikatoren-bedeutung-wasser.pdf, Zugriff am 04.08.2018.

Götz, K.; Loose, W.; Schmied, M.; Schubert, S. (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Erich Schmidt Verlag. Berlin. = UBA-Berichte 2/2003.

Grimm, B.; Beer, H.; Günther, W.; Weerts, B.; Bollich, P.; Kohl, M. (2009): Der touristische Klima-Fußabdruck. WWF-Bericht über die Umweltauswirkungen von Urlaub und Reisen. Neuauflage 2009. Hrsg.: WWF Deutschland. Frankfurt a.M. https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Der_touristische_Klima-Fussabdruck.pdf, Zugriff am 06.08.2018.

Gronau, W.; Groß, S. (2019): Verkehr und Tourismus: Auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität im Tourismus!? = Zeitschrift für Tourismuswissenschaft (11) 2, S. 181–186.

GSTC - Global Sustainable Tourism Council (Hrsg.) (2019): Destinationskriterien des GSTC. Version 2.0, 6.12.2019. Mit Leistungsindikatoren und SDGs. Washington, DC. <https://www.gstcouncil.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Criteria-v2.0-German-DE.pdf>, Zugriff am 14.01.2022.

Gühnemann, A.; Kurzweil, A.; Unbehaun, W.; unter Mitarbeit von Molitor, R. (2021): Mobilität, Transport und Erreichbarkeit von Destinationen und Einrichtungen. In: Pröbstl-Haider, U.; Lund-Durlacher, D.; Olefs, M.; Prettenthaler, F. (Hrsg.): Tourismus und Klimawandel. Verlag Springer Nature. Berlin, Heidelberg, S. 49–74. = Österreichischer Special Report Tourismus und Klimawandel Nr. 19. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-662-61522-5.pdf> (02.01.2022).

Handelskammer Hamburg (Hrsg.) (2011): Die Welt zu Gast in Hamburg. Eine Zehn-Jahres-Strategie für den Hamburg-Tourismus. Hamburg.

Hansen, R.; Born, D.; Lindschulte, K.; Rolf, W.; Bartz, R.; Schröder, A.; Becker, C. W.; Kowarik, I.; Pauleit, S. (2018): Grüne Infrastruktur im urbanen Raum: Grundlagen, Planung und Umsetzung in der integrierten Stadtentwicklung. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. = BfN-Skripten 503. <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript503.pdf>, Zugriff am 01.12.2018.

Hansen, R.; Rolf, W.; Pauleit, S.; Born, D.; Bartz, R.; Kowarik, I.; Lindschulte, K.; Becker, C. W. (2017): Urbane grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/siedlung/Dokumente/UGI_Broschuere.pdf, Zugriff am 01.12.2018.

Harrer, B. (2010): Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland. DWIF. München. = Schriftenreihe des DWIF.

Harrer, B. (2018): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Tourismusregionen. = DVWG aktuell Ausg. 48 6/2018, S. 5–6.

Hegemann, I. (2019): Tourismusdestinationen auf dem Weg in die nachhaltige Wirtschaft: Überblick zum aktuellen Leistungsstand und Potenziale der weiteren Entwicklung. In: Ökologischer Tourismus in Europa e. V. (Ö.T.E.) (Hrsg.): Nachhaltiger Tourismus in Deutschland – Standortbestimmung und Handlungsbedarf.

Ergebnisse aus Fachkonferenzen. Projektbericht. Bonn, S. 23.

https://www.oete.de/images/dokumente/projekt_perspektiven/OETE_2019_Abschlussbericht_NTiD_90382_30.pdf (30.12.2019).

Heiland, S.; Mengel, A.; Hänel, K.; Geiger, B.; Arndt, P.; Reppin, N.; Werle, V.; Hokema, D.; Hehn, C.; Mertelmeyer, L.; Burghardt, R.; Opitz, S. (2017): Bundeskonzept Grüne Infrastruktur. Fachgutachten. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. = BfN-Skripten 457.

<https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/skript457.pdf>, Zugriff am 27.09.2017.

Heinrichs, E.; Leben, J.; Cancik, P. (2018): Ruhige Gebiete. Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Broschüren.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf, Zugriff am 10.11.2022.

Hirschnitz-Garbers, M.; Langsdorf, S. (2018): Ressourcenschonung als Zukunftsaufgabe. Ansatzpunkte für eine systemische Ressourcenpolitik. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Broschüren.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/simress-broschuere_barrierefrei.pdf, Zugriff am 17.08.2018.

Innerhofer, E.; Pechlaner, H. (Hrsg.) (2017): Schrumpfung und Rückbau. Perspektiven der Regional- und Destinationsentwicklung. Oekom Verlag. München.

Inspektour GmbH (Hrsg.) (2017): Tourismusstrategie Rheinhessen 2025. Im Auftrag der Rheinhessen-Touristik GmbH. Niederolm.

IVT - Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e. V.; ISUP - Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH; MDV - Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH; MVU - Mensch-Verkehr-Umwelt, Institut für Angewandte Psychologie; SSP - SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH (Hrsg.) (2004): "Alltags- und Erlebnisfreizeit". Leitfaden "Effiziente und umweltverträgliche Verkehrsgestaltung im Bereich der Alltags- und Erlebnisfreizeit für institutionelle Akteure". BMBF-Vorhaben. Heilbronn. <http://www.alert2000.de/ALERT-Leitfaden.pdf>, Zugriff am 17.06.2004.

Jacoby, C. (Hrsg.) (2009): Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL). Selbstverlag. Hannover. = Arbeitsmaterial der ARL Nr. 350.

<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssolar-284491>, Zugriff am 02.01.2018.

Jacoby, C. (2013): Integration einer Klimafolgenabschätzung in die Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan am Beispiel der Flächennutzungsplanung mit integrierter Landschaftsplanung der Stadt Regensburg.

Konzeptioneller Leitfaden. Portal Klimastadtraum DWD. Bonn.

https://www.klimastadtraum.de/SharedDocs/Downloads/Veroeffentlichungen/Modellprojekte/ExWoSt/Regensburg%20Leitfaden%20Integration.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Zugriff am 28.10.2018.

Jacoby, C. (2014): Integration einer Klimafolgenabschätzung in die Umweltprüfung - Leitfaden für die Flächennutzungsplanung mit integrierter Landschaftsplanung der Stadt Regensburg. = UVP-report (28) 1/2014, S. 7–13.

Jacoby, C.; Braun, N. (2016): Neue Mobilitätsformen und -technologien - Merkmale und Potentiale für eine nachhaltige Raumentwicklung. In: Jacoby, C.; Wappelhorst, S. (Hrsg.): Potentiale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung. Selbstverlag. Hannover, S. 1–47. = Arbeitsberichte der ARL Nr. 18. https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_018/ab_018_gesamt.pdf (28.10.2018).

Jacoby, C.; Kunze, V.; Bausch, T. (2022): Integration von Umweltbelangen des Tourismus in die Stadtplanung. Handlungsempfehlungen für eine umweltverträgliche Stadt- und Tourismusentwicklung. Handreichung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 73/2022.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_73-2022_integration_von_umweltbelangen_des_tourismus_in_die_stadtplanung_0.pdf, Zugriff am 02.07.2022.

Jacoby, C.; Wappelhorst, S. (2016): Potentiale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung – Fazit und Ausblick. In: Jacoby, C.; Wappelhorst, S. (Hrsg.): Potentiale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung. Selbstverlag. Hannover, S. 205–220. = Arbeitsberichte der ARL Nr. 18. https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_018/ab_018_gesamt.pdf (28.10.2018).

Janson, D.; Kaiser, T.; Kind, C.; Hannemann, L.; Nickl, J.; Grewe, H. A. (2023): Analyse von Hitzeaktionsplänen und gesundheitlichen Anpassungsmaßnahmen an Hitzeextreme in Deutschland. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Umwelt & Gesundheit 03/2023.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/hap-de_endbericht_bf_230321_lb.pdf, Zugriff am 31.05.2023.

Job, H. (1991): Tourismus versus Naturschutz: "sanfte" Besucherlenkung in (Nah-) Erholungsgebieten. = Naturschutz und Landschaftsplanung (NuLpl) (23) 1/1991, S. 28–34.

Kahlenborn, W.; Atmanagara, J. (1997): Umweltpolitik & Tourismuspolitik. Strukturen, Instrumente und Akteure der Umweltpolitik und anderer tourismusrelevanter Fachpolitiken. Studie erstellt im Auftrag des Büros für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag. Hrsg.: Ecologic Institute. Berlin.

https://www.ecologic.eu/sites/files/project/2013/840_Endbericht.PDF, Zugriff am 01.08.2018.

Kassel, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2019): Kulturkonzeption Kassel 2030. Kassel.

Kienzler, H.-P. (2018): Verkehrlich-Städtebauliche Auswirkungen des Online-Handels. Endbericht, Stand 16.08.2018. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/Downloads/online-handel-lieferverkehr.pdf;jsessionid=FA5144413F2265A5DD2C74E5D9D8793B.live21304?__blob=publicationFile&v=1, Zugriff am 11.03.2019.

Kirchhoff-Feil, M.; Pinnow, D. (2020): Fachkräftemangel im Kontext des nachhaltigen Tourismus. Themenpapier. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 11/2020. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-01-16_texte_11-2020_themenpapier_fachkraeftemangel-tourismus.pdf, Zugriff am 21.01.2020.

Kleinhückelkotten, S.; Neitzke, H.-P.; Moser, S. (2016): Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen). Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 39/2016.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_39_2016_repraesentative_erhebung_von_pro-kopf-verbraeuchen_natuerlicher_ressourcen.pdf, Zugriff am 24.11.2016.

Klimafakten.de (Hrsg.) (2016): Klimawandel: Was er für den Tourismus bedeutet. Kernergebnisse aus dem Fünften Sachstandsbericht des IPCC.

<https://www.klimafakten.de/sites/default/files/images/reports/printversion/klimawandel-wasserfuerdentourismusbedeutet.pdf>, Zugriff am 26.03.2017.

Kruger, E. A.; Heath, E. T. (2013): Along came a mega-event: prospects of competitiveness for a 2010 FIFA World Cup™ host city. = Current Issues in Tourism (16) 6, S. 570–590.

Küblböck, S.; Thiele, F. (Hrsg.) (2014): Tourismus und Innovation. Tagungsband. 45. Jahrestagung des Arbeitskreises Tourismusforschung in der DGfG; zugleich die 10. Fachtagung der Studierenden des Studiengangs Tourismusmanagement an der Ostfalia Hochschule für Angewandte Wissenschaften vom 22. bis

zum 24. Mai in Salzgitter. Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Geographie (DGfG); Ostfalia Hochschule für Angewandte Wissenschaften. Verlag MetaGIS-Systems. Mannheim. = Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung Band 10.

Kühnau, C.; Böhm, J.; Reinke, M.; Böhme, C.; Bunzel, A. (2017): Doppelte Innenentwicklung – Perspektiven für das urbane Grün. Empfehlungen für Kommunen. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn.
https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/siedlung/Dokumente/DOPI_Brosch.pdf, Zugriff am 25.06.2017.

Lenzen, M.; Sun, Y.-Y.; Faturay, F.; Ting, Y.-P.; Geschke, A.; Malik, A. (2018): The carbon footprint of global tourism. = *Nature Climate Change* (8) 6/2018, S. 522–528.

Lohmann, M.; Schmücker, D. (2015): Nachfrage nach gesundheitsorientierten Urlaubsformen in Deutschland. = *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft (ZfTW)* (7) 1/2015, S. 5–18.

Lohmann, M.; Schmücker, D.; Sonntag, U.; Schrader, R.; Wiegand, G. (2016): Urlaubsreisetrends 2025: Entwicklung der touristischen Nachfrage im Quellmarkt Deutschland (Update 2016). Hrsg.: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. (FUR). Kiel.

Lutter, S.; Giljum, S.; Lieber, M.; Manstein, C. (2016): Die Nutzung natürlicher Ressourcen. Bericht für Deutschland 2016. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/die_nutzung_natuerlicher_ressourcen.pdf, Zugriff am 24.11.2018.

Mager, A.; Niederdrenk, N.; Schmidt-Räntsch, A.; Bölke, M.; Böther, S.; Huckestein, B.; Huth, D.; Johannsen, L.; Takramah, G.; Wisniewski, C. (2020): Leitfaden für die nachhaltige Organisation von Veranstaltungen. 4. überarb. Aufl. Hrsg.: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU); Umweltbundesamt (UBA). Berlin, Dessau-Roßlau. = UBA-Reihe Leitfäden und Handbücher.
https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/veranstaltungsleitfaden_bf.pdf, Zugriff am 10.09.2020.

Maier, J.; Strenger, R.; Tröger-Weiß, G. (1988): Wechselwirkungen zwischen Freizeit, Tourismus und Umweltmedien - Analyse der Zusammenhänge. Kohlhammer. Hrsg.: Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU). Karlsruhe. = Materialien zur Umweltforschung Band 17.

Mayer, H.; Flachmann, C.; Balzer, F.; Baumgarten, C.; Bilharz, M.; Friedrich, B.; Wichtrup, W. G.; Oehme, I.; Penn-Bressel, G.; Richter, N.; Richter, S. (2015): Umwelt, Haushalte und Konsum. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = Daten zur Umwelt Ausg. 2015.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/daten_zur_umwelt_umwelt_haushalte_und_konsum_2.pdf, Zugriff am 30.12.2015.

Mayer, M.; Job, H. (Hrsg.) (2016): Naturtourismus - Chancen und Herausforderungen. Expertentagung des Arbeitskreises Tourismusforschung in der DGfG. Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Geographie (DGfG). Verlag MetaGIS-Systems. Mannheim. = Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung Band 12.

Möller, A.; Zeiner, M.; Hörr, M. (2018a): Zukunftsorientiertes Tourismuskonzept für die Stadt Regensburg. Analysen und Anlagen. Hrsg.: Dfwif Consulting. München. https://tourismuskonzept-regensburg.de/fileadmin/user_upload/3_Analysen%20und%20Anlagen%20zum%20Tourismuskonzept.pdf, Zugriff am 11.11.2021.

Möller, A.; Zeiner, M.; Hörr, M. (2018b): Zukunftsorientiertes Tourismuskonzept für die Stadt Regensburg. Kurzfassung. Hrsg.: Dfwif Consulting. München.

Monshausen, A. (2017): Tourismus und Wasserknappheit. In: Netzwerk für Unternehmensverantwortung (CorA) et al. (Hrsg.): Deutschland und die globale Nachhaltigkeitsagenda 2017. Großbaustelle Nachhaltigkeit. Berlin, Bonn, Köln, S. 103–110.

https://www.2030report.de/sites/default/files/grossbaustelle/Schattenbericht_2017_170808_barrierearm.pdf (02.05.2020).

Mosedale, J.; Voll, F. (Hrsg.) (2018): Nachhaltigkeit und Tourismus: 25 Jahre nach Rio – und jetzt? MetaGIS-Verlag. Mannheim. = Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung (SFT) Band 14.

Mühleisen, S. (2018): Front gegen die Feiermeile. Die Stadt will bei der Fußball-WM 2020 im Alten Botanischen Garten einen "Fan-Meeting-Point" einrichten. Die Lokalpolitiker lehnen dies ab, weil sie die Verwüstung der Anlage befürchten. = Süddeutsche Zeitung (SZ) vom 18.08.2018, S. R 7.

Naturkapital Deutschland – TEEB DE (Hrsg.) (2016): Ökosystemleistungen in der Stadt. Gesundheit schützen und Lebensqualität erhöhen. Kurzbericht für Entscheidungsträger. Technische Universität Berlin, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ. Berlin, Leipzig.

https://www.ufz.de/export/data/global/190508_TEEB_DE_Stadtbericht_Langfassung.pdf, Zugriff am 03.11.2019.

Neumann, F.; Helms, L. (2020): Treibhausgas-Emissionen im Deutschland-Tourismus. Themenpapier im Rahmen des Projektes „Weiterentwicklung des nachhaltigen Tourismus: Identifizierung von Synergieeffekten zur Stärkung der Kooperation mit und zwischen wichtigen Akteuren“. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 149/2020.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_149-2020_treibhausgas-emissionen_im_deutschland-tourismus.pdf, Zugriff am 20.09.2020.

NIT - Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa; Mascontour (Hrsg.) (2017): Nachhaltigkeitskonzeption Städtetourismus Hamburg. Kiel, Berlin. https://static1.hamburg-tourism.de/live_fileadmin/redaktion/catalogues/PDF/Nachhaltigkeitskonzeption_Staedtetourismus_Hamburg.pdf, Zugriff am 29.07.2018.

Nohl, W.; Richter, U. (1988): Umweltverträgliche Freizeit, freizeitverträgliche Umwelt - Ansätze für eine umweltorientierte Freizeitpolitik im Rahmen der Stadtentwicklungspolitik. WAZ-Druck GmbH & Co. KG. Dortmund. = ILS-Schriften Heft 16.

Nohl, W.; Richter, U. (1992): Umweltwirkungen durch vermehrte Freizeiteinrichtungen in der Stadtentwicklung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Berlin. = UBA-Texte 6/92.

NRW MWIKE - Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie (Hrsg.) (2022): Tourismus und Klimawandel in Nordrhein-Westfalen. Optionen und Perspektiven. Düsseldorf. https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/2022_09_01_gutachten-tourismus-und-klimawandel-in-nrw_final.pdf, Zugriff am 14.09.2022.

Pauleit, S.; Hansen, R.; Lindschulte, K.; Rolf, W.; Bartz, R.; Becker, C. W.; Kowarik, I. (2018): Alles wird grün? Die Chancen von grüner Infrastruktur im Rahmen der Nachverdichtung. In: Marschall, I. (Hrsg.): Landschaftsplanung im Prozess und Dialog. Bonn, S. 140–153. = BfN-Skripten 498. https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript_498.pdf (19.06.2018).

Pechlaner, H.; Fischer, E. (Hrsg.) (2010): Regionale Baukultur als Erfolgsfaktor im Tourismus. Nachhaltige Vermarktung von Destinationen. Schmidt. Berlin. = Eichstätter Tourismusgespräche.

Preuß, T.; Bunzel, A.; Hanke, S.; Michalski, D.; Pichl, J.; Steinrücke, E.; Janßen, A.; Riemer, E. (2020): Gute Praxisbeispiele kompakter und zugleich lärmarmen städtischer Quartiere. Abschlussbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 195/2020.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_11_02_texte_195_2020_bmu_projektabschluss_abschlussbericht.pdf, Zugriff am 21.11.2020.

Pröbstl-Haider, U.; Lund-Durlacher, D.; Olefs, M.; Pretenthaler, F. (Hrsg.) (2021): Tourismus und Klimawandel. Verlag Springer Nature. Berlin, Heidelberg. = Österreichischer Special Report Tourismus und Klimawandel Nr. 19. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-662-61522-5.pdf>, Zugriff am 02.01.2022.

PTV - Planung Transport Verkehr AG (Hrsg.) (2006): Nahverkehrsplan Stadt Trier. Teil: Analyse und Maßnahmen. Bericht. Trier.

Rasoolimanesh, S. M.; Hall, C. M.; Esfandiar, K.; Seyfi, S. (2020): A systematic scoping review of sustainable tourism indicators in relation to the sustainable development goals. = Journal of Sustainable Tourism (28) 6/2020, S. 1–21.

Reusswig, F.; Becker, C.; Lass, W.; Haag, L.; Hirschfeld, J.; Knorr, A.; Lüdeke, M. K.; Neuhaus, A.; Pankoke, C.; Rupp, J.; Walther, C.; Walz, S.; Weyer, G.; Wiesemann, E. (2016): Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Berlin (AFOK). Klimaschutz Teilkonzept. Hauptbericht. Gutachten im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. Hrsg.: Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Potsdam, Berlin. https://www.berlin.de/senuvk/klimaschutz/klimawandel/download/afok_endbericht_teil1.pdf, Zugriff am 10.09.2019.

Richard, J.; Mazur, H.; Lauenstein, D. (2015): Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärm mindernde Verkehrsplanung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 81/2015. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_81_2015_handbuch_l_aermaktionsplaene.pdf, Zugriff am 24.05.2020.

Richards, G.; Colombo, A. (2017): Rethinking the Eventful City: Introduction. = Event Management (21) 5/2017, S. 527–531.

RNE - Rat für Nachhaltige Entwicklung (Hrsg.) (2020): Der Deutsche Nachhaltigkeitskodex. Maßstab für nachhaltiges Wirtschaften. Berlin. https://www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de/de-DE/Documents/PDFs/Sustainability-Code/RNE_DNK_BroschuereA5_2020.aspx, Zugriff am 01.07.2021.

Rohs, M.; Flore, G. (2022): Nachhaltige Mobilität in der Stadt für Morgen: Roadmaps 2030/2045 und ihre Wirkungen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Broschüren. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20221017_nachhaltige_mobilitat_in_der_stadt_fuer_morgen_roadmaps.pdf, Zugriff am 04.11.2022.

Roland Berger GmbH (Hrsg.) (2018): Protecting your city from overtourism. European city tourism study 2018. München. https://www.rolandberger.com/publications/publication_pdf/roland_berger_european_city_tourism_2018.pdf, Zugriff am 11.07.2020.

Rößler, S. (2015): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung durch grüne Infrastruktur. = Raumforschung und Raumordnung (RuR) (73) 2/2015, S. 123–132.

Rottweil, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2012): Touristisches Leitbild für die Stadt Rottweil 2012. Rottweil. <https://www.rottwiel.de/ceasy/modules/core/resources/main.php?id=8989-0&download=1>, Zugriff am 01.08.2018.

Sant, S.-L.; Carey, K. M.; Mason, D. S. (2013): Media framing and the representation of marginalised groups: case studies from two major sporting events. = Qualitative Research in Sport, Exercise and Health (5) 3, S. 398–418.

Schäfer, P.; Braun, N. (2016): Misuse through short-term rentals on the Berlin housing market. = International Journal of Housing Markets and Analysis (9) 2, S. 287–311.

Schmidt-Eichstaedt, G. (2019): Städtebaulicher Vertrag. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Ausgabe 2018. Selbstverlag. Hannover, S. 2415–2419.

Schmied, M.; Buchert, M.; Hochfeld, C.; Schmitt, B.; Simón, A.; Klütting, R.; Wollny, V. (2002): Umwelt und Tourismus. Daten, Fakten, Perspektiven. Erich Schmidt Verlag. Berlin. = UBA-Berichte 04/2002.
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umwelt-tourismus>, Zugriff am 07.08.2018.

Schmücker, D.; Horster, E.; Kreilkamp, E. (2019): Die Auswirkungen der Digitalisierung und Big Data-Analyse auf eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus und dessen Umweltwirkung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Reihe Umwelt, Innovation, Beschäftigung 07/2019.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-12-04_uib_07-2019_big-data_tourismus_0.pdf, Zugriff am 07.12.2019.

Schmücker, D.; Sonntag, U.; Günther, W. (2019): Nachhaltige Urlaubsreisen: Bewusstseins- und Nachfrageentwicklung. Grundlagenstudie auf Basis von Daten der Reiseanalyse 2019. Hrsg.: Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT). Kiel. <https://www.bmu.de/themen/forschung-foerderung/forschung/forschungs-und-entwicklungsberichte/details/nachfrage-fuer-nachhaltigkeit-im-tourismus-im-rahmen-der-reiseanalyse-2019/>, Zugriff am 23.12.2019.

Schubert, S.; Schlippenbach, U. von; Reißmann, D.; unter Mitarbeit von Bachmann, A.; Bannick, C. G.; Bolland, T.; Brandt, S.; Brauer, F.; Brien, K. O.; Bunge, C.; Burger, A.; Dewitz, A.; Dziekan, K.; Gellrich, A.; Glante, F.; Hermann, H.-J.; Jahn, B.; Jering, A.; Kabel, C.; Kessler, H.; Koller, M.; Krause, S.; Ilvonen, O.; Landgrebe, J.; Langner, M.; Mahrenholz, P.; Müller, F.; Niederle, W.; Nöh, I.; Obermaier, N.; Penn-Bressel, G.; Plehn, W.; Puder, K.; Reißmann, D.; Salzborn, N.; Sauer, A.; Schauser, I.; Schlippenbach, U. von; Schmied, M.; Schmolz, E.; Schreiber, H.; Schreiber, R.; Schubert, K.; Schubert, S.; Schubert, T.; Schwetje, A.; Sieck, M.; Stahr, C.; Veenhoff, S.; Vollmer, C.; Wachotsch, U.; Weber, O.; Weiß, R.; Weiss, V.; Wogram, J.; Wurbs, J.; Wuttke, J. (2018): Urbaner Umweltschutz. Die strategische Forschungsagenda des Umweltbundesamtes. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/broschuere_urbaner_umweltschutz_final.pdf, Zugriff am 12.04.2018.

Schulz, A.; Kuhnimhof, T.; Nobis, C.; Chlond, B.; Magdolen, M.; Bergk, F.; Kämper, C.; Knörr, W.; Kräck, J.; Jödden, C.; Sauer, A.; Führer, M.; Frick, R. (2020): Klimawirksame Emissionen des deutschen Reiseverkehrs. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 141/2020.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-07-20_texte_141-2020_emissionen-reiseverkehr_0.pdf, Zugriff am 23.01.2021.

Siegrist, D.; Gessner, S.; Ketterer Bonnelame, L. (2015): Naturnaher Tourismus. Qualitätsstandards für sanftes Reisen in den Alpen. Haupt. Hrsg.: Bristol-Stiftung. Bern. = Haupt Natur 44.

SRW - Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (Hrsg.) (2020): Die gesamtwirtschaftliche Lage angesichts der Corona-Pandemie. Sondergutachten. Wiesbaden.
https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/gutachten/sg2020/SG2020_Gesamtausgabe.pdf, Zugriff am 16.01.2021.

Straff, W.; Mücke, H.-G.; Baeker, R.; Baldermann, C.; Braubach, A.; Litvinovitch, J.; Matzarakis, A.; Petzold, G.; Rexroth, U.; Schroth, S.; Stutzinger-Schwarz, N. (2017): Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Hitzeaktionsplänen zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Vers. 1.0. Hrsg.: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Berlin.
http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/hap_handlungsempfehlungen_bf.pdf, Zugriff am 15.06.2017.

Straub, E.-M. (2012): Die Herkunft von Lebensmitteln im Tourismus: Bio- und regionale Produkte als Erfolgsfaktor für Leistungsträger im Tourismus. GRIN Verlag. München.

Thimm, T. (2014): Die Vermessung der Nachhaltigkeit. Forschungsprojekt Green Destination an der Schnittstelle von Nachhaltigkeit, Tourismuswissenschaft und Informatik. In: Küblböck, S.; Thiele, F. (Hrsg.): Tourismus und Innovation. Tagungsband. 45. Jahrestagung des Arbeitskreises Tourismusforschung in der DGfG; zugleich die 10. Fachtagung der Studierenden des Studiengangs Tourismusmanagement an der Ostfalia Hochschule für Angewandte Wissenschaften vom 22. bis zum 24. Mai in Salzgitter. Verlag MetaGIS-Systems. Mannheim, S. 45–56. = Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung Band 10.

Torres-Delgado, A.; Palomeque, F. L. (2014): Measuring sustainable tourism at the municipal level. = Annals of Tourism Research (49) 9/2014, S. 122–137.

TourCert (Hrsg.) (2018): Kriterienkatalog für Destinationen. Stuttgart. https://www.tourcert.org/wp-content/uploads/2020/08/TourCert_Kriterienkatalog_Dest_2018.pdf, Zugriff am 11.11.2021.

TourCert (Hrsg.) (2022): TourCert Zertifizierungsrichtlinie Juli 2022. Stuttgart. https://www.tourcert.org/wp-content/uploads/2022/07/TourCert_Zertifizierungsrichtlinie_2022.pdf, Zugriff am 02.08.2022.

Tourismus & Congress GmbH Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler (Hrsg.) (2021): Strategieplan 2017 - 2021. Bonn.

Trapp, J. H.; Arndt, W.-H.; Libbe, J.; Schneider, S.; Verbücheln, M.; Winkelhaus, J.; Mottschall, M.; Bauknecht, D.; Bergmann, T.; Gröger, J.; Hausigke, S. (2017): Ressourcenleichte zukunftsfähige Infrastrukturen – umweltschonend, robust, demografiefest. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 64/2017. http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-08-15_texte_64_2017_infrastrukturen.pdf, Zugriff am 18.08.2017.

UBA - Umweltbundesamt (2014): Erster "Blauer Engel" für "Mobilitätskarten". Dessau-Roßlau. Presseinfo Nr. 45 vom 17.10.2014. http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/478/dokumente/pi-2014-45_erster_blauer_engel_fuer_mobiltaetskarten_verliehen.pdf, Zugriff am 28.10.2014.

UBA - Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016): Planen im Klimawandel. Stadt- und Freiraum schützen und aufwerten. Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig planen und umsetzen. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/planen_im_klimawandel.pdf, Zugriff am 13.11.2022.

UBA - Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm>, Zugriff am 13.11.2022.

UBA - Umweltbundesamt (2018a): Nachhaltiger Tourismus. Webseite. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/nachhaltiger-tourismus#textpart-1>, Zugriff am 06.08.2018.

UBA - Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018b): Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren. Empfehlungen zum Umgang mit Dichte und Nutzungsmischung. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/fachbroschuere_umwelt-aufenthaltsqualitaet_urbane-quartiere.pdf, Zugriff am 01.08.2018.

UBA - Umweltbundesamt (2018c): Urlaubsreisen. Webseite vom 12.05.2017. <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/garten-freizeit/urlaubsreisen#textpart-1>, Zugriff am 30.07.2018.

UN WTO - United Nations World Tourism Organization (Hrsg.) (2008): International recommendations for tourism statistics. New York. https://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesm/SeriesM_83rev1e.pdf, Zugriff am 27.08.2022.

Verbücheln, M.; Buchert, M.; Bleher, D.; Dolega, P. (2021a): Ressourcenschutz durch Stadtplanung und Stadtentwicklung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Hintergrundpapier Januar 2021.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/hgp_ressourcenschutz_final_bf.pdf, Zugriff am 05.02.2021.

Verbücheln, M.; Hogrewe-Fuch, A.; Gsell, M.; Kampfmeier, N. (2020): Ressourcenpolitik auf kommunaler und regionaler Ebene (kommRess). Entwicklung und Etablierung spezieller Informations- und Beratungsangebote sowie weitere Unterstützungsaktivitäten im Rahmen der Weiterentwicklung und Umsetzung des Deutschen Ressourceneffizienzprogramms ProgRess. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 170/2020. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_170-2020_ressourcenpolitik_auf_kommunaler_und_regionaler_ebene_kommress.pdf, Zugriff am 05.04.2021.

Verbücheln, M.; Pichl, J.; Bunzel, A.; Jolk, A.; Buchert, M.; Dolega, P. (2021b): Stadtplanung und Stadtentwicklung als Hebel für den Ressourcen- und Klimaschutz. Kommunale Instrumente, Fallbeispiele und Potenziale zur Reduktion der Ressourceninanspruchnahme. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Broschüren.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/211123_uba_fb_stadtplanung-stadtentwicklung_dt_bf.pdf, Zugriff am 18.12.2021.

Verbücheln, M.; Pichl, J.; Bunzel, A.; Jolk, A. K.; Buchert, M.; Dolega, P. (2021c): Steuerbare urbane Stoffströme. Möglichkeiten und Grenzen der nachhaltigen Steuerung städtischer und stadtreionaler Stoffströme mittels Instrumente der Stadtplanung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 90/2021. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021-06-14_texte_90-2021_urbane_stoffstroeme.pdf, Zugriff am 23.10.2021.

Wachotsch, U.; Kolodziej, A.; Specht, B.; Kohlmeyer, R.; Petrikowski, F. (2014): E-Rad macht mobil. Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Hintergrundpapier. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/e-rad-macht-mobil>, Zugriff am 13.09.2019.

Wang, D.; Xiang, Z.; Fesenmaier, D. R. (2014): Adapting to the mobile world: A model of smartphone use. = *Annals of Tourism Research* (48) 9/2014, S. 11–26.

Wilde, L. (2019): Innenstadtentwicklung in Dortmund. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung. = *Städtetag* aktuell 7/2019, S. 8–10.

Wolters, S.; Nett, K.; Tänzler, D.; Wilkening, K.; Götz, M.; Krebs, J.-M.; Vogel, D. (2015): Aktualisierte Analyse des deutschen Marktes zur freiwilligen Kompensation von Treibhausgasemissionen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Climate Change 02/2015. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_02_2015_aktualisierte_analyse_des_deutschen_marktes.pdf, Zugriff am 29.07.2015.

Wolters, S.; Schaller, S.; Götz, M. (2018): Freiwillige CO₂-Kompensation durch Klimaschutzprojekte. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = Ratgeber. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/freiwillige-co2-kompensation-durch>, Zugriff am 13.11.2022.

A Anhang

A.1 Liste der identifizierten touristisch relevanten deutschen Städte

GKZ	Gemeinden	Bevölkerung Stichtag 31.12.2016	Geöffnete Beherber- gungs- betriebe	Angebo- tene Gäste- betten	Gäste- über- nach- tungen	Gäste- ankünfte	Tourismus- intensität
		Insgesamt	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	TI gemäß Formel
09180117	Garmisch- Partenkirchen	27149	147	6882	1081862	448779	0,40
03452019	Norden	25195	108	7951	850076	177673	0,34
09776116	Lindau (Bodensee)	25249	91	3635	828292	306628	0,33
03352011	Cuxhaven	48551	157	12467	1500035	373637	0,31
15085370	Wernigerode	32911	97	5638	897109	331785	0,27
07131007	Bad Neuenahr- Ahrweiler	27844	63	3891	703158	221083	0,25
06440002	Bad Nauheim	31924	27	2743	700127	95180	0,22
03451002	Bad Zwischenahn	28484	65	3365	592346	176164	0,21
05770004	Bad Oeynhausen	48846	26	3412	900409	118724	0,18
08211	Baden-Baden	54307	84	5194	967040	421908	0,18
05766008	Bad Salzufen	53746	54	3780	802653	147372	0,15
03153017	Goslar	51439	73	5371	716518	283478	0,14
15084355	Naumburg (Saale)	32784	46	3406	450689	122313	0,14
09177117	Erding	36291	25	2270	489745	298578	0,13
08116078	Leinfelden- Echterdingen	39688	24	2813	532256	332729	0,13
06412	Frankfurt am Main	736414	272	49380	9544368	5601761	0,13
08435016	Friedrichs- hafen	59611	49	4289	755418	335794	0,13
07133006	Bad Kreuznach	50034	45	3367	622324	131803	0,12
05362012	Brühl, Rheinl.	44294	19	2709	520360	185525	0,12

GKZ	Gemeinden	Bevölkerung Stichtag 31.12.2016	Geöffnete Beherber- gungs- betriebe	Angebo- tene Gäste- betten	Gäste- über- nach- tungen	Gäste- ankünfte	Tourismus- intensität
06632002	Bad Hersfeld	29615	24	1860	345812	101275	0,12
16055	Weimar	64355	45	4257	740255	391175	0,12
06434001	Bad Homburg v.d.Höhe	53707	37	3078	596384	174349	0,11
12069656	Werder (Havel)	25345	20	1623	276810	79144	0,11
08335063	Radolfzell am Bodensee,	30784	25	2024	333136	89097	0,11
09162	München	1464301	421	70561	1566372 8	7763333	0,11
08335043	Konstanz	83789	57	5145	895864	418976	0,11
09262	Passau	51074	39	2905	543721	322574	0,11
13003	Hansestadt Rostock	207513	108	15038	1996539	774927	0,10
06631009	Fulda	67466	47	3806	617442	379789	0,09
09461	Bamberg	75743	58	3576	684500	385117	0,09
08221	Heidelberg	159914	84	7555	1435705	745703	0,09
01	Berlin	3574830	795	142754	3115009 0	12966347	0,09
14612	Dresden	547172	177	22212	4433443	2173407	0,08
05111	Düsseldorf	613230	225	27410	4817579	2922015	0,08
01003	Hansestadt Lübeck	216712	96	9345	1684397	713331	0,08
02	Hansestadt Hamburg	1810438	376	61112	1368250 6	6710822	0,08
09663	Würzburg	126010	52	4537	929709	597636	0,07
09362	Regensburg	148638	70	6224	1085524	613991	0,07
07211	Trier	110111	65	4905	791350	428627	0,07
08311	Freiburg im Breisgau	227590	83	9009	1551862	813246	0,07
12054	Potsdam	171810	57	5874	1171431	508583	0,07
09564	Nürnberg	511628	148	18387	3326525	1863181	0,07
07111	Koblenz	113605	52	3943	686898	355615	0,06
08111	Stuttgart	628032	171	20712	3781564	2039241	0,06

GKZ	Gemeinden	Bevölkerung Stichtag 31.12.2016	Geöffnete Beherber- gungs- betriebe	Angebo- tene Gäste- betten	Gäste- über- nach- tungen	Gäste- ankünfte	Tourismus- intensität
05315	Köln	1075935	281	31827	6243341	3591996	0,06
14713	Leipzig	571088	128	16186	3171353	1708913	0,06
06611	Kassel	199062	71	6687	1031119	569372	0,05
08421	Ulm	123953	47	3550	640067	405096	0,05
05314	Bonn	322125	96	9045	1595805	857031	0,05
09562	Erlangen	110238	46	3127	509261	257229	0,05
08222	Mannheim	304781	63	7742	1396845	656963	0,05
06414	Wiesbaden	277619	77	7632	1249204	583205	0,04
03159016	Göttingen	119177	30	3220	522607	302389	0,04
07315	Mainz	213528	42	5399	928506	618507	0,04
16051	Erfurt	211113	65	5189	909548	519742	0,04
03241001	Hannover	532864	104	13759	2280015	1360858	0,04
03103	Wolfsburg	123909	42	4381	528951	323476	0,04
06411	Darmstadt	157437	40	4305	669046	342172	0,04
05515	Münster	311846	78	7808	1324354	658057	0,04
05334002	Aachen	244951	67	5477	1027991	540075	0,04
06413	Offenbach am Main	124589	37	3426	507151	248684	0,04
09161	Ingolstadt	133639	46	3388	513741	308658	0,04
08212	Karlsruhe	309999	62	6863	1168584	669579	0,04
04011	Hansestadt Bremen	565719	92	12020	2039490	1112435	0,04
10041100	Saarbrücken	179709	41	3557	566703	336335	0,03
01002	Kiel	247441	47	4429	727034	357376	0,03
15003	Magdeburg	238136	48	5359	666037	392308	0,03
09761	Augsburg	289584	41	4394	798819	451247	0,03
03101	Braunschweig	248667	45	4872	681662	423700	0,03
05113	Essen	583084	95	9353	1480104	735089	0,03
05913	Dortmund	585813	62	7042	1253546	750267	0,02

GKZ	Gemeinden	Bevölkerung Stichtag 31.12.2016	Geöffnete Beherber- gungs- betriebe	Angebo- tene Gäste- betten	Gäste- über- nach- tungen	Gäste- ankünfte	Tourismus- intensität
05711	Bielefeld	333451	59	4231	705245	364435	0,02
14511	Chemnitz	246353	44	3703	507327	265228	0,02
05911	Bochum	364920	42	4023	646332	391402	0,02
05124	Wuppertal	352390	42	3635	582953	231590	0,02
05112	Duisburg	499845	51	3716	549804	268439	0,01

A.2 Ergebnisse der Dokumentenanalyse

Tabelle 11: Ergebnisse der Dokumentenanalyse

Stadt	Formelle Gesamtplanung		Informelle Gesamt- konzepte		Fachplanungen und -konzepte					
	1) Flächennutzungsplan (mit integriertem Umweltbericht)	2) Bebauungspläne (mit integriertem Umweltbericht) / Stadtumbau- und Sanierungspläne	3) Stadtentwicklungsplan	4) Quartiersplan / Strukturplan / Rahmenplan	5) Tourismuskonzept	6) Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzepte	7) Kultur- / Freizeit- / Sportkonzepte	8) Verkehrs- / Mobilitätskonzepte	9) Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum-, Naturschutzkonzepte	10) Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte
Typ 1- Metropolen mit hoher touristischer Angebotsvielfalt										
Berlin	4	2	5		5	2		4	1	3
Dresden	3	4		4	5		4	5		
Düsseldorf	\v	3	3	1		4	\a	2	3	3
Frankfurt am Main	4	1	1	5		3				
Hansestadt Hamburg	\a		3	5	5			\v	1	3

Stadt	Formelle Gesamtplanung		Informelle Gesamtkonzepte		Fachplanungen und -konzepte					
	1) Flächennutzungsplan (mit integriertem Umweltbericht)	2) Bebauungspläne (mit integriertem Umweltbericht) / Stadtumbau- und Sanierungspläne	3) Stadtentwicklungsplan	4) Quartiersplan / Strukturplan / Rahmenplan	5) Tourismuskonzept	6) Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzepte	7) Kultur- / Freizeit- / Sportkonzepte	8) Verkehrs- / Mobilitätskonzepte	9) Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum-, Naturschutzkonzepte	10) Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte
Köln	\v	0	3		\v	3	3	2	4	\v
München	1	0	3	5	4	0		0	0	

Typ 2: Große Städte mit hoher touristischer Angebotsvielfalt

Augsburg	1	3		2			3	3		
Freiburg im Breisgau	3	1		1	5	2	3	1	3	2
Heidelberg	1	1	3	2	5			1		
Leipzig	1	2	4	1	5		5	3		2
Lübeck	3	2	5	5	5	3	5	5	5	5
Nürnberg	1	1	3		\v	1	3	1	2	3
Potsdam	4	2	4	3	4	3		2		
Rostock	3	3	4		4	3		3		
Trier	5		3	5	5		4	3	4	0
Würzburg	\v			1	5	1		3		2

Typ 3: mittelgroße Städte mit hoher touristischer Angebotsvielfalt

Bad Homburg v.d.Höhe	3	1	3			0		3	0	
Bad Kreuznach	3	1							2	
Bad Nauheim	0	3						0	0	
Bad Neuenahr-Ahrweiler	\v	\v								3
Bad Oeynhausen	0	1	5		5	2	0	4	0	

Stadt	Formelle Gesamtplanung		Informelle Gesamtkonzepte		Fachplanungen und -konzepte					
	1) Flächennutzungsplan (mit integriertem Umweltbericht)	2) Bebauungspläne (mit integriertem Umweltbericht) / Stadtumbau- und Sanierungspläne	3) Stadtentwicklungsplan	4) Quartiersplan / Strukturplan / Rahmenplan	5) Tourismuskonzept	6) Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzepte	7) Kultur- / Freizeit- / Sportkonzepte	8) Verkehrs- / Mobilitätskonzepte	9) Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum-, Naturschutzkonzepte	10) Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte
Brühl (Rheinland)	0	3	0			0		3	3	
Cuxhaven	\a				5	4	3	3	0	
Erding	4	0	1	3	\v	\v	\v	5	\v	0
Friedrichshafen	4	\v	4			\v		2		1
Garmisch-Partenkirchen	Nur auf Antrag	Nur auf Antrag	4	\v	\v	\v	\v	5	\v	4
Goslar	0	1	5	1			4		\v	
Leinfelden-Echterdingen	3					1		1	1	
Lindau (Bodensee)	3	4	5	5		4		4		5
Naumburg (Saale)	\v	\v	5		3	3			4	3
Norden	\v	3	\v		\v	4				
Offenbach	\v	1	1			1		\v	\v	2
Radolfzell	2		5	1		3	4	\v	3	5
Werder (Havel)	2		\a		\a					
Wernigerode	4	3	4			4		4	0	
Wolfsburg		1			5	3	3	3		3
Typ 4: Kur- / Gesundheitsstädte										
Bad Hersfeld	0	0		4		2		3		1
Bad Salzuflen	1	1	5	2	\v	4		0	1	0
Bad Zwischenahn	1	1	3					5		

Stadt	Formelle Gesamtplanung		Informelle Gesamtkonzepte		Fachplanungen und -konzepte					
	1) Flächennutzungsplan (mit integriertem Umweltbericht)	2) Bebauungspläne (mit integriertem Umweltbericht) / Stadtumbau- und Sanierungspläne	3) Stadtentwicklungsplan	4) Quartiersplan / Strukturplan / Rahmenplan	5) Tourismuskonzept	6) Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzepte	7) Kultur- / Freizeit- / Sportkonzepte	8) Verkehrs- / Mobilitätskonzepte	9) Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum-, Naturschutzkonzepte	10) Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte
Baden-Baden	4	2	4		\v			5		
Typ 5: Uni- / Verwaltungsstädte										
Bonn	\v		0	2	5	0	3	2	1	
Hansestadt Bremen	3		0		5	3	5	2	4	0
Erfurt	4		4			4	5	4	0	5
Essen	2	1	3	0	5	1		1	4	2
Hannover	0		4	4		4		4	3	4
Kassel	2	1	3	0	5	0	5	5	0	
Kiel	2	1	5	4	5	1	0	4	5	3
Koblenz	\w	0	5	0	5	3		4	4	3
Magdeburg	0	0	5	1	4	0	0	/a	5	
Mainz	4	3	0	3	5	1	0	3	5	1
Saarbrücken	\w	0	5	5		0	1	5	5	2
Stuttgart	0	\a	0	0	4		2	3	2	
Ulm	0	0		0		0	3	0	1	
Wiesbaden	2	1	0		4		3	4		0
Typ 6: Städte mit touristischen Angeboten in Einzelbereichen										
Aachen	0	1	3	0		3		3	0	
Bamberg	1	0	1					3	3	
Bielefeld	\v	0		0	4	0	3	0	3	

Stadt	Formelle Gesamtplanung		Informelle Gesamtkonzepte		Fachplanungen und -konzepte					
	1) Flächennutzungsplan (mit integriertem Umweltbericht)	2) Bebauungspläne (mit integriertem Umweltbericht) / Stadtumbau- und Sanierungspläne	3) Stadtentwicklungsplan	4) Quartiersplan / Strukturplan / Rahmenplan	5) Tourismuskonzept	6) Wohn- / Gewerbe- / Einzelhandels- / Dienstleistungskonzepte	7) Kultur- / Freizeit- / Sportkonzepte	8) Verkehrs- / Mobilitätskonzepte	9) Landschafts- und Grünordnungspläne / Grünflächen-, Freiraum-, Naturschutzkonzepte	10) Energie- / Klimaschutz- / Klimaanpassungskonzepte / Sonstige Umweltplanungen und -konzepte
Bochum	3	1	1		3			3	1	2
Braunschweig	0	2	3	2	3		0	3	0	
Chemnitz	\a	\a		0	4	0	0	3	2	
Darmstadt	0	1	2	0	2			0	5	
Dortmund	1	\v	2	5		1		\v	3	3
Duisburg	3			3		1		1	1	
Erlangen	2	0	2	0		0		\a	0	
Fulda	3	0						3	3	3
Göttingen	3	2	3	5		0	2	5	0	
Ingolstadt	0	0	5	5		3	4	5	0	
Karlsruhe	0	1	3	3		1	4	4		0
Konstanz	0	\w	5	0	\v	2	1	4		0
Mannheim	1	2	2	2	5					
Münster	2	0	0			3		2	0	
Passau	0	0	4	3			3	2	0	
Regensburg	\a		1			3				2
Weimar	\a	2	3	0		3	4		2	2
Wuppertal	1	0	1			0		4	3	

Legende	
	Planwerk / Konzept nicht vorhanden
\a	Planwerk nicht aktuell (veraltet)
\v	Planwerk nicht (digital) verfügbar
\w	Nur als WMS verfügbar
0	Tourismus nicht thematisiert
1	Tourismus indirekt thematisiert
2	Tourismus explizit thematisiert
3	Tourismus als Planungsbelang identifiziert
4	normative Festlegungen zum Tourismus getroffen
5	Maßnahmen / Handlungsempfehlungen zum Tourismus formuliert
	Tourismus und Umwelt im Kontext betrachtet

A.3 Stellenprofil eines „Caretaker“

Nachhaltiger Tourismus in den Alpen. Profil für Caretaker (w/m)

Tourismuswirtschaft (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * Daten und Fakten (Statistik)
- * Unterkunftsformen
- * Tourismusmärkte und Zielgruppen
- * Networking und Marketing auf allen Ebenen
- * Rolle des Tourismus in lokalen Gemeinschaften
- * Länderspezifische Rahmenbedingungen
- * Berücksichtigung der regionalen Vielfalt im Tourismus

Fähigkeiten

- * integrative Kommunikation (multisektoral, Multi-Stakeholder-Ansatz)



Tourismuspolitik (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * Tourismuspolitik in den Alpen (lokal, regional, national)
- * Rechtliche Rahmenbedingungen
- * Ziele
- * Interessengruppen
- * Länderspezifische Rahmenbedingungen (Föderalismus, Kommunen, nationale Ebene)

Fähigkeiten

- * Kontakt zu relevanten Interessengruppen
- * Fachübergreifender Ansatz



Nachhaltigkeit im Allgemeinen (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * UN-Sustainable Development Goals
- * Nationale Strategien
- * Regionale Strategien
- * Belastbarkeitsgrenzen (sozial, ökologisch, ökonomisch)



Finanzen und Finanzierung (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * Kenntnisse über EU-weite, nationale, regionale Förderprogramme, Stiftungen, Sponsoring, Schwarm-Finanzierung, etc.

Fähigkeiten

- * Förderanträge
- * Beratungsfunktion



Sprache (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * Landessprache
- * Englisch
- * Eine zusätzliche Haupt-Alpensprache von Vorteil



Kommunikation (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * Nach innen und nach außen
- * Zu über- und untergeordneten Stellen

Fähigkeiten

- * Dialogfähigkeit
- * Ein selbstbewusster Auftritt, der motiviert (z.B. durch Storytelling)



Projektmanagement (!)

Kenntnisse und Verständnis

- * Erfahrung in der Projektplanung und -durchführung

Fähigkeiten

- * Management, Moderation, Koordination



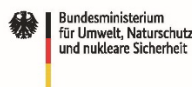
(Regionale) Kultur

Kenntnisse und Verständnis

- * Traditionen & Handwerkskunst
- * Abschätzung des Potenzials für die Tourismusentwicklung und der Belastbarkeitsgrenzen



Das Projekt wird von CIPRA International mit Unterstützung der nationalen CIPRAs in der Schweiz, Österreich, Frankreich, Italien, Deutschland und Slowenien durchgeführt. Finanzielle Unterstützung erhält es durch das Deutsche Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit mit Mitteln des Deutschen Bundestages



Landwirtschaft

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Pläne, Programme, Strategien, Projekte (EU, national, regional, lokal)
- ★ Verbindungen zwischen Natur- und Kulturlandschaft
- ★ Gute Beispiele

Fähigkeiten

- ★ Koordination
- ★ Wissen, wo Daten und gute und schlechte Beispiele zu finden sind



Mobilität

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Pläne, Programme, Strategien, Projekte (EU, national, regional, lokal)
- ★ Verkehrsverbünde
- ★ Mobilitätsverhalten neuer Märkte und Zielgruppen

Fähigkeiten

- ★ Koordination
- ★ Wissen, wo Daten und gute und schlechte Beispiele zu finden sind



Alpenpolitik

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Verständnis von Strukturen und Entscheidungsprozessen (Alpenkonvention, Europäische Makrostrategie für den Alpenraum)
- ★ Grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- ★ Tourismusprotokoll der Alpenkonvention

Fähigkeiten

- ★ Kontakt und Zusammenarbeit mit relevanten Interessensgruppen und EntscheidungsträgerInnen



Energie und Klimawandel

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Pläne, Programme, Strategien, Projekte (EU, national, regional, lokal)
- ★ Grundkenntnisse in den Bereichen Klimaschutz & Anpassung, Energieeffizienz
- ★ Gute Beispiele

Fähigkeiten

- ★ Koordination
- ★ Wissen, wo Daten und gute und schlechte Beispiele zu finden sind



Sommer- und Winteraktivitäten

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Pläne, Programme, Strategien, Projekte (EU, national, regional, lokal)

Fähigkeiten

- ★ Koordination
- ★ Innovativer nachhaltiger Ansatz



Umweltzeichen und Zertifikate

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Kenntnisse über (inter)nationale Umweltzeichen und CSR-Zertifizierungssysteme im Tourismus und andere tourismusbezogene Zertifizierungen

Fähigkeiten

- ★ Vernetzung
- ★ Beratung bei Zertifizierungen



Rechtliche Aspekte

Kenntnisse und Verständnis

- Grundkenntnisse in
 - Raumplanung
 - Umweltverträglichkeitsprüfung
 - Verwaltung, Ausschreibung, rechtliche Aspekte

Fähigkeiten

- ★ Koordination
- ★ Wissen, wo Daten und gute und schlechte Beispiele zu finden sind



Natur

Kenntnisse und Verständnis

- ★ Pläne, Programme, Strategien, Projekte (EU, national, regional, lokal)
- ★ Grundverständnis von Ökosystemen und Biodiversität



Beispiele für prioritäre Aktionsbereiche für „Caretaker“:

- ★ Definition von „nachhaltigen“ gemeinsamen Kriterien
- ★ Proaktive Umsetzungs- und Informationspolitik
- ★ Stärkung der Rolle des Tourismusprotokolls der Alpenkonvention
- ★ Verankerung der Nachhaltigkeit auf allen Hierarchieebenen
- ★ Verständnis der Belastbarkeitsgrenzen (sozial, ökologisch, ökonomisch) und kommunizieren der Grenzen als neue Chancen.
- ★ Mobilität, Landwirtschaft, etc. nicht nur für den Tourismus, sondern auch für die lokale Bevölkerung denken.
- ★ Ziel: Ganzjahrestourismus, Aktivitäten für Gäste & Einheimische und Bekämpfung von „Geisterdörfern“
- ★ Die Alpen sind keine Bühne: Kommunizieren von authentischen und lebendigen kulturellen Aktivitäten.
- ★ Der „Caretaker“ sollte eine treibende Kraft für die Koordination, Finanzierungsberatung und die Kommunikation sein - für den Anstoß und damit sie am Leben erhalten wird.
- ★ Verbindung zum Bildungssektor für zukünftige Tourismusentwicklung.

Wo sollte ein „Caretaker“ angesiedelt sein?

- ★ Für kleinere Länder auf nationaler Ebene, für größere Länder auf regionaler Ebene oder Destinationsebene
- ★ Vereint zu einem Netzwerk von „Caretakern“ auf alpiner Ebene.

Mehr Informationen über das Projekt: www.cipra.org/de/caretaker-tourismus

B Anhang

B.1 Bibliografie „Städtetourismus“

- Amrusch, P. (2007): The relation between public services and the demand for sustainable city tourism. In: Kungolos, A., Brebbia, C. A. und Beriatos, E. (Hrsg.): Sustainable Development and Planning III. SUSTAINABLE DEVELOPMENT 2007. Algarve, Portugal, 25.04.2007 - 27.04.2007. Southampton, UK: WIT Press, S. 1039–1048.
- Amrusch, P.; Wirl, F. (2018): Nonmarket Valuation Of Cultural And Environmental Impacts Of Sustainable City Tourism In Vienna, Austria. In: Probstl-Haider, U., Pineda, F. D. und Brebbia, C. A. (Hrsg.): Sustainable Tourism VIII. SUSTAINABLE TOURISM 2018. Vienna, Austria, 02.05.2018 - 04.05.2018: WIT PressSouthampton UK (WIT Transactions on Ecology and the Environment), S. 53–62.
- Anton-Quack, C.; Quack, H.-D. (2007): Städtetourismus - eine Einführung. In: Becker, Christoph, Hopfinger, H., Steinecke, A. und Anton-Quack, C. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. München: Oldenbourg Verlag, S. 193–203.
- Aranburu, I.; Plaza, B.; Esteban, M. (2016): Sustainable Cultural Tourism in Urban Destinations: Does Space Matter? In: Sustainability 8 (8), S. 699. DOI: 10.3390/su8080699.
- Aydin, B.; Emeksiz, M. (2018): Sustainable urban tourism success factors and the economic performance of small tourism enterprises. In: Asia Pacific Journal of Tourism Research 23 (10), S. 975–988. DOI: 10.1080/10941665.2018.1513049.
- Bahaire, T.; Elliott-White, M. (1999): Community Participation in Tourism Planning and Development in the Historic City of York, England. In: Current Issues in Tourism 2 (2-3), S. 243–276. DOI: 10.1080/13683509908667854.
- Bauder, M.; Freytag, T. (2015): Visitor mobility in the city and the effects of travel preparation. In: Tourism Geographies 17 (5), S. 682–700. DOI: 10.1080/14616688.2015.1053971.
- Becker, Christoph; Hopfinger, H.; Steinecke, A.; Anton-Quack, C. (Hrsg.) (2007): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. München: Oldenbourg Verlag.
- Bellini, N. (2017): Tourism in the City. Towards an Integrative Agenda on Urban Tourism. Unter Mitarbeit von Cecilia Pasquinelli. Cham: Springer International Publishing AG. Online verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/kxp/detail.action?docID=4660856>, zuletzt geprüft am 16.12.2022.
- Bellini, N.; Pasquinelli, C. (Hrsg.) (2017): Tourism in the City. Cham: Springer International Publishing.
- Boes, K.; Buhalis, D.; Inversini, A. (2016): Smart tourism destinations: ecosystems for tourism destination competitiveness. In: International Journal of Tourism Cities 2 (2), S. 108–124. DOI: 10.1108/IJTC-12-2015-0032.
- Brebbia, C. A.; Pineda, F. D. (Hrsg.) (2006): Sustainable Tourism II. SUSTAINABLE TOURISM 2006. Bologna, Italy, 06.09.2006 - 08.09.2006. Southampton, UK: WIT Press.
- Carlo, M. de (2015): A model for destination strategy assessment: an analysis of Italian urban destinations. In: International Journal of Tourism Cities 1 (2), S. 103–118. DOI: 10.1108/IJTC-08-2014-0005.
- Chiu, W.; Leng, H. K. (2017): Let's go cycling: an analysis of tourists' experience on online user-generated content. In: IJTC 3 (1), S. 30–42. DOI: 10.1108/IJTC-10-2016-0045.
- Fistola, R.; La Rocca, R. A. (2017): Driving functions for urban sustainability: The double-edged nature of urban tourism. In: Int. J. SDP 12 (03), S. 425–434. DOI: 10.2495/SDP-V12-N3-425-434.
- Folli, M. G. (Hrsg.) (2018): Sustainable Conservation and Urban Regeneration. Cham: Springer International Publishing (Research for Development).

- Freytag, T. (Hrsg.) (2008): Städtetourismus zwischen Kultur und Kommerz. Mit 15 Tabellen. München, Wien: Profil Verl. (Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung, 1).
- Gretzel, U.; Zhong, L.; Koo, C. (2016): Application of smart tourism to cities. In: *International Journal of Tourism Cities* 2 (2). DOI: 10.1108/IJTC-04-2016-0007.
- Han, Q. I.; Dellaert, B. G. C.; van Raaij, F.; Timmermans, H. J. P. (2003): Supporting Tourist Activity Planning Decisions from an Urban Tourism Management. In: *Tourism Analysis* 8 (2), S. 153–157. DOI: 10.3727/108354203774076652.
- Hayllar, B. (Hrsg.) (2013): *City spaces - tourist places. Urban tourism precincts*. London: Routledge.
- Heeley, J. (2015): Urban destination marketing in contemporary Europe – what does “good” look like? In: *International Journal of Tourism Cities* 1 (1), S. 36–49. DOI: 10.1108/IJTC-08-2014-0003.
- Heeley, J. (2016): Rethinking urban destination marketing. In: *International Journal of Tourism Cities* 2 (1), S. 94–102. DOI: 10.1108/IJTC-01-2016-0003.
- Hinch, T. D. (1996): Urban Tourism: Perspectives on Sustainability. In: *Journal of Sustainable Tourism* 4 (2), S. 95–110. DOI: 10.1080/09669589608667261.
- Ioannides, D.; Röslmaier, M.; van der Zee, E. (2019): Airbnb as an instigator of ‘tourism bubble’ expansion in Utrecht's Lombok neighbourhood. In: *Tourism Geographies* 21 (5), S. 822–840. DOI: 10.1080/14616688.2018.1454505.
- Koens, K.; Postma, A.; Papp, B. (2018): Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context. In: *Sustainability* 10 (12), S. 4384. DOI: 10.3390/su10124384.
- Kuščer, K.; Mihalič, T. (2019): Residents' Attitudes towards Overtourism from the Perspective of Tourism Impacts and Cooperation—The Case of Ljubljana. In: *Sustainability* 11 (6), S. 1823. DOI: 10.3390/su11061823.
- Landgrebe, S.; Schnell, P. (2005): *Städtetourismus*: DE GRUYTER.
- Le Gallou, A. (2018): From urban exploration to ruin tourism: a geographical analysis of contemporary ruins as new frontiers for urban tourism. In: *IJTC* 4 (2), S. 245–260. DOI: 10.1108/IJTC-12-2017-0085.
- Le-Klähn, D.-T.; Hall, C. M. (2015): Tourist use of public transport at destinations – a review. In: *Current Issues in Tourism* 18 (8), S. 785–803. DOI: 10.1080/13683500.2014.948812.
- Le-Klähn, D.-T.; Roosen, J.; Gerike, R.; Hall, C. M. (2015): Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations. In: *Tourism Geographies* 17 (5), S. 738–757. DOI: 10.1080/14616688.2015.1084527.
- Lerario, A.; Di Turi, S. (2018): Sustainable Urban Tourism: Reflections on the Need for Building-Related Indicators. In: *Sustainability* 10 (6), S. 1981. DOI: 10.3390/su10061981.
- Lin, W.; Li, Y.; Li, X.; Xu, D. (2018): The dynamic analysis and evaluation on tourist ecological footprint of city: Take Shanghai as an instance. In: *Sustainable Cities and Society* 37, S. 541–549. DOI: 10.1016/j.scs.2017.12.003.
- Maćkiewicz, B.; Konecka-Szydłowska, B. (2017): Green Tourism: Attractions and Initiatives of Polish Cittaslow Cities. In: Bellini, N. und Pasquinelli, C. (Hrsg.): *Tourism in the City*. Cham: Springer International Publishing, S. 297–309.
- Martinez-Garcia, E.; Raya-Vilchez, J.; Galí, N. (2018): Factors Affecting Time Spent Visiting Heritage City Areas. In: *Sustainability* 10 (6), S. 1824. DOI: 10.3390/su10061824.
- Matoga, Ł.; Pawłowska, A. (2018): Off-the-beaten-track tourism: a new trend in the tourism development in historical European cities. A case study of the city of Krakow, Poland. In: *Current Issues in Tourism* 21 (14), S. 1644–1669. DOI: 10.1080/13683500.2016.1212822.

- Maxim, C. (2015): Drivers of Success in Implementing Sustainable Tourism Policies in Urban Areas. In: *Tourism Planning & Development* 12 (1), S. 37–47. DOI: 10.1080/21568316.2014.960599.
- Maxim, C. (2016): Sustainable tourism implementation in urban areas: a case study of London. In: *Journal of Sustainable Tourism* 24 (7), S. 971–989. DOI: 10.1080/09669582.2015.1115511.
- Miller, D.; Merrilees, B.; Coghlan, A. (2015): Sustainable urban tourism: understanding and developing visitor pro-environmental behaviours. In: *Journal of Sustainable Tourism* 23 (1), S. 26–46. DOI: 10.1080/09669582.2014.912219.
- Mordue, T. (2017): New urban tourism and new urban citizenship: researching the creation and management of postmodern urban public space. In: *IJTC* 3 (4), S. 399–405. DOI: 10.1108/IJTC-04-2017-0025.
- Morris, B. (2018): The Walking Institute: a reflexive approach to tourism. In: *IJTC* 4 (3), S. 316–329. DOI: 10.1108/IJTC-11-2017-0060.
- Önder, I.; Wöber, K.; Zekan, B. (2017): Towards a sustainable urban tourism development in Europe. In: *Tourism Economics* 23 (2), S. 243–259. DOI: 10.1177/1354816616656247.
- Paskaleva-Shapira, K.; Besson, E. (2006): Integrated management of urban cultural tourism in European small and mid-sized cities: a governance approach. In: Brebbia, C. A. und Pineda, F. D. (Hrsg.): *Sustainable Tourism II. SUSTAINABLE TOURISM 2006*. Bologna, Italy, 06.09.2006 - 08.09.2006. Southampton, UK: WIT Press, S. 59–69.
- Paskaleva-Shapira, K. A. (2007): New Paradigms in City Tourism Management: Redefining Destination Promotion. In: *Journal of Travel Research* 46 (1), S. 108–114. DOI: 10.1177/0047287507302394.
- Pasquinelli, C. (2016): Building from scratch? An “inner connectivity” framework for soft urban tourism development. In: *IJTC* 2 (3), S. 248–256. DOI: 10.1108/IJTC-05-2016-0010.
- Pasquinelli, C. (2017): Tourism Connectivity and Spatial Complexity: A Widening Bi-dimensional Arena of Urban Tourism Research. In: Bellini, N. und Pasquinelli, C. (Hrsg.): *Tourism in the City*. Cham: Springer International Publishing, S. 29–50.
- Pearce, D. G. (2015): Urban management, destination management and urban destination management: a comparative review with issues and examples from New Zealand. In: *IJTC* 1 (1), S. 1–17. DOI: 10.1108/IJTC-08-2014-0002.
- Pearce, J. R.; Pearce, P. L. (2017): Retro-methodologies: insights for city tourism research. In: *IJTC* 3 (1), S. 17–29. DOI: 10.1108/IJTC-01-2017-0002.
- Quinn, B. (2010): Arts festivals, urban tourism and cultural policy. In: *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events* 2 (3), S. 264–279. DOI: 10.1080/19407963.2010.512207.
- Richter, J. (2012): Die Wechselwirkungen zwischen Tourismus und urbanem Raum. Funktionsprinzipien am Beispiel der räumlichen Entwicklung und der gegenwärtigen Ausprägung der Touristenmetropole Berlin. Zugl.: Berlin, Techn. Univ., Diss., 2011. Stuttgart: Ibidem-Verl. (Städtebau - Architektur - Gesellschaft, 3).
- Riddell, R. (2003): *Sustainable urban planning. Tipping the balance*. Malden, MA: Blackwell. Online verfügbar unter <http://site.ebrary.com/lib/alltitles/docDetail.action?docID=10213787>, zuletzt geprüft am 16.12.2022.
- Roult, R.; Adjizian, J.-M.; Auger, D. (2016): Tourism conversion and place branding: the case of the Olympic Park in Montreal. In: *IJTC* 2 (1), S. 77–93. DOI: 10.1108/IJTC-08-2015-0020.
- Scott, N.; Cooper, C. (2010): Innovation for sustainable urban tourism: some thoughts on best practice. In: *Rev. Adm. Pública* 44 (5), S. 1171–1190. DOI: 10.1590/S0034-76122010000500008.
- Sharipov, S.; Demirkol, H. G. (2018): Analysing the flow pattern in the tourism city of Eskisehir. In: *IJTC* 4 (3), S. 342–354. DOI: 10.1108/IJTC-11-2017-0070.

Shi, B.; Zhao, J.; Chen, P.-J. (2017): Exploring urban tourism crowding in Shanghai via crowdsourcing geospatial data. In: *Current Issues in Tourism* 20 (11), S. 1186–1209. DOI: 10.1080/13683500.2016.1224820.

Silvestri, E. (2018): Sustainable Tourism and Urban Planning. In: Folli, M. G. (Hrsg.): *Sustainable Conservation and Urban Regeneration*. Cham: Springer International Publishing (Research for Development), S. 83–106.

Spirou, C. (2011): *Urban Tourism and Urban Change*: Routledge.

Timur, S.; Getz, D. (2008): A network perspective on managing stakeholders for sustainable urban tourism. In: *International Journal of Contemporary Hospitality Management* 20 (4), S. 445–461. DOI: 10.1108/09596110810873543.

Timur, S.; Getz, D. (2009): Sustainable tourism development: how do destination stakeholders perceive sustainable urban tourism? In: *Sust. Dev.* 17 (4), S. 220–232. DOI: 10.1002/sd.384.

Wise, N. (2016): Outlining triple bottom line contexts in urban tourism regeneration. In: *Cities* 53, S. 30–34. DOI: 10.1016/j.cities.2016.01.003.

Zamfir, A.; Corbos, R.-A. (2015): Towards Sustainable Tourism Development in Urban Areas: Case Study on Bucharest as Tourist Destination. In: *Sustainability* 7 (9), S. 12709–12722. DOI: 10.3390/su70912709

.

B.2 Bibliografie „Stadtplanung, Umwelt und Tourismus“

Adrian, L.; Bock, S.; Bunzel, A.; Preuß, T.; Rakel, M. (2018): Instrumente zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Aktionsplan Flächensparen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 38/2018). Online verfügbar unter

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-05-24_texte_38-2018_reduzierung-flaecheninanspruchnahme.pdf, zuletzt geprüft am 28.08.2018.

Agora Verkehrswende; Deutscher Städtetag, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club; Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2018): Bikesharing im Wandel. Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Systemen. Berlin. Online verfügbar unter www.agora-verkehrswende.de, zuletzt geprüft am 24.07.2018.

Agricola, S. (1993): Zur gesellschaftspolitischen Einordnung von Ferien- und Freizeitzentren. In: UVP-report 7 (5/1993), S. 252–254.

Ahlhelm, I.; Frerichs, S.; Hinzen, A.; Noky, B.; Simon, A.; Riegel, C.; Trum, A.; Altenburg, A.; Janssen, G.; Rubel, C. (2016): Klimaanpassung in der räumlichen Planung (Praxishilfe). Starkregen, Hochwasser, Massenbewegungen, Hitze, Dürre. Gestaltungsmöglichkeiten der Raumordnung und Bauleitplanung, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1968/publikationen/fkz_3711_41_103_internet_hauptprodukt_praxishilfe_klimaanpassung_in_der_raumlichen_planung.pdf, zuletzt geprüft am 10.12.2016.

Ahrendt, L.; Feuerpfeil, I.; Grummt, T.; Hummel, A.; Mahabadi, M.; Ochsenbauer, C.; Pelzer, K.; Schaper, H.; Stottmeister, E.; Szewzyk, R.; Vigelahn, L.; Weiland, M. (2017): Rund um das Badewasser. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (Ratgeber, 02.2017). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_rund_um_das_badewasser_ratgeber_web_0.pdf, zuletzt geprüft am 31.10.2017.

AT BMLRT - Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus, Österreich (Hrsg.) (2020): Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung. Studie zur Messung der Tourismusakzeptanz in der österreichischen Bevölkerung. Durchgeführt von marketmind GmbH. Wien. Online verfügbar unter <http://docplayer.org/208218894-Tourismusakzeptanz-in-der-bevoelkerung.html>, zuletzt geprüft am 13.07.2021.

Balaš, M.; Strasdas, W. (2019): Nachhaltigkeit im Tourismus: Entwicklungen, Ansätze und Begriffsklärung. Themenpapier. Im Rahmen des ReFoPlan: „Weiterentwicklung nachhaltiger Tourismus: Ermittlung des Anteils des nachhaltigen Tourismus an der Wertschöpfung in Deutschland und Stärkung der Kooperation mit und zwischen wichtigen Akteuren“. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 22/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-12_texte_22-2019_nachhaltigkeit-tourismus.pdf, zuletzt geprüft am 13.03.2019.

Balaš, M.; Strasdas, W. (2019): Sustainability in tourism: developments, approaches and clarification of terms. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 53/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/texte_53-2019_paper-sustainable-tourism-en_190429.pdf, zuletzt geprüft am 13.06.2019.

Balaš, M.; Strasdas, W. (2020): Erfassung von Auswirkungen des deutschen Outbound-Tourismus auf die Nachhaltigkeit in bereisten Ländern. Themenpapier im Rahmen des Projektes „Weiterentwicklung nachhaltiger Tourismus: Ermittlung des Anteils des nachhaltigen Tourismus an der Wertschöpfung in Deutschland und Stärkung der Kooperation mit und zwischen wichtigen Akteuren“. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 232/2020). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_09_texte_232-2020_themenpapier_outbound-tourismus_0.pdf, zuletzt geprüft am 15.12.2020.

Bauhuber, F.; Hopfinger, H. (Hrsg.) (2016): Mit Auto, Brille, Fon und Drohne. Aspekte neuen Reisens im 21. Jahrhundert. Mannheim: Verlag MetaGIS-Systeme (Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung, Band 11).

Baumgarten, C.; Bilharz, M.; Döring, U.; Eisold, A.; Friedrich, B.; Frische, T.; Gather, C.; Günther, D.; Wichtrup, W. G.; Hofmeier, K.; Hofmeier, M.; Jering, A.; Klatt, A.; Köder, L.; Lamfried, D.; Langner, M.; Leujak, W.; Marx, M.; Matthey, A.; Mohaupt, V.; Osiek, D.; Penn-Bressel, G.; Plambeck, N. O.; Pohl, M.; Rechenberg, J.; Scheuschner, T.; Seven, J.; Ullrich, A.; Vogel, I.; Walter, A.-B.; Wolter, R.; Zimmermann, A. (2018): Umwelt und Landwirtschaft. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (Daten zur Umwelt, Ausgabe 2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/uba_dzu2018_umwelt_und_landwirtschaft_web_bf_v7.pdf, zuletzt geprüft am 30.07.2018.

Bausch, T. (2004): Umweltkennzeichnungen für touristische Angebote (fachliche Grundlagen). Abschlussbericht zu einem Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Umweltbundesamts. Garmisch-Partenkirchen. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2845.pdf>, zuletzt geprüft am 26.07.2018.

Bausch, T.; Ludwigs, R.; Meier, S. (2016): Wintertourismus im Klimawandel: Auswirkungen und Anpassungsstrategien. Hrsg.: Hochschule für angewandte Wissenschaften München, Fakultät für Tourismus. München. Online verfügbar unter https://w3-mediapool.hm.edu/mediapool/media/fk14/fk14_lokal/diefakultt_1/forschungundprojekte/publikation/Winter_tourismus_im_Klimawandel.pdf, zuletzt geprüft am 20.03.2019.

Bay LT – Bayerischer Landtag (Hrsg.) (2017): Bayerntourismus 4.0 II: Moderne Mobilitätskonzepte. Antrag im Bayerischen Landtag. München (Vorgangsmappe für die Drucksache 17/14781). Online verfügbar unter https://www.bayern.landtag.de/webangebot2/Vorgangsmappe?wp=17&typ=V&drsnr=14781&intranet=#page_mode=bookmarks, zuletzt geprüft am 23.07.2018.

Bay LT – Bayerischer Landtag (Hrsg.) (2017): Bericht der Enquete-Kommission des Bayerischen Landtags "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern". München (Drs. Nr. 17/19700 vom 15.12.2017). Online verfügbar unter https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000013000/0000013214_Bericht_EK-GLB.pdf, zuletzt geprüft am 16.02.2018.

Bay LT – Bayerischer Landtag (Hrsg.) (2018): Tourismusland Bayern - Weichenstellungen für die Zukunft. Aktuelle Stunde im Bayerischen Landtag. München (Plenarprotokoll 17/136 vom 10.07.2018). Online verfügbar unter http://www.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP17/Protokolle/17_Wahlperiode_Kopie/17_WP_Plenum_Kopie/136_PL_100718_ges_endg_Kopie.pdf, zuletzt geprüft am 25.07.2018.

Bay LT – Bayerischer Landtag (Hrsg.) (2019): Klima- und umweltfreundlicher Tourismus in Bayern. Schriftliche Anfrage im Bayerischen Landtag. München (Drs. 18/3545 vom 18.10.2019). Online verfügbar unter http://www.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche_Anfragen/18_0003545.pdf, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

Bay StMWIVT – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Hrsg.) (2010): Tourismuspolitisches Konzept der Bayerischen Staatsregierung. München. Online verfügbar unter https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/Tourismuspolitisches_Konzept.pdf, zuletzt geprüft am 25.07.2018.

Bay StMUG – Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (Hrsg.) (2012): Folgen des Klimawandels. Verkehr, Tourismus und Energieversorgung vor neuen Herausforderungen. Ein Leitfaden. München. Online verfügbar unter www.muenchen.ihk.de/mike/presse/Anhaenge/Folgen-des-Klimawandels-Broschuere.pdf, zuletzt geprüft am 15.08.2012.

Bay StMWMET – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie (Hrsg.) (2017): Premiumoffensive Tourismus. Daten – Fakten – Zahlen. München. Online verfügbar unter https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2017/2017-03-20_Premium_Offensive_Tourismus.pdf, zuletzt geprüft am 25.07.2018.

Bay StMWET – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie (Hrsg.) (2018): Tourismus in Bayern. Daten – Fakten – Zahlen. Stand: April 2018. München. Online verfügbar unter https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2018/2018-05-16-Tourismus_in_Bayern_d_2018.pdf, zuletzt geprüft am 25.07.2018.

Bay StMWET – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie (Hrsg.) (2018): Neue Tourismusoffensive Bayern. München. Online verfügbar unter https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Tourismus/Dokumente_und_Cover/18-06-13_Themenblatt_Tourismusoffensive.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2018.

Bayern Tourismus Marketing GmbH (Hrsg.) (2018): Tourismus in Bayern. Statistiken & Zahlen. 6. Ausgabe. München. Online verfügbar unter https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2018/2018-08-24_Marktforschungsbroschuere_2018_Einzelseiten.pdf, zuletzt geprüft am 10.01.2019.

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2005): Kunst und Raum. Informationen zur Raumentwicklung (IzR) 32 (1/2005).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2015): Regionale Baukultur und Tourismus. Bonn. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2015/DL_RegionaleBaukulturTourismus.pdf?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 07.07.2015.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2015): Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten (Sonderveröffentlichung). Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2015/innenstadt-oeffentliche-raeume-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=6, zuletzt geprüft am 11.03.2016.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017): Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Bausteine aus der Praxis der Zentrenentwicklung. Dritter Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Bonn. Online verfügbar unter https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/AktiveStadtOrtsteilzentren/Statusbericht3.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 08.07.2018.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017): Raumordnungsbericht 2017. Bonn. Online verfügbar unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/rob-2017-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 27.10.2017.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2018): Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale. Informationen zur Raumentwicklung (IzR) 45 (6/2018).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2019): Mobilitätsmanagement: Ansätze, Akteure, Ausblick. Informationen zur Raumentwicklung (IzR) 46 (1/2019).

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014): Strategie Stadtlandschaft Berlin. Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/strategie_stadtlandschaft/download/Strategie-Stadtlandschaft-Berlin.pdf, zuletzt geprüft am 01.12.2015.

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2015): BerlinStrategie. Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030. Berlin. Online verfügbar unter https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept/download/strategie/BerlinStrategie_de_PDF.pdf, zuletzt geprüft am 01.12.2015.

Bertelsmann Stiftung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutsches Institut für Urbanistik, Engagement Global (Servicestelle Kommunen in der Einen Welt), Rat der Gemeinden und Regionen Europas / Deutsche Sektion (Hrsg.) (2020): SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. 2., vollst. überarb. Aufl. Gütersloh. Online verfügbar unter <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2020/SDG-Indikatoren-fuer-Kommunen.pdf>, zuletzt geprüft am 17.12.2020.

BfN – Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) (2017): Bundeskonzept Grüne Infrastruktur. Grundlagen des Naturschutzes zu Planungen des Bundes. Bonn (Broschüre). Online verfügbar unter https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/bkgi/Dokumente/BKGI_Broschuere.pdf, zuletzt geprüft am 27.09.2017.

Bifa Umweltinstitut; LMU München (Hrsg.) (2015): Leuchtturm Klimaanpassung. Mobilität und Tourismus in Zeiten des Klimawandels in der Stadt Nürnberg und im Tegernseer Tal. Augsburg, München.

BMAS – Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2016): Nationaler Aktionsplan 2.0 der Bundesregierung zur UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK). Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Schwerpunkte/inklusion-nationaler-aktionsplan-2.pdf;jsessionid=411AC93DE385701576D7B0D5716F8589?__blob=publicationFile&v=4, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.) (2015): Zukunftsstadt. Strategische Forschungs- und Innovationsagenda. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.fona.de/mediathek/pdf/Zukunftsstadt.pdf>, zuletzt geprüft am 30.10.2015.

BMEL – Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Hrsg.) (2017): Waldbericht 2017 der Bundesregierung. Bonn. Online verfügbar unter https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Broschueren/Waldbericht2017Langfassung.pdf;jsessionid=D42A3EFE3968F3C8EB3C7F81A426E60E.1_cid288?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 01.05.2019.

BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2018): Europäische Stadt – Wandel und Werte. Erfolgreiche Entwicklung aus dem Bestand. 27 Jahre Städtebaulicher Denkmalschutz. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMI/2018/europaeische-stadt-wandel-werte-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 30.07.2018.

BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2019): Unser Plan für Deutschland. Gleichwertige Lebensverhältnisse überall. Schlussfolgerungen von Bundesminister Horst Seehofer als Vorsitzendem sowie Bundesministerin Julia Klöckner und Bundesministerin Dr. Franziska Giffey als Co-Vorsitzenden zur Arbeit der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/heimat-integration/gleichwertige-lebensverhaeltnisse/schlussfolgerungen-kom-gl.pdf?__blob=publicationFile&v=4, zuletzt geprüft am 28.07.2019.

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2018): Naturtrip. Erstellung und Verbreitung einer interaktiven Karte und App für Freizeit und Urlaub mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Deutschland. Berlin. Online verfügbar unter https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/03KF004_PKD_Naturtrip_19112018_bf_CPS_0.pdf, zuletzt geprüft am 11.05.2019.

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Hrsg.) (2019): Masterplan Stadtnatur - Maßnahmenprogramm der Bundesregierung für eine lebendige Stadt. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Naturschutz/masterplan_stadtnatur_bf.pdf, zuletzt geprüft am 30.11.2022.

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2013): Umweltkennzahlen in der Praxis. Ein Leitfaden zur Anwendung von Umweltkennzahlen in Umweltmanagementsystemen mit dem Schwerpunkt auf EMAS. Berlin, Dessau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltkennzahlen_in_der_praxis_leitfaden_barrierefrei.pdf, zuletzt geprüft am 03.12.2018.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2014): Historisches Erbe als Ausgangspunkt integrierter Stadtentwicklung. Berlin (Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz, 39). Online verfügbar unter https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/StaedtebaulicherDenkmalschutz/informationsdienste/Informationsdienste%2039.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 07.08.2018.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2015): Deutsches Ressourceneffizienzprogramm (ProgRess). Programm zur nachhaltigen Nutzung und zum Schutz der natürlichen Ressourcen. Berlin.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2015): Umweltbericht der Bundesregierung 2015 - Auf dem Weg zu einer modernen Umweltpolitik. Berlin. Online verfügbar unter http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/umweltbericht_bundesregierung_2015_bf.pdf, zuletzt geprüft am 12.06.2017.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016): Den ökologischen Wandel gestalten - Integriertes Umweltprogramm 2030. Berlin. Online verfügbar unter www.bmub.bund.de, zuletzt geprüft am 24.11.2016.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016): Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung - Eine Arbeitshilfe für Kommunen. 2. aktual. Aufl. Berlin. Online verfügbar unter http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/Arbeitshilfe_ISEK.pdf;jsessionid=13903F8289CF1BB39E8E68C8F66924A7.live21301?__blob=publicationFile&v=5, zuletzt geprüft am 03.03.2017.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2017): Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.bmub.bund.de/N54197>, zuletzt geprüft am 08.05.2017.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit; BMJV – Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz; BMEL – Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Hrsg.) (2017): Nationales Programm für nachhaltigen Konsum. Gesellschaftlicher Wandel durch einen nachhaltigen Lebensstil. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Produkte_und_Umwelt/nat_programm_konsum_bf.pdf, zuletzt geprüft am 24.10.2018.

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung. Ursachen und Folgen des Klimawandels durch urbane Konzepte begegnen. Bonn (Forschungen, H. 149). Online verfügbar unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Forschungen/2011/Heft149_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 24.07.2017.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2008): Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung. Berlin. Online verfügbar unter http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/externe_Inhalte/Publikationen/BMWi-Studie_Barrierefreier_Tourismus.pdf, zuletzt geprüft am 08.08.2018.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2017): Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung. 18. Legislaturperiode. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/tourismuspolitischer-bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=26, zuletzt geprüft am 28.01.2022.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2017): Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland. Kennzahlen einer umsatzstarken Querschnittsbranche. Online verfügbar unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/wirtschaftsfaktor-tourismus-in-deutschland-lang.pdf?__blob=publicationFile&v=18, zuletzt geprüft am 02.08.2018.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2018): Sechster Monitoring-Bericht zur Energiewende. Berichtsjahr 2016. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/sechster-monitoring-bericht-zur-energiewende.pdf?__blob=publicationFile&v=18, zuletzt geprüft am 28.07.2018.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Hrsg.) (2019): Eckpunkte der Bundesregierung - Orientierungsrahmen für eine nationale Tourismusstrategie. Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 30.04.2019. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-tourismusstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=4, zuletzt geprüft am 29.07.2019.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.) (2009): Tourismuspolitische Leitlinien der Bundesregierung. Berlin. Online verfügbar unter http://www.bundesforum.de/fileadmin/user_upload/Tourismuspolitische_Leitlinien_der_Bundesregierung.pdf, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.) (2013): Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung. 17. Legislaturperiode. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/tourismuspolitischer-bericht-der-bundesregierung-legislatur17.pdf?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

Böhm, J.; Böhme, C.; Bunzel, A.; Kühnau, C.; Landua, D.; Reinke, M. (2016): Urbanes Grün in der doppelten Innenentwicklung. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn (BfN-Skripten, 444). Online verfügbar unter <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript444.pdf>, zuletzt geprüft am 25.06.2017.

Böhme, C.; Franke, T.; Preuß, T. (2019): Umsetzung einer integrierten Strategie zu Umweltgerechtigkeit – Pilotprojekt in deutschen Kommunen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Reihe Umwelt & Gesundheit, 02/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-03-28_uug_02-2019_umweltgerechtigkeit.pdf, zuletzt geprüft am 05.04.2019.

BReg – Bundesregierung (Hrsg.) (2017): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Neuauflage 2016. Kabinettsbeschluss vom 11.01.2017. Berlin. Online verfügbar unter https://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2017/01/2017-01-11-nachhaltigkeitsstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=5, zuletzt geprüft am 13.01.2017.

BReg – Bundesregierung, Presse- und Informationsamt (Hrsg.) (2018): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Aktualisierung 2018. Kabinettsbeschluss vom 7.11.2018. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/1546450/65089964ed4a2ab07ca8a4919e09e0af/2018-11-07-aktualisierung-dns-2018-data.pdf?download=1>, zuletzt geprüft am 17.12.2018.

Bringezu, S.; Schütz, H. (2008): Ressourcenverbrauch von Deutschland - aktuelle Kennzahlen und Begriffsbestimmungen. Erstellung eines Glossars zum „Ressourcenbegriff“ und Berechnung von fehlenden Kennzahlen des Ressourcenverbrauchs für die weitere politische Analyse. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 02/2008). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3426.pdf>, zuletzt geprüft am 24.11.2018.

Brost, M. (2019): Elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge – Mobilitätskonzepte mit Zukunftspotenzial? In: DVWG – Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Neue Formen der Mobilität. Journal für Mobilität und Verkehr 1 (2/2019). Berlin, S. 41–49.

Bruns, F.; Haan, P. de; Bianchetti, R.; Follmer, R.; Eggs, J. (2018): Bestandsaufnahme zu den Auswirkungen von Fernbusreisen auf Verkehrsentwicklung und Emissionen in Deutschland. Teilbericht des Projekts „Ökonomischer Vergleich der Verkehrsträger“. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 33/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-04-26_texte_33-2018_vergleich_verkehrstraeger_fernbusse_teil3.pdf, zuletzt geprüft am 26.07.2018.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2008): Tourismuspolitische Leitlinien der Bundesregierung. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Berlin (Drs. 16/11594 vom 19.12.2008).

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2010): Schutz von Altstädten und historischen Bauten. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage im Bundestag. Berlin (Drs. 17/732 vom 16.02.2010). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/007/1700732.pdf>, zuletzt geprüft am 24.02.2010.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2018): Bürgerwissenschaft und Partizipation in der Forschung. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag. Berlin (Drs. 19/3625 vom 27.07.2018). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/036/1903625.pdf>, zuletzt geprüft am 07.08.2018.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2018): Nationale Tourismusstrategie. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/5169 –. Berlin (Drs. 19/5520 vom 06.11.2018). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/055/1905520.pdf>, zuletzt geprüft am 20.07.2018.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Nationale Strategie zur Reduzierung der Lebensmittelverschwendung. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Berlin (Drs. 19/8000 vom 21.02.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/080/1908000.pdf>, zuletzt geprüft am 06.03.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Tourismusförderung in Deutschland. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag. Berlin (Drs. 19/8095 vom 01.03.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/080/1908095.pdf>, zuletzt geprüft am 12.03.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Eckpunkte für eine nationale Tourismusstrategie. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Berlin (Drs. 19/9810 vom 02.05.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/098/1909810.pdf>, zuletzt geprüft am 13.05.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Städtebauförderung nachhaltig ausrichten. Antrag der Abgeordneten Daniela Wagner u. a. und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Berlin (Drs. 19/9950 vom 08.05.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/099/1909950.pdf>, zuletzt geprüft am 11.05.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Eckpunkte der Nationalen Tourismusstrategie. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/10651 –. Berlin (Drs. 19/10989 vom 19.06.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/109/1910989.pdf>, zuletzt geprüft am 01.09.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Masterplan Stadtnatur – Maßnahmenprogramm der Bundesregierung für eine lebendige Stadt. Berlin (Drs. 19/11220 vom 21.06.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/112/1911220.pdf>, zuletzt geprüft am 01.09.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Barrierefreier Tourismus nach Auflösung der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle Deutschland e. V. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/12463 –. Berlin (Drs. 19/13258 vom 17.09.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/132/1913258.pdf>, zuletzt geprüft am 28.10.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Umwelt- und Klimaschutz im Tourismus. Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage im Bundestag – Drucksache 19/12421 –. Berlin (Drs. 19/13272 vom 17.09.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/132/1913272.pdf>, zuletzt geprüft am 28.10.2019.

BTag – Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2019): Umweltbericht 2019. Umwelt und Natur als Fundament des sozialen Zusammenhaltes. Unterrichtung durch die Bundesregierung. Berlin (Drs. 19/13400 vom 19.09.2019). Online verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/134/1913400.pdf>, zuletzt geprüft am 06.10.2019.

BTag WD – Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (Hrsg.) (2018): Tourismusförderung aus EU- und Bundesmitteln. Sachstand. Berlin (Wissenschaftliche Dienste (WD), WD 5 - 3000 - 122/18). Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/575208/797afda290273390693a0ab9178fdc41/WD-5-122-18-pdf-data.pdf>, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

Bünger, B.; Matthey, A. (2018): Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten. Methodische Grundlagen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-11-12_methodenkonvention-3-0_methodische-grundlagen.pdf, zuletzt geprüft am 24.11.2018.

Bünger, B.; Matthey, A. (2018): Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten. Kostensätze, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-11-19_methodenkonvention-3-0_methodische-kostensaetze.pdf, zuletzt geprüft am 24.11.2018.

Buhl, O.; Gieschen, J.-H.; Neumann, K.; Richter, M.; Rohner, S.; Seidel, U.; Blobel, D.; Schmitt, H.; Stein, U. (2018): Internet der Dienste und Dinge und Erfüllung von Umweltstandards technischer Infrastrukturen – am Beispiel der Landeshauptstadt Schwerin und Umland. Abschlussbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 62/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-12-03_texte_62-2018_internet-infrastrukturen.pdf, zuletzt geprüft am 27.12.2018.

Bukow, W.-D. (2018): Urbaner Diskurs für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung (IzR) 45 (5/2018), S. 80–91.

Buth, M.; Kahlenborn, W.; Savelsberg, J.; Becker, N.; Philip, Bubeck; Kabisch, S.; Kind, C.; Tempel, A.; Tucci, F.; Greiving, S.; Fleischhauer, M.; Lindner, C.; Johannes; Lückenköter; Schonlau, M.; Schmitt, H.; Hurth, F.; Othmer, F.; Augustin, R.; Becker, D.; Abel, M.; Bornemann, T.; Steiner, H.; Zebisch, M.; Schneiderbauer, S.; Kofler, C. (2015): Vulnerabilität Deutschlands gegenüber dem Klimawandel. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Climate Change, 24/2015). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_24_2015_vulnerabilitaet_deutschlands_gegenueber_dem_klimawandel_1.pdf, zuletzt geprüft am 29.07.2018.

Butler, R. W. (Hrsg.) (2006): The tourism area life cycle. Clevedon: Channel View Publ (Aspects of tourism, 28).

DEHOGA Bundesverband – Deutscher Hotel- und Gaststättenverband e.V. (Hrsg.) (2016): Nachhaltiges Wirtschaften in Hotellerie und Gastronomie. Tipps und Handlungsempfehlungen. Berlin. Online verfügbar unter

https://www.dehoga-bundesverband.de/fileadmin/Startseite/05_Themen/Energie/DEHOGA_Umweltbroschu__re_Oktober_2016.pdf, zuletzt geprüft am 20.05.2019.

Destatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2017): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland - Indikatorenbericht 2016. Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/UmweltoekonomischeGesamtrechnungen/Umweltindikatoren/IndikatorenPDF_0230001.pdf;jsessionid=329C56C6F16CCDCD8ABAFCE87DAE408.cae3?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 14.01.2017.

Destatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2017): Tourismus in Zahlen 2016. Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/BinnenhandelGastgewerbeTourismus/Tourismus/TourismusZahlen1021500167005.xlsx?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 14.01.2018.

Destatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2018): Statistisches Jahrbuch Deutschland 2018. Kap. 26: Gastgewerbe und Tourismus. Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Jahrbuch/jb-gastgewerbe-tourismus.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 24.10.2019.

Destatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2018): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland - Indikatorenbericht 2018. Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Nachhaltigkeitsindikatoren/Publikationen/Downloads-Nachhaltigkeit/indikatoren-0230001189004.pdf?__blob=publicationFile&v=6, zuletzt geprüft am 13.05.2019.

Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2018): Klimaschutz & Tourismus. Klimaschutz als Chance für einen nachhaltigen Tourismus in Kommunen. Köln. Online verfügbar unter <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=MBQU1W0P>, zuletzt geprüft am 06.12.2018.

Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Hrsg.) (2014): CITY 2030. Konzept zur Entwicklung der City Dortmund. Dortmund. Online verfügbar unter https://www.dortmund.de/media/downloads/pdf/news_pdf/2014_8/City2030_Konzept_DEU_Web.pdf, zuletzt geprüft am 23.08.2019.

DRV – Deutscher Reiseverband e. V. (Hrsg.) (2017): Klimaschutz in der deutschen Reisebranche. Best Practice Maßnahmen von DRV-Mitgliedern. Berlin. Online verfügbar unter https://www.driv.de/securedl/3971/0/0/1566593884/d3e60ec91d20089cce259dd9f2caedaf8a49f852/fileadmin/user_upload/Fachbereiche/Nachhaltigkeit/2017_12_07_DRV_Klimaschutzbroschuere.pdf, zuletzt geprüft am 22.08.2019.

DRV – Deutscher Reiseverband e. V. (Hrsg.) (2018): DRV-Agenda 2018. Für eine Tourismuspolitik mit Weitblick und Augenmaß. Berlin. Online verfügbar unter https://www.driv.de/securedl/4101/0/0/1572377590/97e51de624e5a1128dbf2235d11a0c5f87ce66e4/fileadmin/user_upload/Fachbereiche/Bundes-_und_Europapolitik/18-03-14_DRV-Agenda_2018.pdf, zuletzt geprüft am 22.08.2019.

DST – Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2018): Nachhaltige Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf>, zuletzt geprüft am 24.07.2018.

DST – Deutscher Städtetag (2019): Nahmobilität stärken - E-Tretroller in den Stadtverkehr integrieren. In: DST – Deutscher Städtetag (Hrsg.): Städte wollen mehr Engagement für den Klimaschutz. Städtetag aktuell (8/2019). Berlin, S. 4.

DST – Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2019): Städte wollen mehr Engagement für den Klimaschutz. Städtetag aktuell (8/2019). Berlin.

DST – Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2019): Nahmobilität gemeinsam stärken. Memorandum of Understanding zwischen Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund und Anbietern von E-Tretroller-Verleihsystemen. Berlin. Online verfügbar unter https://www.dstgb.de/dstgb/newsletter/Homepage/Aktuelles/2019/Memorandum%20of%20Understanding%20E-Tretroller/20190820_MoU_E-Tretroller_DStGB_DST_v10_final.pdf, zuletzt geprüft am 26.08.2019.

DST – Deutscher Städtetag; DStGB – Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2019): Weiterentwicklung der Städtebauförderung. Positionen des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. Berlin/Köln. Online verfügbar unter https://www.dstgb.de/dstgb/newsletter/Homepage/Aktuelles/2019/Weiterentwicklung%20der%20St%C3%A4dtebauf%C3%B6rderung/PP%20St%C3%A4dtebauf%C3%B6rderung_endg.pdf, zuletzt geprüft am 05.09.2019.

DStGB – Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2006): 5 Thesen kommunaler Tourismuspolitik. Erfolgreiche Tourismuspolitik für Städte und Gemeinden. Berlin (DStGB-Dokumentation, Nr. 73). Online verfügbar unter <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Publikationen/Dokumentationen/Nr.%2073%20-%205%20Thesen%20kommunaler%20Tourismuspolitik/doku73.pdf>, zuletzt geprüft am 09.05.2019.

DStGB – Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hrsg.) (2018): Forderungen zur Nationalen Tourismusstrategie. Berlin (Position, 22.11.2018). Online verfügbar unter <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Publikationen/Positionspapiere/DStGB%20fordert%20nationale%20Tourismusstrategie!/DStGB-Positionspapier%20Tourismusstrategie.pdf>, zuletzt geprüft am 09.05.2019.

DTV – Deutscher Tourismusverband e.V. (Hrsg.) (2006): Städte- und Kulturtourismus in Deutschland. Langfassung. Grundlagenuntersuchung. Bonn.

DTV – Deutscher Tourismusverband e.V. (Hrsg.) (2016): Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus: Anforderungen - Empfehlungen - Umsetzungshilfen. Praxisleitfaden. Bonn. Online verfügbar unter https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/Dateien/leitfaden_nachhaltigkeit_160308.pdf, zuletzt geprüft am 11.03.2018.

DUH – Deutsche Umwelthilfe e.V. (Hrsg.) (2004): Indikatoren-Set „Zukunftsfähige Kommune“. Handlungsanleitung. Radolfzell. Online verfügbar unter http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Indikatorenset.pdf, zuletzt geprüft am 08.08.2018.

Dunne, G.; Buckley, J.; Flanagan, S. (2007): City Break Motivation: the Case of Dublin a Successful National Capital. In: Journal of Travel & Tourism Marketing 22 (3-4), S. 95–107. DOI: 10.1300/J073v22n03_08.

DWIF – Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München (Hrsg.) (2016): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten. München (Schriftenreihe des DIWF, Nr. 56/2016). Online verfügbar unter https://www.dwif.de/infopool/product/download/file_id-167.html, zuletzt geprüft am 29.09.2019.

EEA – European Environment Agency (Hrsg.) (1999): Environmental indicators: Typology and overview. Copenhagen (Technical report, No 25). Online verfügbar unter https://www.eea.europa.eu/publications/TEC25/at_download/file, zuletzt geprüft am 06.04.2017.

EEA – European Environment Agency (Hrsg.) (2018): The circular economy and the bioeconomy. Partners in sustainability. Luxembourg (EEA Report, No 8/2018). Online verfügbar unter https://www.eea.europa.eu/publications/circular-economy-and-bioeconomy/at_download/file, zuletzt geprüft am 27.08.2018.

EU Com, JRC – European Commission, Joint Research Centre (Hrsg.) (2013): Best Environmental Management Practice in the Tourism Sector. Learning from frontrunners. Luxembourg (JRC Scientific and Policy Reports).

Online verfügbar unter <http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/documents/TourismBEMP.pdf>, zuletzt geprüft am 15.02.2019.

EU Kom – Europäische Kommission (Hrsg.) (2016): Leitfaden EU-Förderung für den Tourismussektor (2014-2020). Brüssel. Online verfügbar unter <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/e0707433-aa5f-11e6-aab7-01aa75ed71a1>, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

EU Kom – Europäische Kommission (Hrsg.) (2016): Beschluss (EU) 2016/611 der Kommission vom 15. April 2016 über das Referenzdokument über bewährte Praktiken im Umweltmanagement, branchenspezifische einschlägige Indikatoren für die Umweltleistung und Leistungsrichtwerte für die Tourismusbranche gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS). L 104/27. Brüssel (ABl. EU, L 104/27). Online verfügbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016D0611&from=EN>, zuletzt geprüft am 15.02.2019.

Falk, M.; Katz-Gerro, T. (2017): Modeling travel decisions: Urban exploration, cultural immersion, or both? In: *Journal of Travel & Tourism Marketing* 34 (3), S. 369–382. DOI: 10.1080/10548408.2016.1182455.

Flori, A.; Kretschmann, R. (2018): Wenn jemand eine Reise tut... In: *Forum Wohnen und Stadtentwicklung (FWS)* (4/2018), S. 99–103. Online verfügbar unter https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2018/2_2018/FWS_2_18_Flori_Kretschmann.pdf, zuletzt geprüft am 12.03.2019.

Fraunhofer IML – Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (Hrsg.) (2016): Digitalisierung im Tourismus. Handlungsleitfaden für Tourismusdestinationen. Prien am Chiemsee. Online verfügbar unter https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Themen/Tourismus/Dokumente_und_Cover/2016-12-09_Handlungsleitfaden_fuer_Tourismusdestinationen.pdf, zuletzt geprüft am 25.07.2018.

Frick, K.; Höchli, B. (2014): Die Zukunft der vernetzten Gesellschaft. Neue Spielregeln, neue Spielmacher. Hrsg.: Gottlieb Duttweiler Institute (GDI). Rüschlikon, Zürich. Online verfügbar unter www.gdi.ch, zuletzt geprüft am 25.10.2014.

Fuchs, T. (2018): Unternehmen von Anfang an in Stadtentwicklung einbinden. In: *Informationen zur Raumentwicklung (IzR)* 45 (6/2018), S. 58–61.

FUR – Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (Hrsg.) (2014): Abschlussbericht zu dem Forschungsvorhaben: Nachfrage für Nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Reiseanalyse. Kiel. Online verfügbar unter http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Tourismus_Sport/nachhaltiger_tourismus_nachfrage_bericht_bf.pdf, zuletzt geprüft am 08.08.2018.

Gaentzsch, Günter (1991): Feriengebiete in Raumordnung und Bauleitplanung. In: *Zeitschrift für deutsches und internationales Bau- und Vergaberecht (ZfBR)* 14 (5/1991), 192-196.

Geyler, S.; Laforet, L.; Rüger, J.; Nowak, K.; Holländer, R.; Bertzbach, F.; Raehmel, P.; Klauer, B.; Schulz, A.; Schade, C. (2018): Indikatoren für die ökonomische Bedeutung von Wasser und Gewässern. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 47/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-06-25_texte_47-2018_indikatoren-bedeutung-wasser.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2018.

Gössling, S.; Scott, D.; Hall, C. M. (2020): Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. In: *Journal of Sustainable Tourism* (4/2020), S. 1–20. DOI: 10.1080/09669582.2020.1758708.

Götz, K.; Loose, W.; Schmied, M.; Schubert, S. (2003): Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Berlin (UBA-Berichte, 2/2003).

Grimm, B.; Beer, H.; Günther, W.; Weerts, B.; Bollich, P.; Kohl, M. (2009): Der touristische Klima-Fußabdruck. WWF-Bericht über die Umweltauswirkungen von Urlaub und Reisen. Neuauflage 2009, Hrsg.: WWF Deutschland. Frankfurt a.M. Online verfügbar unter https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Der_touristische_Klima-Fussabdruck.pdf, zuletzt geprüft am 06.08.2018.

Hansen, R.; Born, D.; Lindschulte, K.; Rolf, W.; Bartz, R.; Schröder, A.; Becker, C. W.; Kowarik, I.; Pauleit, S. (2018): Grüne Infrastruktur im urbanen Raum: Grundlagen, Planung und Umsetzung in der integrierten Stadtentwicklung. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn (BfN-Skripten, 503). Online verfügbar unter <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript503.pdf>, zuletzt geprüft am 01.12.2018.

Hansen, R.; Rolf, W.; Pauleit, S.; Born, D.; Bartz, R.; Kowarik, I.; Lindschulte, K.; Becker, C. W. (2017): Urbane grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Hinweise für die kommunale Praxis, Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. Online verfügbar unter https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/siedlung/Dokumente/UGI_Broschuere.pdf, zuletzt geprüft am 01.12.2018.

Harrer, B. (2018): Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Tourismusregionen. In: DVWG aktuell Ausg. 48 (6/2018), S. 5–6.

Hartmann, R.; Stecker, B. (2018): Nachhaltigkeitsbilanzierung im Tourismus: Entwicklung von Kernindikatoren im Städtetourismus. In: Mosedale, J. und Voll, F. (Hrsg.): Nachhaltigkeit und Tourismus: 25 Jahre nach Rio – und jetzt? Mannheim: MetaGIS-Verlag (Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung (SFT), Bd. 14).

Hasse, J.; Willen, L.; Baum, N.; Bongers-Römer, S.; Pichl, J.; Völker, V. (2019): Umfrage Wirkung der Deutschen Anpassungsstrategie (DAS) für die Kommunen. Teilbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Climate Change, 01/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-01-21_cc_01-2019_umfrage-das.pdf, zuletzt geprüft am 02.02.2019.

Hegemann, I. (2019): Tourismusdestinationen auf dem Weg in die nachhaltige Wirtschaft: Überblick zum aktuellen Leistungsstand und Potenziale der weiteren Entwicklung. In: Ö.T.E. – Ökologischer Tourismus in Europa e. V. (Hrsg.): Nachhaltiger Tourismus in Deutschland – Standortbestimmung und Handlungsbedarf. Ergebnisse aus Fachkonferenzen. Projektbericht. Bonn, S. 23.

Heiland, S.; Mengel, A.; Hänel, K.; Geiger, B.; Arndt, P.; Reppin, N.; Werle, V.; Hokema, D.; Hehn, C.; Mertelmeyer, L.; Burghardt, R.; Opitz, S. (2017): Bundeskonzept Grüne Infrastruktur. Fachgutachten. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. = BfN-Skripten 457. Online verfügbar unter <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/skript457.pdf>, zuletzt geprüft am 27.09.2017.

Hirschnitz-Garbers, M.; Langsdorf, S. (2018): Ressourcenschonung als Zukunftsaufgabe. Ansatzpunkte für eine systemische Ressourcenpolitik. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/simress-broschuere_barrierefrei.pdf, zuletzt geprüft am 17.08.2018.

Hristov, D.; Zehrer, A. (2015): The destination paradigm continuum revisited: DMOs serving as leadership networks. In: Tourism Review 70 (2), S. 116–131. DOI: 10.1108/TR-08-2014-0050.

Innerhofer, E.; Pechlaner, H. (Hrsg.) (2017): Schrumpfung und Rückbau. Perspektiven der Regional- und Destinationsentwicklung. München: Oekom Verlag.

IVT – Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V.; ISUP – Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH; MDV – Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH; MVU – Mensch-Verkehr-Umwelt, Institut für Angewandte Psychologie; SSP – SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH (Hrsg.) (2004): "Alltags- und Erlebnisfreizeit". Leitfaden "Effiziente und umweltverträgliche Verkehrsgestaltung im Bereich der Alltags- und Erlebnisfreizeit für institutionelle Akteure". BMBF-Vorhaben. Heilbronn. Online verfügbar unter <http://www.alert2000.de/ALERT-Leitfaden.pdf>, zuletzt geprüft am 17.06.2004.

Jepsen, D.; Zimmermann, T.; Spengler, L.; Rödig, L.; Bliklen, R.; Wagner, J.; Struck, K.; Hiestermann, L.; Schulz, H. (2020): Kunststoffe in der Umwelt - Erarbeitung einer Systematik für erste Schätzungen zum Verbleib von Abfällen und anderen Produkten aus Kunststoffen in verschiedenen Umweltmedien. Hrsg.: UBA - Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. (UBA-Texte, 198/2020). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_11_24_texte_198_2020_kunststoffe_in_der_umwelt.pdf, zuletzt geprüft am 15.04.2021.

Kienzler, H.-P. (2018): Verkehrlich-Städtebauliche Auswirkungen des Online-Handels. Endbericht, Stand 16.08.2018. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/Downloads/online-handel-lieferverkehr.pdf;jsessionid=FA5144413F2265A5DD2C74E5D9D8793B.live21304?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 11.03.2019.

Kühnau, C.; Böhm, J.; Reinke, M.; Böhme, C.; Bunzel, A. (2017): Doppelte Innenentwicklung – Perspektiven für das urbane Grün. Empfehlungen für Kommunen. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn. Online verfügbar unter https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/siedlung/Dokumente/DOPI_Brosch.pdf, zuletzt geprüft am 25.06.2017.

Kwiatkowski, M.; Breit, S.; Thalmann, L. (2018): Future Public Space. Die Zukunft des öffentlichen Raums. Hrsg.: Gottlieb Duttweiler Institute (GDI). Rüschlikon, Zürich. Online verfügbar unter http://gdi.ch/Media/Product/Download/2018_D_ZORA_Future_Public_Spaces.pdf, zuletzt geprüft am 13.10.2018.

NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa; mascontour (Hrsg.) (2017): Nachhaltigkeitskonzeption Städtetourismus Hamburg. Kiel, Berlin. Online verfügbar unter https://static1.hamburg-tourism.de/live_fileadmin/redaktion/catalogues/PDF/Nachhaltigkeitskonzeption_Staedtetourismus_Hamburg.pdf, zuletzt geprüft am 29.07.2018.

CIPRA – Internationale Alpenschutzkommission (Hrsg.) (2011): Tourismus im Klimawandel. Ein Hintergrundbericht der CIPRA. Schaan (FL) (Compact, Nr 08/2011). Online verfügbar unter http://www.cipra.org/pdfs/964_de/at_download/file, zuletzt geprüft am 02.03.2011.

Jacoby, C. (2000): Die Strategische Umweltprüfung (SUP) in der Raumplanung. Instrumente, Methoden und Rechtsgrundlagen für die Bewertung von Standortalternativen in der Stadt- und Regionalplanung. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

Jacoby, C.; Braun, N. (2016): Neue Mobilitätsformen und -technologien - Merkmale und Potentiale für eine nachhaltige Raumentwicklung. In: Jacoby, C. und Wappelhorst, S. (Hrsg.): Potentiale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung. Hannover: Selbstverlag der ARL (Arbeitsberichte der ARL, Nr. 18), S. 1–47.

Jacoby, C.; Kunze, V.; Bausch, T. (2022): Integration von Umweltbelangen des Tourismus in die Stadtplanung. Handlungsempfehlungen für eine umweltverträgliche Stadt- und Tourismusentwicklung. Handreichung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 73/2022). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_73-2022_integration_von_umweltbelangen_des_tourismus_in_die_stadtplanung_0.pdf, zuletzt geprüft am 02.07.2022.

Jacoby, C.; Wappelhorst, S. (Hrsg.) (2016): Potentiale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung. ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover: Selbstverlag der ARL (Arbeitsberichte der ARL, Nr. 18). Online verfügbar unter https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_018/ab_018_gesamt.pdf, zuletzt geprüft am 28.10.2018.

Kahlenborn, W.; Atmanagara, J. (1997): Umweltpolitik & Tourismuspolitik. Strukturen, Instrumente und Akteure der Umweltpolitik und anderer tourismusrelevanter Fachpolitiken. Studie erstellt im Auftrag des Büros für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag. Hrsg.: Ecologic Institute. Berlin. Online verfügbar unter https://www.ecologic.eu/sites/files/project/2013/840_Endbericht.PDF, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

Kauertz, B.; Schlecht, S.; Markwardt, S.; Knappe, F.; Reischl, S.; Pauer, G.; Rubik, F.; Bettag, D.; La Porta, L.; Max, N. X.; Weißhaar, C.; Heinisch, J.; Kolbe, P.; Hake, Y. (2019): Untersuchung der ökologischen Bedeutung von Einweggetränkebechern im Außer-Haus-Verzehr und mögliche Maßnahmen zur Verringerung des Verbrauchs. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 29/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-20_texte_29-2019_einweggetraenkebechern_im_ausser-haus-verzehr_final.pdf, zuletzt geprüft am 30.05.2019.

Kleinhückelkotten, S.; Neitzke, H.-P.; Moser, S. (2016): Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen). Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau (UBA-Texte, 39/2016). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_39_2016_repraesentative_erhebung_von_pro-kopf-verbraeuchen_natuerlicher_ressourcen.pdf, zuletzt geprüft am 24.11.2016.

Klimafakten.de (Hrsg.) (2016): Klimawandel: Was er für den Tourismus bedeutet. Kernergebnisse aus dem Fünften Sachstandsbericht des IPCC. Online verfügbar unter <https://www.klimafakten.de/sites/default/files/images/reports/printversion/klimawandel-waserfuerdentourismusbedeutet.pdf>, zuletzt geprüft am 26.03.2017.

Kosmol, J.; Kanthak, J.; Herrmann, F.; Golde, M.; Alsleben, C.; Penn-Bressel, G.; Schmitz, S.; Gromke, U. (2012): Glossar zum Ressourcenschutz. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4242.pdf>, zuletzt geprüft am 24.11.2018.

Lohmann, M.; Schmücker, D. (2015): Nachfrage nach gesundheitsorientierten Urlaubsformen in Deutschland. In: Zeitschrift für Tourismuswissenschaft (ZfTW) 7 (1), S. 5–18. Online verfügbar unter http://www.nit-kiel.de/fileadmin/user_upload/pdf/ZfTW_1_2015_Lohmann_imp_07-05.pdf, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

Lohmann, M.; Schmücker, D.; Sonntag, U.; Schrader, R.; Wiegand, G. (2014): Urlaubsreisetrends 2025: Entwicklung der touristischen Nachfrage im Quellmarkt Deutschland (Die Reiseanalyse-Trendstudie). Hrsg.: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR). Kiel.

Lohmann, M.; Schmücker, D.; Sonntag, U.; Schrader, R.; Wiegand, G. (2016): Urlaubsreisetrends 2025: Entwicklung der touristischen Nachfrage im Quellmarkt Deutschland (Update 2016). Hrsg.: Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR). Kiel.

Loose, W.; Nehrke, G. (2019): CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen CarSharing-Förderung. Hrsg.: Bundesverband CarSharing (BCS). Berlin. Online verfügbar unter https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden_cs-stellplaetze-im-oeffentlichen-raum_mai-2019.pdf, zuletzt geprüft am 28.07.2019.

Lübeck, Stadtverwaltung, Bereich Naturschutz (Hrsg.) (2011): Klimawandel in Lübeck. Landschaftsplanerisches Fachkonzept. Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen für die Landnutzungen. Lübeck.

Lübeck, Stadtverwaltung, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (Hrsg.) (2014): Thematischer Landschaftsplan. Klimawandel in Lübeck. Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen für die Landnutzungen. Lübeck.

Lutter, S.; Giljum, S.; Lieber, M.; Manstein, C. (2016): Die Nutzung natürlicher Ressourcen. Bericht für Deutschland 2016. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/die_nutzung_natuerlicher_ressourcen.pdf, zuletzt geprüft am 24.11.2018.

Marschall, I. (Hrsg.) (2018): Landschaftsplanung im Prozess und Dialog. Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz (BfN). Bonn (BfN-Skripten, 498). Online verfügbar unter https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript_498.pdf, zuletzt geprüft am 19.06.2018.

Mattanovich, E.; Bürger, G.; Fischer, M.; Neubauer, U.; Stebegg, K. (Hrsg.) (2018): Handlungsziele für Stadtgrün und deren empirische Evidenz. Indikatoren, Kenn- und Orientierungswerte. Stand: April 2017. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn. Online verfügbar unter http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2018/handlungsziele-stadtgruen-dl.pdf;jsessionid=A64249C1257F03EA0AC86BC4749446AC.live21303?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 27.01.2018.

Mayer, H.; Flachmann, C.; Balzer, F.; Baumgarten, C.; Bilharz, M.; Friedrich, B.; Wichtrup, W. G.; Oehme, I.; Penn-Bressel, G.; Richter, N.; Richter, S. (2015): Umwelt, Haushalte und Konsum. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau (Daten zur Umwelt, Ausgabe 2015). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/daten_zur_umwelt_umwelt_haushalte_und_konsum_2.pdf, zuletzt geprüft am 30.12.2015.

Mayer, M.; Job, Hubert (Hrsg.) (2016): Naturtourismus - Chancen und Herausforderungen. Deutsche Gesellschaft für Geographie. Expertentagung des Arbeitskreises Tourismusforschung in der Deutschen Gesellschaft für Geographie (DGfG). Mannheim: Verlag MetaGIS-Systems (Studien zur Freizeit- und Tourismusforschung, Band 12).

Mühleisen, S. (2018): Front gegen die Feiermeile. Die Stadt will bei der Fußball-WM 2020 im Alten Botanischen Garten einen "Fan-Meeting-Point" einrichten. Die Lokalpolitiker lehnen dies ab, weil sie die Verwüstung der Anlage befürchten. In: Süddeutsche Zeitung (SZ), 18.08.2018, S. R 7.

MVV – Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (Hrsg.) (2019): Regionaler Nahverkehrsplan für das Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes. 3. Fortschreibung, 1. Ergänzung, Februar 2019. München. Online verfügbar unter https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/mediapool/07-Ueber_den_MVV/02-Dokumente/RNP_final_2018.pdf, zuletzt geprüft am 30.04.2019.

Naturfreundejugend Deutschlands (Hrsg.) (2018): Leitfaden zur Gestaltung nachhaltiger Städtetouren. Berlin. Online verfügbar unter http://www.naturfreundejugend.de/files/get/18474/Leitfaden_und_Methoden.pdf, zuletzt geprüft am 18.08.2018.

Öko-Institut e. V. (Hrsg.) (2001): Umwelt und Tourismus. Grundlagen für einen Bericht der Bundesregierung. Kurzfassung. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.oeko.de/oekodoc/192/2001-018-de.pdf>, zuletzt geprüft am 23.06.2018.

Ö.T.E. – Ökologischer Tourismus in Europa e. V. (Hrsg.) (2009): Nachhaltiger Tourismus in Deutschland. Überregionale und modellhafte Initiativen von Politik, Wirtschaft und Verbänden im Spiegel der Umsetzung des Arbeitsprogramms „Tourismus und nachhaltige Entwicklung“ der UN-Kommission für nachhaltige Entwicklung (CSD). Bonn. Online verfügbar unter https://www.oete.de/images/dokumente/projekt_ntz/OETE_2009_NachTourZukunft_CSD-Studie.pdf, zuletzt geprüft am 20.05.2019.

Opaschowski, H. W. (1991): Ökologie von Freizeit und Tourismus. Opladen: Leske + Budrich (Reihe Freizeit- und Tourismusstudien, Bd. 4).

Pauleit, S.; Hansen, R.; Lindschulte, K.; Rolf, W.; Bartz, R.; Becker, C. W.; Kowarik, I. (2018): Alles wird grün? Die Chancen von grüner Infrastruktur im Rahmen der Nachverdichtung. In: Marschall, I. (Hrsg.): Landschaftsplanung im Prozess und Dialog. Bonn (BfN-Skripten, 498), S. 140–153.

Pechlaner, H.; Fischer, E. (Hrsg.) (2010): Regionale Baukultur als Erfolgsfaktor im Tourismus. Nachhaltige Vermarktung von Destinationen. Eichstätt: Tourismusgespräche. Berlin: Schmidt.

Rehhausen, A.; Günther, M.; Odparlik, L.; Geißler, G.; Köppel, J.; Hachtmann, M.; Wood, K. R.; Schniete, D.; Schuster, L.; Grimm, M. (2018): Internationale Trends der UVP- und SUP-Forschung und -Praxis. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 82/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-10-18_texte_82-2018_internationale-trends-umweltpruefungen.pdf, zuletzt geprüft am 30.10.2018.

Reinhardt, U. (2019): Tourismusanalyse 2019. Hrsg.: Stiftung für Zukunftsfragen. Hamburg. Online verfügbar unter http://www.tourismusanalyse.de/fileadmin/user_upload/tourismusanalyse/2019/Stiftung-fuer-Zukunftsfragen-Tourismusanalyse-2019.pdf, zuletzt geprüft am 27.09.2019.

RNE – Rat für Nachhaltige Entwicklung (Hrsg.) (2017): Managementregeln der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Empfehlung des Nachhaltigkeitsrates im Ergebnis der Prüfung gemäß Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2016, S. 34, Kap. B II.2.a). Berlin, den 4.12.2017. Berlin. Online verfügbar unter <http://156911.seu2.cleverreach.com/c/34174350/b01c909b7d2-pbog5u>, zuletzt geprüft am 28.08.2018.

Rößler, S. (2015): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung durch grüne Infrastruktur. In: Raumforschung und Raumordnung (RuR) 73 (2/2015), 123–132.

Rottweil, Stadtverwaltung (Hrsg.) (2012): Touristisches Leitbild für die Stadt Rottweil 2012. Rottweil. Online verfügbar unter <https://www.rottwiel.de/ceasy/modules/core/resources/main.php?id=8989-0&download=1>, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

Schäfer, M.; Janitzek, T.; Dziekan, K. (2018): Fernbusreisen in Deutschland. Eine Bestandsaufnahme zu Treibhausgasen, Luftschadstoffen und zur Verkehrsentwicklung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Hintergrundpapier, Mai 2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/180607_uba_hg_fernbus_bf.pdf, zuletzt geprüft am 26.07.2018.

Schäfer, P.; Braun, N. (2016): Misuse through short-term rentals on the Berlin housing market. In: International Journal of Housing Markets and Analysis 9 (2), S. 287–311.

Schipperges, M.; Berg, H.; Schnurr, M. (2018): Auswertung empirischer Studien zur umweltbezogenen Konsum- und Lebensstilforschung und von Leitbildern einer ressourcenleichten Gesellschaft in unterschiedlichen sozialen Milieus. Abschlussbericht. Erfolgsbedingungen für Systemsprünge und Leitbilder einer ressourcenleichten Gesellschaft. Band 4. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 87/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-10-23_texte_85-2018_ressourcenleichte-gesellschaft_band4.pdf, zuletzt geprüft am 02.11.2018.

Schmied, M.; Buchert, M.; Hochfeld, C.; Schmitt, B.; Simón, A.; Klüting, R.; Wollny, V. (2002): Umwelt und Tourismus. Daten, Fakten, Perspektiven. Berlin: Erich Schmidt Verlag (UBA-Berichte, 04/2002). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umwelt-tourismus>, zuletzt geprüft am 07.08.2018.

Schmied, M.; Buchert, M.; Hochfeld, C.; Schmitt, B.; Simón, A.; Klüting, R.; Wollny, V. (2002): Umwelt und Tourismus. Daten, Fakten, Perspektiven. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Berlin (UBA Berichte, 04/2002).

Schubert, S.; Eckert, K.; Dross, M.; Michalski, D.; Preuß, T.; Schröder, A. (2022): Dreifache Innenentwicklung. Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. = UBA-Hintergrundpapier. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/221208_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung.pdf, zuletzt geprüft am 17.12.2022.

- Schubert, S.; Schlippenbach, U. von; Reißmann, D. (2018): Urbaner Umweltschutz. Die strategische Forschungsagenda des Umweltbundesamtes. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/broschuere_urbaner_umweltschutz_final.pdf, zuletzt geprüft am 12.04.2018.
- Schüler, K. (2018): Aufkommen und Verwertung von Verpackungsabfällen in Deutschland im Jahr 2016. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. (UBA-Texte, 58/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/aufkommen_und_verwertung_von_verpackungsabfaellen_in_deutschland_im_jahr_2016_final.pdf, zuletzt geprüft am 26.07.2018.
- Schüler, K. (2019): Aufkommen und Verwertung von Verpackungsabfällen in Deutschland im Jahr 2017. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. (UBA-Texte, 139/2016). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/2019_11_19_aufkommen_u_verwertung_verpackungsabfaelle_2017_final.pdf, zuletzt geprüft am 23.12.2019.
- Schüler, K. (2020): Aufkommen und Verwertung von Verpackungsabfällen in Deutschland im Jahr 2018. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. (UBA-Texte, 166/2020). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_166-2020_aufkommen_und_verwertung_von_verpackungsabfaellen_in_deutschland_im_jahr_2018.pdf, zuletzt geprüft am 27.10.2020.
- Siegrist, D.; Gessner, S.; Ketterer Bonnelame, L. (2015): Naturnaher Tourismus. Qualitätsstandards für sanftes Reisen in den Alpen. Bern: Haupt (Haupt Natur, 44).
- Siragusa, A.; Stamos, I.; Bertozzi, C.; Proietti, P. (2022): European Handbook for SDG Voluntary Local Reviews. 2022 Edition. Luxembourg. Online verfügbar unter https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC129381/JRC129381_01.pdf, zuletzt geprüft am 07.08.2022.
- Sommer, C. (2018): Stadttourismus neu denken. Worauf es bei der Arbeit an einem stadtverträglichen Tourismus ankommt. In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung (FWS) (4/2018), S. 75–77. Online verfügbar unter https://www.intzent.hu-berlin.de/de/gsz/forschung/publikationen-1/fws_2_18_stadttourismus_neu_denken_csommer.pdf, zuletzt geprüft am 12.03.2019.
- Straff, W. (2015): Wie hoch ist die Feinstaubbelastung auf Holi-Festivals?. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (Telegramm: Umwelt+Gesundheit, 01/2015). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/newsletter/telegramm_umweltgesundheit_01-2015.pdf, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- Torres-Delgado, A.; Palomeque, F. L. (2014): Measuring sustainable tourism at the municipal level. In: Annals of Tourism Research 49, S. 122–137. DOI: 10.1016/j.annals.2014.09.003.
- Trapp, J. H.; Arndt, W.-H.; Libbe, J.; Schneider, S.; Verbücheln, M.; Winkelhaus, J.; Mottschall, M.; Bauknecht, D.; Bergmann, T.; Gröger, J.; Hausigke, S. (2017): Ressourcenleichte zukunftsfähige Infrastrukturen – umweltschonend, robust, demografiefest. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 64/2017). Online verfügbar unter http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-08-15_texte_64_2017_infrastrukturen.pdf, zuletzt geprüft am 18.08.2017.
- T&E – European Federation for Transport & Environment AISBL (Hrsg.) (2019): One Corporation to Pollute Them All. Luxury cruise air emissions in Europe. Brussels. Online verfügbar unter https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf, zuletzt geprüft am 16.06.2019.

T&E – European Federation for Transport and Environment AISBL (Hrsg.) (2019): One Corporation to Pollute Them All. Luxury cruise air emissions in Europe. Brussels. Online verfügbar unter https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf, zuletzt geprüft am 16.06.2019.

UBA – Umweltbundesamt (2014-10): Erster "Blauer Engel" für "Mobilitätskarten". Presseinfo Nr. 45 vom 17.10.2014. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/478/dokumente/pi-2014-45_erster_blauer_engel_fuer_mobilitaetskarten_verliehen.pdf, zuletzt geprüft am 28.10.2014.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016): Planen im Klimawandel. Stadt- und Freiraum schützen und aufwerten. Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig planen und umsetzen. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/planen_im_klimawandel.pdf, zuletzt geprüft am 13.11.2022.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm>, zuletzt geprüft am 13.11.2022.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Die Stadt für Morgen. Umweltfreundlich mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Veranstaltungsdokumentation UBA Forum 30./31.03.2017. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/ubaforum_doku_satz_v7_170829_bf.pdf, zuletzt geprüft am 25.09.2017.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018): Nachhaltiger Tourismus. Webseite. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/nachhaltiger-tourismus#textpart-1>, zuletzt geprüft am 06.08.2018.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018): Tourismus und Umwelt. Datenbankauszug aus der Umweltforschungsdatenbank UFORDAT. Forschungsprojekte von 2005 bis 2017. Dessau-Roßlau (Dokumentationen, 03/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-30_dokumentationen_03-2018_ufordat_tourismus_umwelt_v2.pdf, zuletzt geprüft am 05.08.2018.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018): Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren. Empfehlungen zum Umgang mit Dichte und Nutzungsmischung. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/fachbrochuere_umwelt-aufenthaltsqualitaet_urbane-quartiere.pdf, zuletzt geprüft am 01.08.2018.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2019): Kunststoffe in der Umwelt. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190515_uba_fb_kunststoffe_bf.pdf, zuletzt geprüft am 09.06.2019.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2019): E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende. Webseite. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/e-scooter-momentan-kein-beitrag-zur-verkehrswende#textpart-1>, zuletzt geprüft am 27.10.2019.

UN WTO – United Nations World Tourism Organization (Hrsg.) (2018): World Tourism Barometer. Volume 16, Issue 3 (June 2018). Kurzfassung. Madrid. Online verfügbar unter <http://www.e-unwto.org/toc/wtobarometereng/16/3>, zuletzt geprüft am 06.08.2018.

UN WTO – United Nations World Tourism Organization (Hrsg.) (2008): International recommendations for tourism statistics. New York. Online verfügbar unter https://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesM/SeriesM_83rev1e.pdf, zuletzt geprüft am 27.08.2022.

VBW – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V. (Hrsg.) (2017): Tourismus und Industrie – gemeinsame Erfolgsfaktoren. Studie, Juli 2017. München. Online verfügbar unter <https://www.vbw-bayern.de/Redaktion/Frei-zugaengliche-Medien/Abteilungen-GS/Wirtschaftspolitik/2017/VA/170710-VB-Tourismus/170707-vbw-Tourismusstudie.pdf>, zuletzt geprüft am 28.08.2018.

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.) (2008): Leitfaden Geschäftsreisen - erfolgreich, effizient, umweltverträglich. Berlin. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Tourismus/VCD_Leitfaden_Geschaeftsreisen_2008.pdf, zuletzt geprüft am 24.02.2019.

VHW – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (Hrsg.) (2018): Tourismus und Stadtentwicklung. Forum Wohnen und Stadtentwicklung (FWS) (2/2018). Berlin.

Volgger, M.; Pechlaner, H. (2014): Requirements for destination management organizations in destination governance: Understanding DMO success. In: Tourism Management 41, S. 64–75. DOI: 10.1016/j.tourman.2013.09.001.

VZB – Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (Hrsg.) (2010): Klimabewusst unterwegs. Verkehrsmittel im Umwelt-, Zeit- und Kostenvergleich. Berlin. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Auto_Umwelt/Broschuere_Klimabewusst_unterwegs_2010.pdf, zuletzt geprüft am 24.02.2019.

Wachotsch, U.; Kolodziej, A.; Specht, B.; Kohlmeyer, R.; Petrikowski, F. (2014): E-Rad macht mobil. Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Hintergrundpapier). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/e-rad-macht-mobil>, zuletzt geprüft am 13.09.2019.

Wang, D.; Xiang, Z.; Fesenmaier, D. R. (2014): Adapting to the mobile world: A model of smartphone use. In: Annals of Tourism Research 48 (9/2014), S. 11–26. DOI: 10.1016/j.annals.2014.04.008.

WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (Hrsg.) (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte. Berlin. Online verfügbar unter http://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu.de/templates/dateien/veroeffentlichungen/hauptgutachten/hg2016/wbgu_hg2016-hoch.pdf, zuletzt geprüft am 03.02.2017.

Weber, H.-J. L.; Bauder, M. (2013): Neue Methoden der Mobilitätsanalyse: Die Verbindung von GPS-Tracking mit quantitativen und qualitativen Methoden im Kontext des Tourismus. In: Raumforschung und Raumordnung (RuR) 71 (2/2013), S. 99–113.

Weber, F. (2007): Naturereignisse und Tourismus. Einfluss und Auswirkungen von Naturereignissen auf die Entwicklung des Tourismus im Alpenraum. Bern: FIF-Verlag (Berner Studien zu Freizeit und Tourismus, Nr. 48).

Weiss, D.; Skinner, A.; Hadjuk, T.; Knopf, J.; Angerer, A. von; Klinger, R. (2018): Nachhaltiges Lieferkettenmanagement und Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen – Praxiserfahrungen und Politikempfehlungen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 63/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-08-17_texte_63-2018_crs-wertschoepfungskette.pdf, zuletzt geprüft am 24.08.2018.

Wilts, H.; Galinski, L.; Gries, N. von; Saurat, M.; Schinkel, J.; Steger, S.; Spengler, L.; Jepsen, D.; Hirschnitz-Garbers, M. (2019): Geeignete Maßstäbe und Indikatoren zur Erfolgskontrolle von Abfallvermeidungsmaßnahmen. Abschlussbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 79/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-07-18_texte_79-2019_av-indikatoren.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

Wolff, F.; Brohmann, B.; Fischer, C.; Rainer; Griebhammer; Martin Gsell. Dirk Arne Heyen; Jacob, K.; Graaf, L.; Pregernig, M.; Espinosa, C.; Potthast, T.; Meisch, S.; Kerr, M.; Richerzhagen, C.; Bauer, S. (2019): Perspektiven für Umweltpolitik: Ansätze zum Umgang mit neuartigen Herausforderungen. Abschlussbericht. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 83/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-15_texte_83-2019_upol-21-synthesebericht_0.pdf, zuletzt geprüft am 16.08.2019.

Wolff, F.; Mederake, L. (2019): Rahmenbedingungen und Instrumente für die Gestaltung nachhaltiger Stadt-Land-Verknüpfungen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 86/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-15_texte_86-2019_run-bericht_ap3-1_3-2.pdf, zuletzt geprüft am 18.08.2019.

Wolters, S.; Nett, K.; Tänzler, D.; Wilkening, K.; Götz, M.; Krebs, J.-M.; Vogel, D. (2015): Aktualisierte Analyse des deutschen Marktes zur freiwilligen Kompensation von Treibhausgasemissionen. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Climate Change, 02/2015). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/climate_change_02_2015_aktualisierte_analyse_des_deutschen_marktes.pdf, zuletzt geprüft am 29.07.2015.

Wolters, S.; Schaller, S.; Götz, M. (2018): Freiwillige CO₂-Kompensation durch Klimaschutzprojekte. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (Ratgeber). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/freiwillige-co2-kompensation-durch>, zuletzt geprüft am 13.11.2022.

Wuppertal, H. B.; Liedtke, C.; Welfens, M.-J.; Buhl, J.; Hasselkuß, M.; Mönnikes, A.; Themann, D.; Wohlrab, J.; Heller, T.; Köhlert, M. (2018): Hintergrundrecherche und Definition einer ressourcenleichten Gesellschaft. Erfolgsbedingungen für Systemsprünge und Leitbilder einer ressourcenleichten Gesellschaft. Band 2. Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau (UBA-Texte, 85/2018). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-10-23_texte_85-2018_ressourcenleichte-gesellschaft_band2_0.pdf, zuletzt geprüft am 02.11.2018.