

Sandra Wappelhorst

Klimaverträglicher touristischer Verkehr und die Rolle der Raumordnung

URN: urn:nbn:de:0156-3878080



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 142 bis 163

Aus:

Hubert Job, Marius Mayer (Hrsg.)

Tourismus und Regionalentwicklung in Bayern

Arbeitsberichte der ARL 9

Hannover 2013

Sandra Wappelhorst

Klimaverträglicher touristischer Verkehr und die Rolle der Raumordnung

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Mögliche Wirkungen des Klimawandels auf Verkehr und Tourismus
- 3 Planungsinstrumente zur Unterstützung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs
 - 3.1 Formelle und informelle Planungsinstrumente
 - 3.2 Einsatz regionaler Planungsinstrumente am Beispiel zweier Landkreise
 - 3.2.1 Landkreis Miesbach
 - 3.2.2 Landkreis Neumarkt i.d.OPf.
 - 3.3 Zusammenfassung
- 4 Handlungsempfehlungen für die Regionalplanung zur Unterstützung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs
- 5 Fazit und Ausblick

Literatur

Kurzfassung

In den Tourismusdestinationen Deutschlands erfolgt die An- und Abreise der Urlaubsgäste vor allem mit dem privaten Pkw. Auch vor Ort ist das Auto wichtig für die Mobilität. Dies führt zu erheblichen verkehrsbedingten Umweltbelastungen mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf das Klima. Um diesem Trend entgegenzuwirken, bedarf es aus raumordnerischer Sicht auf allen Planungsebenen einer frühzeitigen Einbindung von Strategien und Maßnahmen, die eine klimaverträgliche Abwicklung des touristischen Verkehrs berücksichtigen. Insbesondere informelle Planungsinstrumente wie das Regionalmanagement bieten dabei aufgrund des lokalen Bezugs und seiner Umsetzungsorientierung gute Möglichkeiten, ein klimaverträgliches Mobilitätsverhalten der Urlaubsgäste zu fördern bzw. zu unterstützen.

Schlüsselwörter

Tourismus – klimaverträglicher Verkehr – Klimawandel – Raumordnung – Regionalplanung – Regionalmanagement

Climate-friendly tourism transport and the role of spatial planning

Abstract

The access and return travel of holidaymakers to the tourist destinations as well as the mobility at the holiday destination itself is mostly carried out by private car. This leads to significant environmental impacts with the corresponding negative effects on the climate. In order to work against this trend, an early integration of strategies and policies on the different planning levels, which take into account a climate-friendly handling of the tourist-related traffic, is crucial from the perspective of spatial planning. In particular, informal planning instruments like regional management offer good possibilities to support a climate-friendly mobility of holidaymakers because of its local operating context and project orientation.

Keywords

Tourism – climate-friendly transport – climate change – spatial planning – regional planning – regional management

1 Einleitung

Der Klimawandel, der nicht zuletzt auch durch den anthropogen verursachten Ausstoß von Treibhausgasen beeinflusst wird (IPCC 2007: 26 ff.), stellt zukünftig eine besondere Herausforderung für die räumliche Planung und insbesondere für die Raumordnung dar.

Verantwortlich für die vom Menschen verursachten Treibhausgase ist in Deutschland vor allem die Energiewirtschaft mit einem Anteil von 42,6% (Stand 2010). Daneben tragen Haushalte/Kleinverbraucher mit 17,7%, der Straßenverkehr sowie der übrige Verkehr mit 18,7% und das Verarbeitende Gewerbe bzw. Industrieprozesse mit 20,5% zu den CO₂-Emissionen bei (UBA 2013).

Auch der Tourismus führt zu unvermeidlichen Umweltbelastungen und trägt speziell im Bereich des touristischen Verkehrs durch die An- und Abreise und die Mobilität am Urlaubsort wesentlich zu den CO₂-Emissionen bei. Den größten Beitrag zu den Treibhausgasemissionen liefern dabei der Pkw und das Wohnmobil, die mit 75% als An- bzw. Abreiseverkehrsmittel zu den Urlaubszielen innerhalb Deutschlands dominieren, gefolgt von der Bahn mit 13%, dem Bus mit 9% und dem Flugzeug mit 1% (FUR 2013: 4). Für die Zukunft wird davon ausgegangen, dass sich dieser Trend fortsetzen wird und weiterhin vor allem der Pkw für Urlaubsreisen genutzt wird, was zusätzliche verkehrsbedingte Umweltbelastungen mit entsprechenden Auswirkungen auf das Klima mit sich bringen wird (Lohmann/Aderhold 2009: 22, 141 f.).

Klimaprojektionen deuten darauf hin, dass die anthropogen verursachte Anreicherung von Treibhausgasen in der Erdatmosphäre nicht mehr rückgängig gemacht werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, zeitnah Maßnahmen zu treffen, die der globalen Erwärmung entgegenwirken sowie mögliche Folgen abmildern oder ganz verhindern. Aufgrund der komplexen Wirkungszusammenhänge bedarf es deshalb auf allen Planungsebenen einer frühzeitigen Einbindung klimaverträglicher Strategien und Maßnahmen (ARL 2012).

Der vorliegende Artikel setzt sich mit der Frage auseinander, welchen Beitrag die Raumordnung in Bayern speziell zur Umsetzung einer klimaverträglichen Mobilität, d. h. zur Vermeidung unnötiger Fahrten und Transporte, zur Verlagerung auf umweltverträgli-

che Verkehrsmittel und zur effizienteren Nutzung von Verkehrsmitteln in den Tourismusdestinationen leisten kann. Dazu werden zunächst formelle und informelle Planungsinstrumentarien auf Landes- und Regionsebene dargestellt und am Beispiel zweier Landkreise in Bayern genauer analysiert. Darauf aufbauend werden Handlungsempfehlungen zur Unterstützung eines klimaverträglichen Verkehrs in Tourismusdestinationen für die Regions- bzw. Landkreisebene gegeben. Die Handlungsempfehlungen richten sich dabei vor allem an die Verwaltung auf Regions-, Landkreis- und Gemeindeebene, aber auch an die betroffenen verkehrs- und tourismusbezogenen Institutionen und Akteure.

2 Mögliche Wirkungen des Klimawandels auf Verkehr und Tourismus

Die potenziellen Auswirkungen des Klimawandels in Deutschland sind vielfältig und betreffen unterschiedliche Raumnutzungen. Hierzu zählen unter anderem der Tourismus (Sommer- und Wintertourismus) sowie der damit originär zusammenhängende Verkehrsbereich (BMVBS 2010: 10 ff.).

Für die Tourismuswirtschaft sind die möglichen Folgen des Klimawandels vielfältig und unterscheiden sich je nach räumlicher Lage der jeweiligen Tourismusdestination. Insgesamt gehen Klimaprojektionen davon aus, dass die globale Erwärmung eine räumliche Verschiebung der Tourismusnachfrage und eine Verlängerung der touristischen Saison mit sich bringen wird (BMVBS 2010: 10 ff.). Forschungen zu den Klimafolgen speziell für die bayerische Tourismuswirtschaft beziehen sich allerdings bislang vor allem auf die als besonders sensibel eingeschätzten Alpenräume. Hier sind Möglichkeiten des Klimaschutzes und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels bereits umfassend wissenschaftlich untersucht und Maßnahmen insbesondere zur Sicherung des Wintertourismus umgesetzt worden (vgl. Beitrag Mayer/Steiger in diesem Band). Tourismusgebiete außerhalb dieser Destinationen stehen bisher kaum im Fokus der Diskussion um Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategien, obwohl sich gerade hier durch die mögliche Verschiebung der Tourismusnachfrage und der Saisonverlängerung vermehrt Potenziale für den Sommertourismus ergeben können (Becken/Hay 2007; BMVBS 2010: 15 ff.; StMUG 2012).

Der Verkehrsbereich und damit auch der touristische Verkehr werden Klimaprojektionen zufolge ebenfalls stark vom Klimawandel betroffen sein. So können das verstärkte Auftreten bzw. die erhöhte Intensität extremer Naturgefahren (z.B. Hochwasser, Hitze, Stürme, Hagel, Waldbrände, extremer Schneefall) unter anderem hohe Schäden an der Verkehrsinfrastruktur, eine Verkürzung der Lebensdauer einzelner Infrastrukturbestandteile und damit Einschränkungen des Verkehrsflusses zur Folge haben (StMUG 2009: 44f.; Soboll/Klier/Heumann 2012).

Auch wenn die Aussagen zu den Klimafolgen zum Teil mit erheblichen Unsicherheiten verbunden sind, sollten sich die Tourismusdestinationen in Bayern frühzeitig bzw. weiterhin den möglichen Folgen des Klimawandels stellen, um auch in Zukunft als Urlaubsregion attraktiv und konkurrenzfähig zu bleiben.

3 Planungsinstrumente zur Unterstützung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs

Vor dem Hintergrund der potenziellen Folgen des Klimawandels im Allgemeinen und den Auswirkungen des touristischen Verkehrs im Speziellen stellt sich die Frage, in wel-

chem Rahmen sich die Raumordnung bewegt und welche Rolle raumordnerische Instrumente zur Umsetzung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs spielen.

Grundsätzlich kommt der Raumordnung auf Bundes-, Landes- und Regionsebene im Rahmen von Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategien sowie verkehrs- und tourismusbezogenen Themen nur eine Teilaufgabe zu. So sind neben der Raumordnung auch raumbezogene Fachplanungen und weitere Akteure aus dem Verkehrs- und Tourismusbereich fachlich und thematisch involviert. Als Instrumentarien stehen diesen Akteuren auf den unterschiedlichen räumlichen Ebenen sowohl formelle, d. h. rechtlich normierte und bindende Instrumente (z. B. Landesentwicklungsprogramme/-pläne, Regionalpläne, Planfeststellungsverfahren), als auch informelle Instrumente, die nicht auf einer Rechtsgrundlage beruhen und selbstbindend sind (z. B. Regionalmanagement, regionale Entwicklungskonzepte, Verkehrskonzepte, Tourismuskonzepte), zur Verfügung (BMVBS 2010: 81).

3.1 Formelle und informelle Planungsinstrumente

Die formellen und informellen raumordnerischen Planungsinstrumente auf Landes- und Regionsebene bieten verschiedene Möglichkeiten, um auf einen klimaverträglichen touristischen Verkehr hinzuwirken.

Zur Vervollständigung und zum besseren Verständnis der Diskussion wird zunächst ein kurzer Überblick über die thematisch relevanten bayerischen landes- und regionsbezogenen formellen (Landesentwicklungsprogramme/-pläne, Regionalpläne) und informellen Instrumente (landesweite Tourismuskonzepte, Regionalmanagement) gegeben. Darauf aufbauend wird am Beispiel zweier bayerischer Landkreise genauer analysiert, in welcher Form die regionalen Planungsinstrumentarien das Thema „klimaverträglicher touristischer Verkehr“ inhaltlich aufbereiten und welche Akteure dabei im Einzelnen eine Rolle spielen.

Landesentwicklungsprogramme/-pläne

Die Landesentwicklungsprogramme/-pläne beinhalten im Wesentlichen die verbindlichen Ziele und abzuwägenden Grundsätze der Raumordnung zur Steuerung der Raumentwicklung in den Bundesländern und in ihren Teilräumen (Goppel 2005). Ziele und/oder Grundsätze zur Umsetzung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs finden sich beispielsweise in den Kapiteln/Unterkapiteln zur Infrastruktur, zum Klimawandel oder zum Tourismus.

In Bayern regelt das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) die Raumentwicklung auf Landesebene. Die derzeitige Entwurfsfassung des Landesentwicklungsprogramms sieht eine Entbürokratisierung, Deregulierung und Kommunalisierung vor, was durch den Verzicht einer Vielzahl von Festlegungen erreicht wird (StMWIVT 2012). Danach regelt das Landesentwicklungsprogramm nur noch das, was noch nicht an anderer Stelle (z. B. vonseiten der Fachplanungen oder in Konzepten auf informeller Ebene) geregelt wird. So wird beispielsweise auf den Themenkomplex „Tourismus, Heilbäder und Kurorte“ komplett verzichtet, weil dieser Bereich bereits im Tourismuspolitischen Konzept der Bayerischen Staatsregierung (StMWIVT 2010b) thematisiert wird. Der seit 1972 bestehende Alpenplan (vgl. Beitrag Job/Fröhlich/Geiger/Kraus/Mayer in diesem Band) hat im Entwurf des Landesentwicklungsprogramms weiterhin Bestand und regelt im Wesentlichen die Ordnung der Verkehrserschließung im Alpenraum.

Landesweite Tourismuskonzepte

Tourismuskonzepte bilden im Allgemeinen die Grundlage für die zielgerichtete Entwicklung von Tourismusdestinationen. Sie werden für Bundesländer, Regionen, Kreise oder Kommunen erstellt und analysieren in der Regel die jeweilige Ausgangssituation vor Ort und definieren Ziele, Handlungsfelder sowie Maßnahmen für eine gezielte touristische Entwicklung.

In Bayern stellt das Tourismuspolitische Konzept der Bayerischen Staatsregierung die mittel- bis langfristigen Grundlinien der bayerischen Tourismuspolitik auf Landesebene dar. Eine der Kernbotschaften lautet: „Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur mit attraktiven Verkehrsangeboten ist die Lebensader des Tourismus. Die Bayerische Staatsregierung ist bestrebt, eine gute Erreichbarkeit aller Landesteile zu gewährleisten – sei es zu Lande, zu Wasser oder in der Luft“ (StMWIVT 2010b: 4). Als konkrete Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang unter anderem die Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel, spezielle Gästekarten mit Vergünstigungen und kostenlose Fahrten im Öffentlichen Verkehr (ÖV) oder die kostengünstige oder kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) genannt (StMWIVT 2010b: 44).

Regionalpläne

Aufgabe der Regionalplanung ist primär die Erstellung und Fortschreibung der formellen Regionalpläne, die aus den Landesentwicklungsprogrammen/-plänen entwickelt werden (Schmitz 2005). Aussagen zur klimaverträglichen Abwicklung des touristischen Verkehrs werden in den Regionalplänen nur indirekt getroffen. So können beispielsweise Festlegungen zur Freiraumstruktur (Ausweisung von Grünzügen) dazu beitragen, Kaltluftentstehungsgebiete, Kaltluftabflussbahnen und Frischluftschneisen zu sichern und damit künftige höhere und länger anhaltende Sommertemperaturen abzumildern, was auch für bestimmte Tourismusdestinationen wichtig sein kann. Darüber hinaus können durch die Ausweisung von Grünzügen Erholungsfunktionen gestärkt werden. Um auf Naturgefahren – ausgelöst durch den Klimawandel – zu reagieren, besteht im Rahmen der Regionalplanung die Möglichkeit, Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für bestimmte Nutzungen (z. B. Tourismus) auszuweisen (BMVBS 2010).

In Bayern sind die jeweiligen Regionalen Planungsverbände für die Aufstellung der Regionalpläne zuständig. Die Umsetzung konkreter Projekte, wie z. B. zur Unterstützung eines klimaverträglichen Verkehrs im Tourismus, ist auf dieser Ebene derzeit allerdings nicht möglich, da die Regionalplanung in Bayern im Vergleich zur Landesplanung oder zu den Regierungen aufgrund ihrer institutionellen Struktur bisher weniger in personeller, organisatorischer und finanzieller Hinsicht auf konkrete Projekte einwirken bzw. diese fördern kann.

Regionalmanagement

Das Regionalmanagement wird vonseiten der Landesplanungen vermehrt als informelles Instrument eingesetzt, um den Aufbau regionaler, fachübergreifender Netzwerke in den Landkreisen und kreisfreien Städten zu fördern. Dazu werden im Rahmen des Regionalmanagements, ausgehend von ganzheitlichen Handlungskonzepten, verschiedene Themen der regionalen bzw. lokalen Entwicklung verknüpft und in konkreten Projekten umgesetzt (Knieling/Weick 2005: 928; Löb 2005: 942 f.).

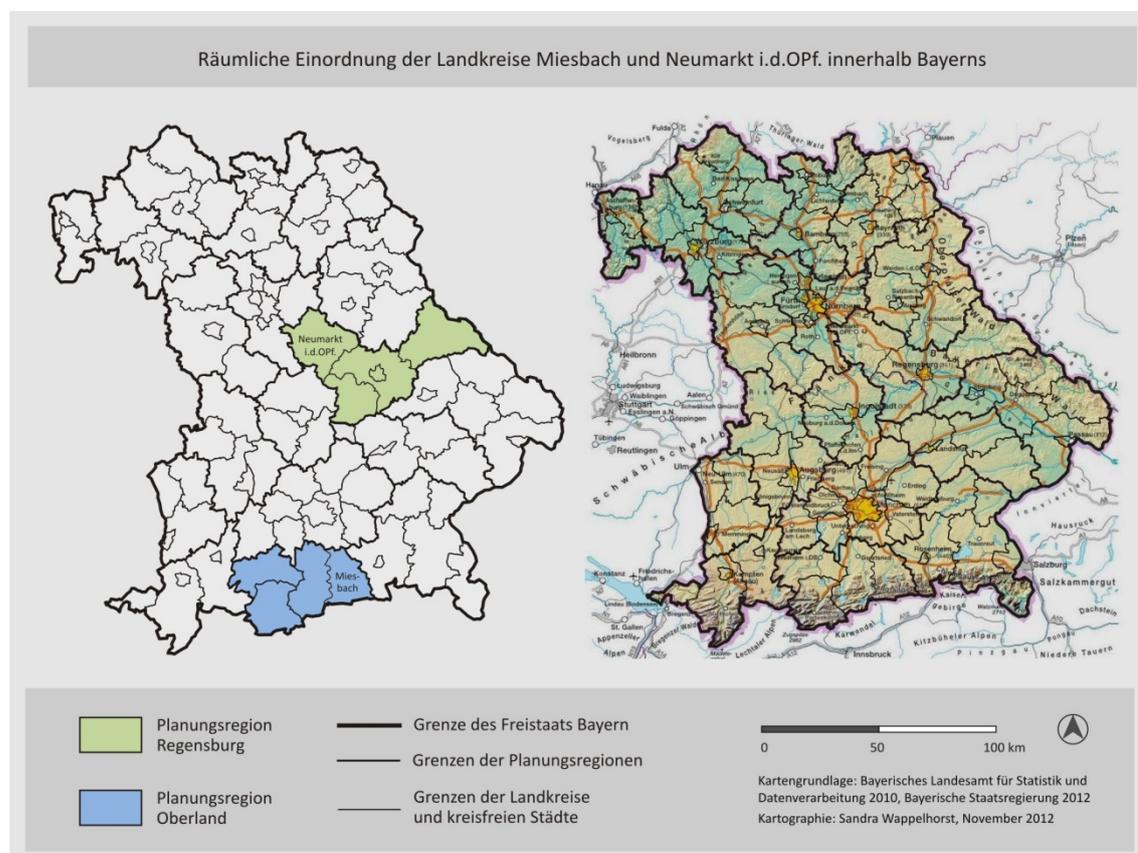
Das Regionalmanagement in Bayern wird in fachlicher und finanzieller Hinsicht durch die Landesplanung unterstützt. Auch die Themenfelder Klima, Verkehr oder Tourismus

werden von einigen Regionalmanagement-Initiativen in Bayern bereits aufgegriffen (StMWIVT 2010a).

3.2 Einsatz regionaler Planungsinstrumente am Beispiel zweier Landkreise

Vor dem Hintergrund, dass sich durch den Klimawandel Jahreszeiten möglicherweise verschieben und damit touristische Ziele verändern und Reiseströme verlagern werden, stellt sich die Frage, in welcher Form die regionale Ebene mit ihren derzeitigen formellen und informellen Instrumenten das Thema einer klimaverträglichen Verkehrsabwicklung in Tourismusdestinationen aufgreift. Dazu werden im Folgenden für zwei unterschiedliche Tourismusregionen Bayerns, dem Landkreis Miesbach und dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf. (vgl. Abbildung 1), die strukturellen Rahmenbedingungen, die jeweiligen Regionalpläne sowie die einzelnen Regionalmanagement-Initiativen näher analysiert.

Abb. 1: Räumliche Lage der Landkreise Miesbach und Neumarkt i.d.OPf.



Die Auswahl der beiden Landkreise erfolgte vor allem vor dem Hintergrund, dass in beiden Landkreisen bereits nationale Forschungsprojekte zur Anpassung an den Klimawandel durchgeführt wurden und dabei unterschiedliche Themenbereiche, unter anderem auch die Themen Tourismus und Verkehr, fokussiert wurden. Ein weiteres Kriterium waren die möglichen zukünftigen Effekte des Klimawandels auf das touristische Angebot bzw. die Nachfrage im Hinblick auf die Zielgebietsentscheidung von räumlich unterschiedlich gelegenen Tourismusregionen. Während es sich beim Landkreis Miesbach derzeit im Wesentlichen um eine Region mit erheblichem Tourismus handelt, in dem die klimatischen Änderungen zukünftig bestimmte Tourismusarten gegebenenfalls unmöglich machen (z. B. Skitourismus), stellt der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. eine Urlaubsdes-

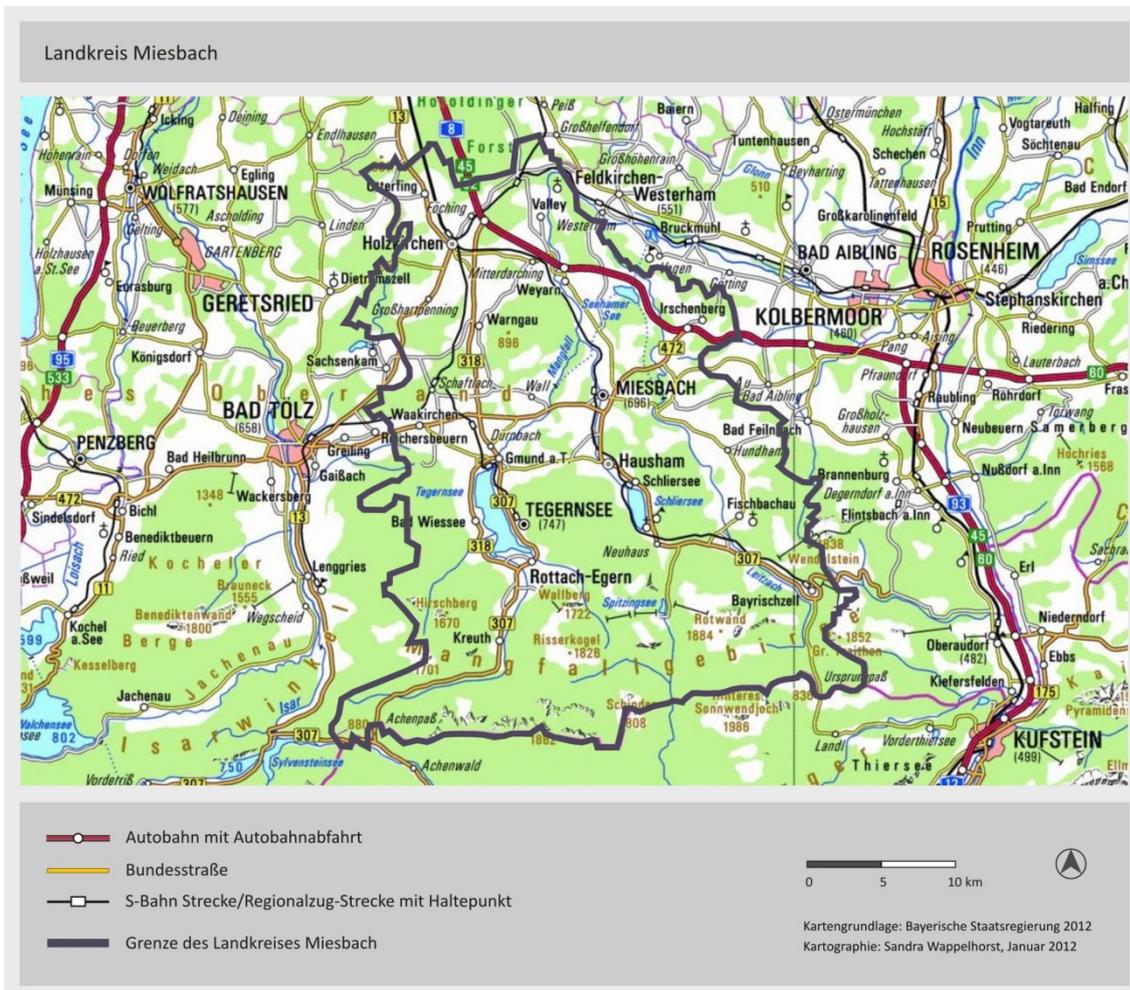
■ Klimaverträglicher touristischer Verkehr und die Rolle der Raumordnung

tionation dar, die derzeit vergleichsweise wenige Touristen akquiriert. Allerdings ist aufgrund der möglicherweise klimatisch bedingten Verschiebung des Angebots/der Nachfrage in Zukunft ein erhöhtes Potenzial speziell für den Sommertourismus wahrscheinlich.

3.2.1 Landkreis Miesbach

Der Landkreis Miesbach befindet sich im Süden Bayerns und zählt zur Planungsregion Oberland. Er umfasst sowohl alpines Gelände im Süden als auch voralpines Gelände im nördlichen Bereich (vgl. Abbildung 2). Der Landkreis besteht aus 17 Gemeinden, in denen insgesamt knapp 96.000 Menschen leben (Stand 2011) (BayLfStad 2013a: 6).

Abb. 2: Landkreis Miesbach



Der Landkreis Miesbach stellt im Wesentlichen eine Region mit erheblichem Urlaubstourismus dar (StMWIVT 2006: o.S.). So ist beispielsweise die Anzahl der Gästeübernachtungen pro Jahr in Beherbergungsbetrieben mit neun oder mehr Gästebetten seit 1997 relativ konstant und liegt bei rund 2 Millionen. Ein Großteil der Gäste kommt dabei aus dem Inland (BayLfStad 2013a: 15). Allerdings weist der Landkreis für den Fremdenverkehr grundsätzlich eine Zweiteilung auf: Während sich in den alpinen Regionen, am Tegernsee, Schliersee und Umgebung tourismusintensivere Orte befinden, ist der Tourismus im nördlich gelegenen Alpenvorland um Holzkirchen deutlich schwächer entwi-

ckelt mit „in Ansatzpunkten vorhandenem und entwicklungsfähigem Urlaubstourismus“ (StMWIVT 2006: o.S.; Landkreis Miesbach 2009a: 87).

Verkehrlich ist der Landkreis über die Bundesautobahn A 8 (München–Salzburg) und drei Bundesstraßen in das übergeordnete Straßennetz eingebunden. Die Bayerische Oberlandbahn (BOB) bedient im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) den Landkreis von/bis München (mit den End-/Starthaltestellen Bayrischzell und Tegernsee). Darüber hinaus verkehrt eine S-Bahn-Linie zwischen Holzkirchen und München. Der Regionalverkehr Oberbayern (RVO) betreibt ferner eine Reihe von Buslinien im Landkreis. Ergänzt wird das Angebot im ÖPNV im Wesentlichen durch Anruf-Sammel-Taxen. Zahlreiche regionale und überregionale Rad- und Wanderwege führen ebenfalls durch den Landkreis.

Aus Sicht der Klimaforschung wird der Landkreis Miesbach in Zukunft (bis 2050) stark von zunehmenden Jahresmitteltemperaturen und Hitzetagen sowie abnehmenden Sommerniederschlägen betroffen sein. Gleichzeitig werden in starkem Maße Frosttage abnehmen sowie Starkregenereignisse und Winterniederschläge zunehmen (LfU 2012: 9 ff.). Diese Entwicklungen betreffen potenziell auch die verkehrlichen Infrastrukturen (z. B. Beeinträchtigungen durch Überschwemmungen, Felsstürze) sowie den Tourismus (Verlängerung der Tourismussaison im Sommer, Unsicherheiten im Wintertourismus hinsichtlich der Schneesicherheit) (Pütz/Kruse/Casanova et al. 2011: 67). Der Landkreis hat sich vor diesem Hintergrund bereits intensiv mit den möglichen Folgen des Klimawandels beschäftigt und sich am grenzüberschreitenden Projekt Interreg IV B CLISP¹ beteiligt, das sich mit der Anfälligkeit alpiner Regionen gegenüber dem Klimawandel auseinandergesetzt und Anpassungsmöglichkeiten für die Regionalplanung entwickelt hat.

Regionalplan Oberland

Der Regionalplan Oberland formuliert bezogen auf einen klimaverträglichen touristischen Verkehr vor allem Ziele (Z) und Grundsätze (G), die eine nachhaltige Gestaltung des Tourismus- und Verkehrsbereichs unterstützen (vgl. Tabelle 1). Insbesondere die Förderung und der Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel in den Urlaubsdestinationen stehen im Vordergrund (Planungsverband Region Oberland 2010).

Der Klimawandel wird bislang noch nicht als Begründung für die genannten Ziele und Grundsätze herangezogen, vielmehr steht der Aspekt der Nachhaltigkeit im Vordergrund. Dazu werden konkrete Maßnahmen aufgeführt (z. B. Ausbau des Radwegenetzes, Qualitätssicherung/-verbesserung des ÖPNV, verkehrslenkende Maßnahmen). Gemeindebezogene Unterschiede bzw. Maßnahmen finden in den Ausführungen bislang noch keine Berücksichtigung.

Regionalmanagement im Landkreis Miesbach

Für den gesamten Landkreis Miesbach existiert eine Regionalmanagement-Initiative. Die Umsetzung des Regionalmanagements erfolgt durch die SMG Standortmarketing-Gesellschaft Landkreis Miesbach mbH. Grundlage des Regionalmanagements ist das landkreisweite Entwicklungskonzept „Unser Landkreis Miesbach 2014“ (Landkreis Miesbach 2009b), welches die Leitlinien der künftigen Landkreisentwicklung festlegt. Schwerpunktthema des Regionalmanagements ist unter anderem der Tourismus; spezi-

¹ CLISP (Climate Change Adaptation by Spatial Planning in the Alpine Space), Europäisches Forschungsprojekt gefördert durch das Alpine Space Programme, Projektlaufzeit 2008 bis 2011.

■ Klimaverträglicher touristischer Verkehr und die Rolle der Raumordnung

ell fokussiert werden Freizeiteinrichtungen, das Verkehrskonzept und die Stärkung der Tourismusdestination (SMG 2012).

Tabelle 2 zeigt, dass im Rahmen des Regionalmanagements derzeit ein Projekt mit Bezug zur klimaverträglichen Abwicklung des touristischen Verkehrs existiert, das vor allem strategisch und weniger umsetzungsorientiert ausgerichtet ist (SMG 2012).

Tab. 1: Aussagen zum klimaverträglichen touristischen Verkehr im Regionalplan Oberland

Fundstelle	Z/G	Wörtlicher Inhalt des Ziels (Z) bzw. Grundsatzes (G)
B IV 3.1	G	Für die Sicherung und weitere Entwicklung des Tourismus in der Region kommt der Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft, dem schonenden Umgang mit den kulturhistorisch bedeutsamen Landschaftsteilen und Denkmälern sowie der Bewahrung von kulturhistorischen Ortsteilen besondere Bedeutung zu.
B IV 3.2	G	Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Region ist den Auswirkungen auf Natur und Landschaft als Existenzgrundlage der Tourismuswirtschaft besondere Bedeutung beizumessen.
B IV 3.3	Z	Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft in der Region soll das Angebot entwickelt und qualitativ weiter verbessert werden. Dabei soll besonders auf eine stärkere saisonale Ausgeglichenheit geachtet werden. Besonderes Augenmerk soll auf die Entwicklung eines „nachhaltigen Tourismus“ und weitere naturverträgliche Formen des Tourismus gelegt werden.
B VII 2.3.1	Z	Ortsnahe Erholungsgebiete sollen von den Siedlungen auch mit dem Fahrrad verkehrssicher erreicht werden können.
B VII 3.4	Z	Als wichtige Freizeitmöglichkeit soll das Radwanderwegenetz in der Region Oberland weiter ausgebaut werden.
B IX 1.3	Z	Die stark frequentierten Erholungsgebiete sollen mit öffentlichen Personennahverkehrsmitteln attraktiv bedient werden.
B XII 2.2	Z	Die vom Straßenverkehr ausgehenden Immissionsbelastungen der Bevölkerung und der Erholungssuchenden in der Region Oberland sollen durch verkehrslenkende Maßnahmen und attraktive Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln verringert werden. Auf die Errichtung eines dichten Netzes von Tankstellen mit bleifreiem Benzin [sic] soll hingewirkt werden.
B XII 3.2	Z	Der Schutz vor Verkehrslärm, insbesondere in den Fremdenverkehrsgebieten der Region, soll im Rahmen der Verkehrs- und Bauleitplanung beachtet werden. Notwendige Lärmschutzvorkehrungen sollen vom Verursacher bzw. vom Straßenbaulastträger in ausreichendem Maß vorgesehen werden.
B XII 3.3	Z	Es soll darauf hingewirkt werden, dass die Lärmemissionen aus Gewerbe- und Industriegebieten in Wohngebiete und Erholungseinrichtungen der Region möglichst gering gehalten werden.

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Planungsverband Region Oberland (2010)

Tab. 2: Regionalmanagement Miesbach – Projekte

Projekte	Inhalte	Zuständige Akteure
Verkehrskonzept für den Landkreis Miesbach	Anknüpfend an das Verkehrskonzept des Landkreises Miesbach sollen weitere Themenfelder im Bereich Verkehr untersucht werden (z. B. Jobticket, Anbindung der Gewerbegebiete an den ÖPNV, weitere Haltestellen der BOB).	Begleitung eines Projektseminars an der Technischen Universität München durch das Regionalmanagement (SMG Standortmarketing-Gesellschaft Landkreis Miesbach mbH)

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an SMG (2012)

Im bereits angesprochenen Landkreisentwicklungskonzept werden darüber hinaus verschiedene Schlüsselprojekte zur Umsetzung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs aufgeführt. Dazu zählen die Umsetzung einer einheitlichen Wanderwegebeschilderung, die Einführung einer All-inclusive-Gästekarte für den ÖPNV, die Ausweitung der RVO-Gästekarte und die Aufstellung eines landkreisweiten Verkehrskonzeptes (Landkreis Miesbach 2009b: 62 ff.). Die in Tabelle 3 aufgeführten Schlüsselprojekte wurden zum Teil bereits umgesetzt bzw. erarbeitet, wie beispielsweise das landkreisweite Verkehrskonzept (Landratsamt Miesbach 2012).

Tab. 3: Landkreisentwicklungskonzept Miesbach – Schlüsselprojekte

Projekte	Inhalte	Zuständige Akteure
Einheitliche Wanderwegebeschilderung	Im gesamten Landkreis Miesbach sollen die Wanderwege einheitlich beschildert werden.	Tourismusverband Alpenregion Tegernsee Schliersee e. V. unter Einbindung aller 17 Gemeinden im Landkreis
Gästekarte – All-inclusive-Card	Es soll eine elektronische Gästekarte entwickelt werden, mit der die Nutzung des regionalen Busverkehrs und diverser Freizeitangebote kostenfrei möglich ist.	Tegernseer Tal Tourismus GmbH/Tourismusverband Alpenregion Tegernsee Schliersee e. V. gemeinsam mit Gemeinden und Landkreis
Ausweitung RVO-Gästekarte	Es soll geprüft werden, ob eine Ausweitung der bestehenden Tegernseer Gästekarte, die eine kostenlose Nutzung des regionalen Busverkehrs ermöglicht, auf weitere Regionen im Landkreis bzw. auf den gesamten Landkreis möglich ist.	Tourismusverband Alpenregion Tegernsee Schliersee e. V. in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement (Standortmarketing - Gesellschaft Landkreis Miesbach mbH) sowie Gemeinden und Verkehrsträgern
Landkreisweites Verkehrskonzept	Für den Landkreis Miesbach soll ein landkreisweites Verkehrskonzept unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger erstellt werden (Verbesserungen bei den einzelnen Verkehrsträgern, optimale Abstimmung und Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern).	Landkreis, Gemeinden, Straßenbauamt, Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), Bayerische Oberlandbahn (BOB), Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), Deutsche Bahn (DB), weitere Anbieter/Träger von Verkehrsleistungen sowie Vertreter von Interessengruppen

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Landkreis Miesbach (2009b: 62 ff.)

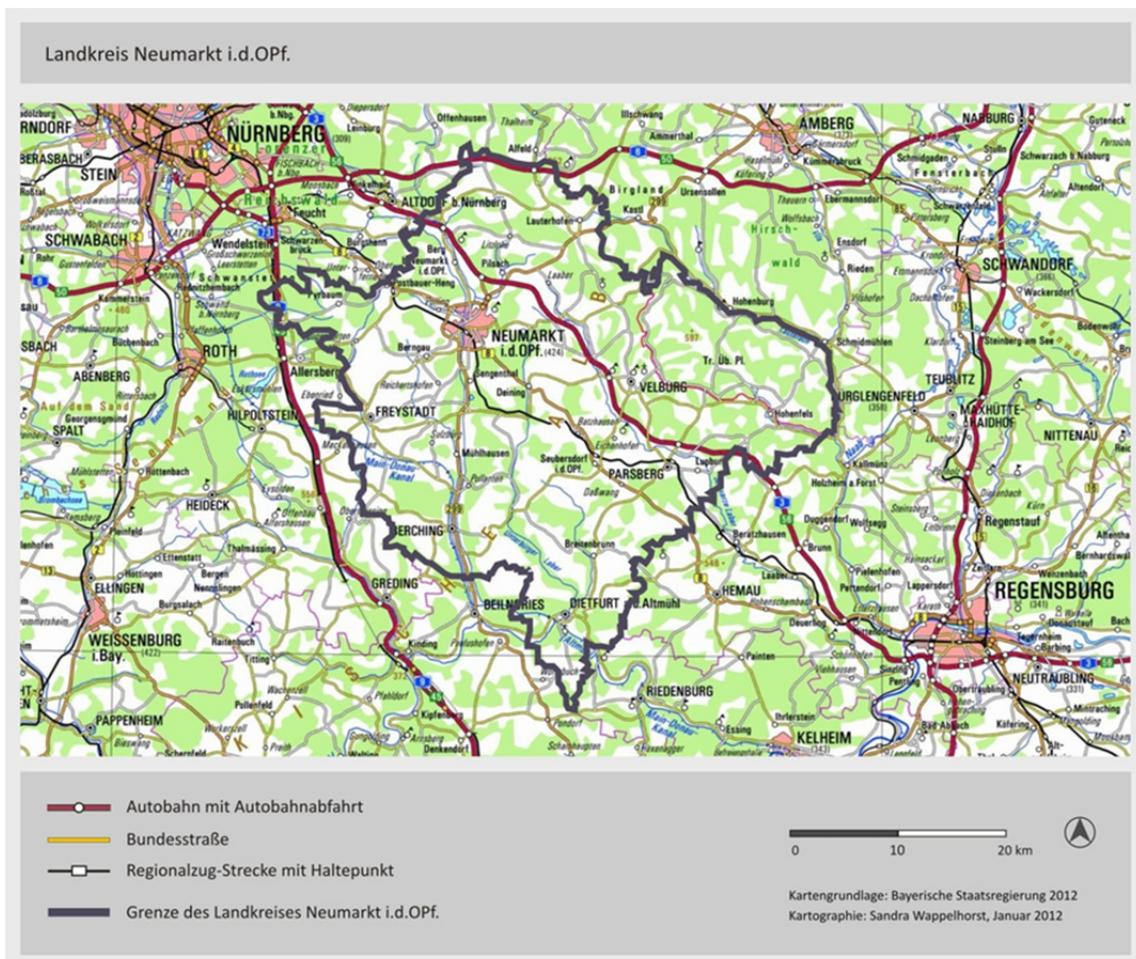
■ Klimaverträglicher touristischer Verkehr und die Rolle der Raumordnung

Aus Akteurssicht werden die im Landkreisentwicklungs-konzept dargestellten Projekte vor allem durch die lokalen bzw. regionalen Tourismusorganisationen (Tegernseer Tal Tourismus GmbH und Tourismusverband Alpenregion Tegernsee Schliersee e.V.) gesteuert, unter Einbindung der betroffenen Akteure wie dem Landkreis, den Gemeinden, den ÖPNV-Aufgabenträgern auf den verschiedenen räumlichen Ebenen oder den Vertretern bestimmter Interessengruppen. Das Regionalmanagement wird lediglich bei der Ausweitung der RVO-Gästekarte als Projektpartner genannt (Landkreis Miesbach 2009b).

3.2.2 Landkreis Neumarkt i.d.OPf.

Der Landkreis Neumarkt i.d.OPf. befindet sich zwischen den Großstädten Nürnberg und Regensburg (vgl. Abbildung 3). In den insgesamt 19 Städten und Gemeinden des Landkreises leben rund 128.000 Einwohner (Stand 2011) (BayLfStaD 2013b: 6).

Abb. 3: Landkreis Neumarkt i.d.OPf.



Der Landkreis stellt eine Destination dar, in der Ansatzpunkte für den Urlaubstourismus vorhanden und entwicklungsfähig sind. Lediglich im Süden des Landkreises, dem sogenannten Altmühltal, besteht erheblicher Urlaubstourismus, der seit den 1990er Jahren stetig zunimmt. Im Vergleich zum Landkreis Miesbach fallen die Gästeübernachtungen pro Jahr im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. deutlich geringer aus. Diese lagen in Beherbergungsbetrieben mit neun und mehr Gästebetten im Jahr 1997 bei 350.000 und sind

seitdem fast kontinuierlich gestiegen auf fast 400.000 Gästeübernachtungen im Jahr 2011. Auch hier überwiegen im Zeitverlauf die Übernachtungen von Inlandsgästen (BayLFStaD 2013b: 15).

Verkehrlich ist der Landkreis über die Bundesautobahnen A 3 (Nürnberg–Regensburg), A 6 (Nürnberg–Prag), A 9 (Nürnberg–München) und zwei Bundesstraßen in das übergeordnete Straßennetz eingebunden. Knotenpunkt für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr ist der Bahnhof der Stadt Neumarkt. Zusätzlich existiert eine S-Bahn-Linie zwischen Nürnberg und der Stadt Neumarkt. Der Landkreis wird darüber hinaus durch zahlreiche Buslinien bedient, in der Stadt Neumarkt verkehren außerdem städtische Busse. Der gesamte Landkreis ist in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, der südöstliche Teil zusätzlich auch in den Regensburger Verkehrsverbund integriert. In Ergänzung zum ÖPNV kommen vor allem Anruf-Sammel-Taxen zum Einsatz. Ferner führen mehrere überregionale Rad- und Wanderwege durch den Landkreis.

Aus Sicht der Klimaforschung wird der Landkreis in Zukunft (bis 2050) stark von zunehmenden Jahresmitteltemperaturen und Hitzetagen sowie abnehmenden Sommerniederschlägen betroffen sein (LfU 2012: 9 ff.) – mit den bereits erwähnten Folgen für den Verkehrs- und Tourismusbereich. Auch hier wurden bereits im Rahmen eines Modellprojektes – Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel (KLIMA MORO)“² – raumplanerische Handlungsstrategien und Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel für verschiedene Themenfelder entwickelt, unter anderem zu den Bereichen Infrastruktur und Tourismus (Jacoby/Beutler/Wappelhorst 2011).

Regionalplan Regensburg

Der Regionalplan Regensburg formuliert für die Bereiche Tourismus und Verkehr vor allem Ziele (Z) und Grundsätze (G) die darauf abzielen, diese möglichst umweltverträglich zu gestalten bzw. abzuwickeln (vgl. Tabelle 4). Die möglichen Auswirkungen des Klimawandels werden ebenfalls aufgegriffen: So wird als ein Ziel formuliert, dass die Fremdenverkehrswirtschaft in ihrer Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessert und insbesondere im Hinblick auf eine Saisonverlängerung entsprechend den örtlichen Gegebenheiten sowie unter Berücksichtigung der ökologischen Erfordernisse ausgebaut werden soll (Regionaler Planungsverband Regensburg 2011: 48).

Auf die Bedeutung informeller Instrumente wird ebenfalls hingewiesen: „Für die weitere Entwicklung der Region wird es auch künftig bestimmend sein, das regionseigene Entwicklungspotential und vorhandene positive Standortfaktoren zu nutzen und auszubauen. [...] Einen geeigneten Ansatz zur Umsetzung kann das Regionalmanagement darstellen“ (Regionaler Planungsverband Regensburg 2011: 24).

² Forschungsprojekt gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS), Projektlaufzeit 2010 bis 2011.

Tab. 4: Aussagen zum klimaverträglichen touristischen Verkehr im Regionalplan Regensburg

Fundstelle	Z/G	Wörtlicher Inhalt des Ziels (Z) bzw. Grundsatzes (G)
A II 4.1	G	Es ist anzustreben, den allgemeinen ländlichen Raum in den Mittelbereichen Neumarkt i.d.OPf., Neutraubling und Regensburg wie folgt zu entwickeln: [...] In den Nahbereichen Beratzhausen, Berching, Kallmünz und Wörth a. d. Donau/Wiesent (nördlich der Donau) kommt dem weiteren natur- und umweltverträglichen Ausbau des Tourismus besondere Bedeutung zu.
A II 4.3.3	G	Im Mittelbereich Parsberg sowie im Allgemeinen ländlichen Raum im Mittelbereich Neumarkt i.d.OPf. ist anzustreben [...] den Tourismus, vor allem im Gebiet des Naturparks Altmühltal und im Raum Parsberg/Lupburg/Velburg, im Einklang mit den ökologischen Erfordernissen weiter auszubauen.
B II 1	Z	In den geplanten Naturparks soll durch landschaftsschonende Siedlungsentwicklung und Ausführung von Infrastrukturmaßnahmen der Erholungswert und die Fremdenverkehrsattraktivität erhalten und verbessert werden.
B III 2	Z	In den Teilräumen der Region, die stärker der Erholung oder dem Fremdenverkehr dienen, soll beim Ausbau des ländlichen Straßen- und Wegenetzes verstärkt der Erholungsnutzung Rechnung getragen werden.
B IV 2.5	Z	Die Fremdenverkehrswirtschaft soll in ihrer Wettbewerbsfähigkeit weiter verbessert und insbesondere im Hinblick auf eine Saisonverlängerung [...] ausgebaut werden.
B IV 2.5.3	Z	In den Gebieten mit erheblichem Fremdenverkehr soll darauf hingewirkt werden, dass der Fremdenverkehr gesichert und weiterentwickelt wird, insbesondere im Bereich des Oberpfälzer Jura in den Gemeinden Berching, Breitenbrunn, Dietfurt a. d. Altmühl und Riedenburg.
B VII 3.4	Z	In den Fremdenverkehrsgebieten soll ein weiträumiges System von Reitwanderwegen angestrebt werden.
B IX 2.1	Z	Der öffentliche Personennahverkehr soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsinfrastruktur, der Attraktivitätssteigerung in den Tourismusgebieten sowie der Herstellung und Sicherstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilen der Region als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Berücksichtigung der regionsspezifischen Ziele zur Entwicklung der Raumstruktur ausgestaltet werden.

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Regionaler Planungsverband Regensburg (2011)

Regionalmanagement im Landkreis Neumarkt i. d. OPf.

Konzeptionelle Grundlage für die insgesamt zwei Regionalmanagement-Initiativen im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. bilden das Regionale Entwicklungskonzept der Regionalen Innovationsagentur REGINA (Lokale Aktionsgruppe REGINA-Neumarkt 2007) und das Regionale Entwicklungskonzept Naturpark- und Welterberegion Altmühl-Jura (Lokale Aktionsgruppe Altmühl-Jura 2008), die jeweils aufbauend auf Leitbildformulierungen Entwicklungsziele und konkrete Handlungsfelder für die Region definieren.

Zu den zwei Regionalmanagement-Initiativen im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. zählen das Regionalmanagement Neumarkt i.d.OPf. und das Regionalmanagement Altmühl-Jura:

- Das Regionalmanagement Neumarkt i.d.OPf. besteht aus den 16 nördlichen Städten und Gemeinden des Landkreises und wird durch die REGINA GmbH betreut. REGINA GmbH ist das Kürzel für „Regionale Innovationsagentur“, die seit 1997 die nachhaltige Entwicklung in der Region fördert. Gesellschafter sind die 18 Gemeinden des Landkreises Neumarkt i.d.OPf. und der Landkreis selbst. Die Schwerpunktthemen des Regionalmanagements sind breit gestreut und decken die Bereiche Tourismus, Wirtschaft, Landwirtschaft, Energie und Umwelt ab.³
- Am Regionalmanagement Altmühl-Jura sind elf Kommunen beteiligt. Es erstreckt sich über insgesamt drei Landkreise; aus dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf. sind drei südliche Gemeinden beteiligt. Umgesetzt wird das Regionalmanagement durch die Lokale Aktionsgruppe (LAG) Altmühl-Jura e.V. Schwerpunktthemen sind die Entwicklung von Lebensraumqualität und Generationennetzen, die Sicherung und Erlebarmachung regionaler Geschichte, Kultur und Natur, die touristische Erschließung und Angebotsentwicklung sowie die regionale Wertschöpfung und Angebotsvernetzung (StMWIVT 2010a: 28).

Tabelle 5 gibt einen Überblick über geplante Projekte der zwei Regionalmanagement-Initiativen, die in einem direkten bzw. indirekten Zusammenhang zum Thema „klimaverträglicher touristischer Verkehr“ stehen.

Tab. 5: Landkreisentwicklungskonzepte im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. – Schlüsselprojekte

Projekte	Inhalte	Zuständige Akteure
Rad- und Wanderwegenetz	Um Wandern und Radfahren insbesondere im Freizeitbereich zu fördern, sollen Wege, die zu Sehenswürdigkeiten in der Region führen, ausgeschildert und Wege im schlechten baulichen Zustand aufbereitet werden.	Regionalmanagement REGINA GmbH
Wandern mit Profil/Qualifizierung des Wanderangebotes	Unter Berücksichtigung der verschiedenen Zielgruppen für das Wandern und der vorhandenen Wege soll eine modellhafte Qualifizierung und Klassifizierung der Wanderrouten im Gebiet vorgenommen werden.	Regionalmanagement LAG Altmühl-Jura e.V. in Zusammenarbeit mit Naturpark Altmühltal/ Landkreis Eichstätt
Wissen wo's lang geht/ abgestimmte Infostationen	Es sollen gemeindeweite, aufeinander abgestimmte Infostationen errichtet werden, die über die Besonderheiten am Standort, nahe gelegene Wanderwege, Museen etc. sowie über das Gastronomie- und Beherbergungsangebot Auskunft geben.	Gemeinden LAG Altmühl-Jura e.V. in Zusammenarbeit mit Naturpark Altmühltal/ Landkreis Eichstätt
MORO – Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel	Im Rahmen des Projektes wurden für verschiedene Handlungsfelder, unter anderem Tourismus und Verkehr, Handlungsstrategien für die Regionalplanung und -entwicklung zur Anpassung an den Klimawandel zusammen mit den Akteuren vor Ort entwickelt.	Regionalmanagement REGINA GmbH

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Lokale Aktionsgruppe REGINA-Neumarkt (2007) und Lokale Aktionsgruppe Altmühl-Jura (2008)

³ Vgl. <http://www.reginagmbh.de> (17.07.2013).

Insgesamt werden vonseiten der zwei Regionalmanagement-Initiativen vor allem Projekte umgesetzt, bei denen es um die Verbesserung bzw. Angebotserweiterung der touristischen Wander- und Radwege geht. Das Thema ÖPNV zur Umsetzung einer nachhaltigen touristischen Verkehrsabwicklung wird bislang noch nicht thematisiert.

Aus Akteurssicht findet vor allem eine Zusammenarbeit mit den betroffenen Landkreisen bzw. Gemeinden statt. Die Tourismusverbände bzw. -organisationen wirken bei den genannten Projekten nicht mit.

Strategisch ist das bereits abgeschlossene Projekt „MORO – Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel“ zu werten. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass aus Sicht der regionalen Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft das Thema Tourismus vor dem Hintergrund der Klimadiskussion im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. bislang eine untergeordnete Rolle spielt. So werden die regionale Handlungspriorität für den Wintertourismus sowie sonstige Tourismusformen als gering eingeschätzt. Die Handlungspriorität für den Verkehrsbereich wird mittelmäßig eingestuft, im Vordergrund stehen im Landkreis vor allem die Themen Energie- und Landwirtschaft (Jacoby/Beutler/Wappelhorst 2011: 133).

3.3 Zusammenfassung

Die Auswertung der beiden Regionalpläne Oberland und Regensburg zeigt, dass die umweltverträgliche Abwicklung des touristischen Verkehrs in den Zielen und Grundsätzen Berücksichtigung findet, allerdings nur im Regionalplan Regensburg mit Bezug zum Klimawandel. Deutlich wird der Unterschied der Aussagedichte bezogen auf die umweltverträgliche Abwicklung des touristischen Verkehrs, die im Regionalplan Oberland deutlich höher ausfällt als im Regionalplan Regensburg, was mit der größeren Bedeutung des Tourismus im Alpenraum zusammenhängen dürfte.

Im Rahmen des Regionalmanagements existieren in beiden Landkreisen Projekte bzw. Projektansätze zur Umsetzung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs. Im Landkreis Miesbach werden vor allem strategische Planungen unterstützt, während im Landkreis Neumarkt i.d.OPf. vor allem infrastrukturelle Maßnahmen im Vordergrund stehen. Das Beispiel Miesbach zeigt, dass aus Akteurssicht die Umsetzung von Projekten zur Förderung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs vor allem von den Tourismusorganisationen gesteuert wird und dass das Regionalmanagement in diesem Zusammenhang bislang eine untergeordnete Rolle spielt.

Die Analyse der raumordnerischen Instrumente in den zwei beispielhaften Landkreisen zeigt, dass sowohl in den Regionalplänen als auch auf Ebene des Regionalmanagements noch Potenziale bestehen, das Themenspektrum in Richtung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs zu ergänzen bzw. auszuweiten und im Rahmen von konkreten Projekten umzusetzen.

4 Handlungsempfehlungen für die Regionalplanung zur Unterstützung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs

Die vorangegangenen Ausführungen zeigen, dass insbesondere die informelle Ebene in Bayern Leitlinien, Projekte und Maßnahmen zur Unterstützung einer klimaverträglichen Abwicklung des Verkehrs im Tourismus aufgreift. Allerdings bestehen noch deutliche Potenziale zur Einbindung des Regionalmanagements in lokale bzw. regionale Netzwerke.

Die Integration des Themenfeldes in die Regionalpläne ist zwar ebenfalls wichtig, jedoch kann die Regionalplanung in Bayern nur begrenzt bei der Vorbereitung und Umsetzung konkreter Projekte mitwirken, da ihr im Vergleich zu anderen Verbänden (z.B. Verband Region Stuttgart) kein operativer Geschäftsbereich für diese Aufgaben zur Verfügung steht. Allerdings kann die Landesplanung den Gemeinden bzw. Landkreisen bei der Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs in fachlicher und finanzieller Hinsicht zur Seite stehen. Dazu steht ihnen das Instrument des Regionalmanagements zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, in zwei Richtungen zu agieren, d.h.

- die übergeordneten Instanzen (Landes- oder Regionalplanung) geben in ihren formellen Programmen und Plänen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalpläne) die langfristig angestrebten verkehrlichen und/oder tourismusbezogenen Ziele und Grundsätze vor und ergänzen diese um konkrete Maßnahmen;
- die Landesplanung unterstützt die Gemeinden bzw. Landkreise bei der kurz- bzw. mittelfristigen Initiierung und Umsetzung von Projekten im Rahmen des Regionalmanagements.

Im Fokus stehen im Folgenden aufgrund des lokalen bzw. regionalen Bezugs vor allem Maßnahmen auf Ebene der Urlaubsdestinationen selbst. Allerdings sind diese im Kontext mit flankierenden Maßnahmen zu verstehen, die bereits bei der An- und Abreise der Gäste ansetzen, um eine klimaverträgliche Abwicklung der gesamten Mobilitätskette sicherzustellen.

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen sollten dabei nicht allein vonseiten des Regionalmanagements initiiert und umgesetzt werden, sondern unter Einbeziehung der lokal/regional relevanten bzw. betroffenen Akteure, zu denen beispielsweise Landkreise, Gemeinden, ÖPNV-Aufgabenträger auf den unterschiedlichen räumlichen Ebenen, weitere Mobilitätsdienstleister (z.B. Fahrradhändler, Carsharing-Organisationen, Taxiunternehmen), lokale und regionale Tourismusorganisationen, Hotelbetriebe, Fachbehörden sowie lokale Vereine oder Interessengruppen zählen. Falls Projekte bereits bestehen oder sich in der Konzeptions- bzw. Umsetzungsphase befinden, sollte das Regionalmanagement bestrebt sein, sich daran zu beteiligen.

Aus strategischer Sicht ist es zunächst sinnvoll, auf lokaler bzw. Landkreisebene konzeptionelle Grundlagen zur Umsetzung eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs zu schaffen. Auf diesen Grundlagen sind anschließend konkrete Maßnahmen festzulegen und zu priorisieren. Diese sollten sich vor allem auf die verschiedenen Verkehrsträger (Auto, öffentlicher Verkehr, Fahrradverkehr, Fußverkehr/Wandern), touristische Angebote, den Einsatz klimaverträglicher Fahrzeuge und die Bewerbung dieser Angebote beziehen. Die Rolle des Regionalmanagements kann für jedes Projekt als Initiator, Begleiter oder auch Projektumsetzer verstanden werden.

Landkreisweites Verkehrskonzept

Um aufeinander abgestimmte Ziele und Maßnahmen zu entwickeln, die mit dem Verkehrssystem verwirklicht werden sollen, ist zunächst die Erarbeitung oder Weiterentwicklung eines landkreisweiten Verkehrskonzeptes sinnvoll. Die strategisch-konzeptionelle Ausrichtung des landkreisweiten Verkehrs im Allgemeinen sowie des touristischen Verkehrs im Speziellen sollte dabei als wichtige Grundlage für die konkrete Umsetzung von verkehrsbezogenen Maßnahmen dienen, unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger. So werden beispielsweise im Verkehrskonzept des Landkreises Mies-

bach als Unterziele für den touristischen Verkehr die Verbesserung der Verkehrsbedingungen bei Bahn und Straße sowie die Einbindung des Ökologiedenkens in das Werkkonzept genannt (Landratsamt Miesbach 2012).

Gepäcktransport/Shuttleservice/Abholservice

Um eine klimaverträgliche An- bzw. Abreise und Abwicklung des touristischen Verkehrs ohne privaten Pkw in den Tourismusdestinationen und am Urlaubsort selbst zu gewährleisten, sollten Möglichkeiten eines Gepäcktransports, Shuttleservices bzw. Abholservices geprüft werden. Falls bereits Anbieter (z. B. Hotels) diese Dienstleistung zur Verfügung stellen, sollte ein weiterer, vernetzter Ausbau erfolgen. Dieser Service kann sowohl vor Ort eingesetzt werden, z. B. vom Bahnhof bis zum Hotel (vgl. Abbildung 4), als auch überregional von der Haustür bis zur Urlaubsdestination.

Gästekarte

Um die Nutzung des ÖPNV in der Urlaubsdestination attraktiver zu gestalten und dessen Nutzung zu steigern, sollte überprüft werden, ob eine kostenlose Nutzung des lokalen bzw. regionalen Busverkehrs möglich ist. Dies kann beispielsweise in Form einer Gästekarte erfolgen, die neben Vergünstigungen für Attraktionen am Urlaubsort die kostenlose Nutzung des ÖPNV ermöglicht. So bietet beispielsweise die TegernseeCard (vgl. Abbildung 4) freie Fahrt um den Tegernsee mit den Bussen des RVO, ermäßigte Eintrittspreise für unterschiedliche Freizeitaktivitäten und die kostenlose Teilnahme an Führungen, Wanderungen und kulturellen Veranstaltungen.⁴ Eine Erweiterung auf mehrere Urlaubsregionen zur Steigerung der Effizienz sollte dabei angestrebt werden. Beispielhaft sei die KONUS-Gästekarte der Region Schwarzwald genannt, die den Touristen die kostenlose Nutzung von Bussen und Bahnen in neun Verkehrsverbänden der Ferienregion Schwarzwald ermöglicht.⁵

Abb. 4: Gepäcktransport/Shuttleservice/Abholservice und Gästekarte



Quelle: Eigene Fotos. Links: Shuttleservice/Abholservice Hotel Alpengsonne, Bad Wiessee;
rechts: Gästekarte der Ferienregion Tegernsee

⁴ Vgl. <http://www.tegernsee.com/service/gaestekarte.html> (17.07.2013).

⁵ Vgl. <http://www.schwarzwald-tourismus.info/Service/konus> (17.07.2013).

Wander-, Ski-, Biker- und Bäderbusse

Eine weitere Möglichkeit, um am Urlaubsort ganz auf das Auto verzichten zu können, stellen spezielle Busservices zu bestimmten Zielen in der Urlaubsregion dar. Diese sollten sich an den verschiedenen Bedürfnissen der Touristen orientieren und beispielsweise für Wanderer, Skifahrer, Biker oder Badegäste zugänglich sein. Falls bereits derartige Angebote bestehen, sollten diese auf ihre Effizienz überprüft und gegebenenfalls ausgebaut bzw. erweitert werden. Eine kostenlose Nutzung dieser Wander-, Ski-, Biker- oder Bäderbusse, beispielsweise als Leistung einer Gästekarte, sollte dabei angestrebt werden.

Radverleih und Einsatz von e-Bikes/Pedelecs

Neben der Attraktivierung des ÖPNV sollten auch Radverleihstandorte auf- bzw. ausgebaut werden, um den Touristen die Möglichkeit zu bieten, während ihres Urlaubs mit Fahrrädern klimaverträglich zu ihren Zielen zu gelangen. Neben dem konventionellen Radverleih sollten auch e-Bikes/Pedelecs zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 5), um beispielsweise auch mobilitätseingeschränkten Urlaubern den Umstieg vom privaten Pkw auf das Fahrrad zu erleichtern. So zeigt etwa eine Studie zur Nutzung von e-Bikes und Pedelecs im Urlaub, dass im Jahr 2010 jeweils 4% der deutschen Radurlauber und Radausflügler ihre Touren auf dem e-Bike zurücklegten. Für die zukünftige Nutzung im Urlaub können sich 35% der deutschen Radurlauber vorstellen, ein Elektrofahrrad bzw. ein Pedelec zu nutzen; bei den Radausflüglern sind es 33% (Trendscope 2010).

Wander-/Radwanderwege entlang der Flüsse und Seen

Zusätzlich zum Ausbau von Radverleihangeboten sollte überprüft werden, wo in der jeweiligen Urlaubsdestination ein umweltverträglicher Ausbau von Wander- bzw. Radwanderwegen erfolgen kann. Im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel sollte dabei auf eine ausreichende Schattenbildung durch Bäume und eine robuste Ausführung vor dem Hintergrund von zunehmender Hitze, Hochwasser- und Starkregenereignissen geachtet werden (vgl. Abbildung 6).

Abb. 5: Angebot von Elektrofahrrädern



Quelle: Eigene Fotos. Links: Information über hoteleigene Elektrofahrräder, Hotel Bellevue, Bad Wiessee; rechts: Verleih von Elektrofahrrädern in Rottach-Egern

Abb. 6: Wander-/Radwanderwege entlang von Flüssen und Seen



Quelle: Eigenes Foto. Beschattete Wander- und Radwanderwege entlang des Tegernsees

Klimaverträgliche Fahrzeuge – e-Autos

Um eine klimaverträgliche Abwicklung des Individualverkehrs in touristischen Gebieten zu ermöglichen, sollte auch die Möglichkeit der Nutzung von Elektroautos als Alternative zum privaten Pkw geprüft werden. Denkbar wäre beispielsweise, dass elektrobetriebene Fahrzeuge (e-Fahrzeuge) bei Autohändlern in der Urlaubsdestination für bestimmten Zeiten (stunden- oder tageweise) gemietet werden können. Auch die Nutzung von e-Fahrzeugen im Rahmen von Carsharing ist denkbar. Dazu sollten zunächst die entsprechenden Angebote geschaffen und getestet werden, wie beispielsweise derzeit im Rahmen des Projektes e-GAP intermodal⁶ in der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen, wo elektrisch betriebene Carsharing Fahrzeuge der Deutschen Bahn (e-Flinkster) zum Einsatz kommen.

Flexible Bedienungsformen

Zur flexibleren und nachfrageorientierten Gestaltung der ÖPNV-Angebote und zur Sicherstellung der Anschlussmobilität vor Ort, z. B. bei Anreise mit der Bahn oder dem (Fern-)Bus, sollten Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxen, Rufbusse oder auch Dienstleistungen wie Carsharing als Ergänzung auf- bzw. ausgebaut werden.⁷

Information/Beratung über klimaverträgliche Verkehrsangebote

Den Urlaubern sollten Informationen und Beratungsangebote über klimaverträgliche Mobilitätsalternativen in der jeweiligen Urlaubsdestination angeboten werden (vgl. Abbildung 7). Dies kann durch die Auslage von Informationen in den Beherbergungsbetrieben erfolgen oder auf deren Internetseiten. Damit sich die Urlauber bereits im Vorfeld der Reise über die Mobilitätsalternativen informieren können, sollten landkreis- oder regionsbezogene Informationen auf den Internetseiten der Tourismusverbände oder auch des Regionalmanagements zur Verfügung gestellt werden. Vor Ort sollten Anlaufstellen, beispielsweise die Tourismusinformationen, über die verschiedenen klimaver-

⁶ Projekt im Rahmen der Modellkommune für Elektromobilität „e-GAP Garmisch-Partenkirchen“, gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT), Projektlaufzeit 2013 bis 2015.

⁷ Vgl. <http://www.e-gap.de/intelligente-mobilitaet/> (26.09.2013).

träglichen Mobilitätsangebote informieren und den Touristen diesbezüglich beratend zur Seite stehen.

Abb. 7: Informationen über klimaverträgliche Mobilitätsangebote



Quelle: Eigene Fotos. Broschüren zum Thema klimaverträgliche Mobilität, Information zu e-Bike-Ladestationen an der Tourismusinformation Bad Wiessee

Die dargestellten Maßnahmen lassen sich sinnvoll in die Arbeit des Regionalmanagements einbinden und zielen zunächst vor allem darauf ab, die Mobilität am Urlaubsort so klimaverträglich wie möglich abzuwickeln und den touristischen Individualverkehr so gering wie möglich zu halten. Langfristig können diese Maßnahmen – gekoppelt mit verkehrsbezogenen Maßnahmen für weitere Nutzergruppen – dazu beitragen, Tourismusdestinationen komplett autofrei zu gestalten, wie dies beispielsweise auf einigen ostfriesischen Inseln bereits der Fall ist. Ähnliche Ansätze existieren in den deutschen Alpendestinationen nur teilweise. Allerdings kann hier ein Ort wie Zermatt in der Schweiz als positives Beispiel dafür herangezogen werden, dass langfristig Alternativen zum privaten Pkw als An- und Abreiseverkehrsmittel geschaffen werden können.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, den Sinn und die Notwendigkeit der vorgestellten Maßnahmen zu kommunizieren, um damit eine breite Akzeptanz vonseiten der verschiedenen Akteure zu erzielen und langfristig zu einer Verhaltensänderung in Richtung einer klimaverträglichen Abwicklung des Verkehrs in den Tourismusdestinationen beizutragen.

5 Fazit und Ausblick

Die Raumordnung auf regionaler Ebene bietet gute Möglichkeiten, die Belange eines klimaverträglichen touristischen Verkehrs aufzugreifen. Vor dem Hintergrund langfristiger Planungshorizonte sollte die Regionalplanung deshalb in den Regionalplänen bereits Grundsätze und Ziele formulieren, die den Klimawandel im Allgemeinen und auch eine klimaverträgliche Abwicklung der Mobilität in den Urlaubsregionen im Speziellen berücksichtigen.

Das Regionalmanagement bietet aufgrund seiner Umsetzungsorientierung sowie kurzfristiger Planungshorizonte im Gegensatz zu den Regionalplänen gute Möglichkeiten, zeitlich flexibel auf neue Maßnahmen, auch vor dem Hintergrund der Klimadiskussion,

zu reagieren und aufgrund des lokalen Bezugs die spezifischen lokalen und regionalen Eigenarten bei der Aufnahme und Umsetzung von Projekten zu berücksichtigen.

Insgesamt sollte die Regionalplanung in Bayern auf formeller Ebene (weiterhin) den Klimawandel im Allgemeinen und eine klimaverträgliche Mobilität im Tourismus im Speziellen berücksichtigen. Aufgrund der Schwäche der Regionalplanung in Bayern hinsichtlich finanzieller und personeller Kapazitäten sollte das Regionalmanagement weiterhin unterstützend tätig bleiben und konkrete Projekte auf Landkreisebene sowohl anstoßen als auch umsetzen, und zwar unter Einbindung der Fachplanungen und der betroffenen Akteure vor Ort.

Literatur

- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2012): „Zugspitz-Thesen“: Klimawandel, Energiewende und Raumordnung. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 90.
- BayLfStaD – Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2013a): Statistik kommunal 2012. Eine Auswahl wichtiger statistischer Daten für den Landkreis Miesbach. München.
- BayLfStaD – Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2013b): Statistik kommunal 2012. Eine Auswahl wichtiger statistischer Daten für den Landkreis Neumarkt i.d.OPf. München.
- Becken, S.; Hay, J. E. (2007): Tourism and climate change. Risks and opportunities. Clevedon.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Klimawandel als Handlungsfeld der Raumordnung. Berlin. = Forschungen 144.
- FUR – Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (2013): Reiseanalyse 2013. Erste Ausgewählte Ergebnisse der 43. Reiseanalyse zur ITB 2013. Kiel.
http://www.fur.de/fileadmin/user_upload/RA_2013/ITB/RA2013_ITB_Erste_Ergebnisse_DE.pdf (26.06.2013).
- Goppel, K. (2005): Landesplanung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 561-573.
- IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change (2007): Climate Change 2007: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Genf.
- Jacoby, C.; Beutler, K.; Wappelhorst, S. (2011): KLIMA NEU „Strategien zum Klimawandel für den Landkreis Neumarkt i.d.OPf.“ – Abschlussbericht der regionalen Forschungsassistenz. Neubi-berg.
- Knieling, J.; Weick, T. (2005): Regionale Entwicklungskonzepte. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 928-933.
- Landkreis Miesbach (2009a): Unser Landkreis Miesbach 2014 – Analyse und Bewertung. Miesbach.
- Landkreis Miesbach (2009b): Unser Landkreis Miesbach 2014 – Entwicklungskonzept und Projekte. Miesbach.
- Landratsamt Miesbach (2012): Verkehrskonzept. Miesbach.
- LfU – Bayerisches Landesamt für Umwelt (2012): Der Klimawandel in Bayern. Auswertung regionaler Klimaprojektionen. Klimabericht Bayern. Augsburg.
- Löb, S. (2005): Regionalmanagement. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 942-949.
- Lohmann, M.; Aderhold, P. (2009): Urlaubstrends 2020. Die RA-Trendstudie – Entwicklung der touristischen Nachfrage der Deutschen. Kiel.
- Lokale Arbeitsgruppe Altmühl-Jura (2008): Regionales Entwicklungskonzept Naturpark- und Welteberegion Altmühl-Jura ... in Bayerns Mitte. Beilngries.

- Lokale Aktionsgruppe REGINA-Neumarkt (2007): Regionales Entwicklungskonzept. Leader in ELER 2007–2013. Vollversion. Neumarkt.
- Planungsverband Region Oberland (2010): Regionalplan für die Region Oberland. Garmisch-Partenkirchen.
- Pütz, M.; Kruse, S.; Casanova, E.; Butterling, M. (2011): Climate Change Fitness of Spatial Planning. WP5 Synthesis Report. ETC Alpine Space Project CLISP. o. O.
- Regionaler Planungsverband Regensburg (2011): Regionalplan Region Regensburg. Regensburg.
- Schmitz, G. (2005): Regionalplanung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 963-973.
- SMG – Standortmarketing-Gesellschaft Landkreis Miesbach mbH (2012): Regionalmanagement/Kreisentwicklung.
<http://www.smg-mb.de/> (19.07.2013).
- Soboll, A.; Klier, T.; Heumann, S. (2012): The prospective impact of climate change on tourism and regional economic development: a simulation study for Bavaria. In: Tourism Economics 18 (1), 139-157.
- StMUG – Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (2009): Bayerische Klimaanpassungsstrategie (BayKLAS). München.
- StMUG – Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (2012): Folgen des Klimawandels. Verkehr, Tourismus und Energieversorgung vor neuen Herausforderungen. Ein Leitfaden. München.
- StMWIVT – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006. München.
- StMWIVT – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2010a): Regionalmanagement Bayern. Im Netzwerk zum Erfolg. München.
- StMWIVT – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2010b): Tourismuspolitisches Konzept der Bayerischen Staatsregierung. München.
- StMWIVT – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (2012): Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP). Landesentwicklungsprogramm Bayern – Entwurf (LEP-E). München.
- Trendscope (2010): Studie: E-Bikes und Pedelecs besonders unter Radurlaubern immer beliebter.
<http://www.touristiklounge.de/reiseprodukte-angebote/studie-e-bikes-und-pedelecs-besonders-unter-radurlaubern-immer-beliebter> (26.11.2012).
- UBA – Umweltbundesamt (2013): Klimaänderungen. Treibhauseffekt – Eine globale Herausforderung. Indikator: CO₂-Emissionen nach Quellkategorien.
<http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodent=2842> (26.06.2013).

Autorin

Dr.-Ing. **Sandra Wappelhorst** (*1972) studierte Raumplanung an der Universität Dortmund. Nach dem Studium arbeitete sie zunächst in der Stadtentwicklung und danach im Bereich der Verkehrsforschung. Anschließend war sie mehrere Jahre als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität der Bundeswehr München in Neubiberg beschäftigt, wo sie unter anderem zum Thema Mobilitätsmanagement in Metropolregionen promovierte. Sie arbeitet beim InnoZ (Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH) und beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Thema e-Carsharing in ländlich geprägten Tourismusdestinationen. Darüber hinaus ist sie Lehrbeauftragte am Fachgebiet für Raumplanung und Mobilität an der Universität der Bundeswehr München.