TEXTE
12/2020

# Tagesreisen im Kontext der Nachhaltigkeit

## Themenpapier

Für Mensch & Umwelt

Umwelt Bundesamt

TEXTE 12/2020

Ressortforschungsplan des Bundesministerium für
Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Forschungskennzahl 3717161040
FB000062/ZW,1

# Tagesreisen im Kontext der Nachhaltigkeit

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“

von

Dr. Manfred Zeiner
dwif-Consulting GmbH, München

Diana Pinnow
dwif-Consulting GmbH, Berlin

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

/umweltbundesamt.de
/umweltbundesamt

**Durchführung der Studie:**
Institut
Straße und Hausnummer
Postleitzahl Ort
Land (Bitte nur angeben, wenn nicht Deutschland)

**Abschlussdatum:**
August 2019

**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, Januar 2020

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

**Kurzbeschreibung: Tagesreisen im Kontext der Nachhaltigkeit**

Rund 3 Milliarden Tagesreisen wurden 2012 in Deutschland unternommen. Inzwischen ist diese Zahl vermutlich sogar noch deutlich angestiegen. Damit sind Tagesreisen das mit großem Abstand größte touristische Nachfragesegment. Wenn es um die Verbesserung der Nachhaltigkeitsbilanz des Tourismus geht, sind dementsprechend alle Maßnahmen wichtig, die in diesem Segment wirken. Da eine Festlegung von Höchstgrenzen für Tagesreisen zur Limitierung der negativen Begleiterscheinungen des Tagestourismus gesellschaftspolitisch nicht opportun ist, stellen qualitative Veränderungen die erfolgversprechendsten Ansatzpunkte dar, um das Ziel der Verbesserung der Nachhaltigkeit im ökonomischen, ökologischen und sozialen Sinne zu erreichen. Ziel dieses Beitrags ist, den Ablauf einer typischen Tagesreise aus Sicht der Nachfragenden darzustellen und dabei wo immer möglich auf Bezugspunkte mit Nachhaltigkeitsaspekten (und konkret den Indikatoren des Projekts) einzugehen.

Um zielgerichtete Maßnahmen zur Steigerung der Nachhaltigkeit zu begründen und initiieren zu können, bedarf es dringend eines kontinuierlichen und umfassenden Monitorings (Volumen, Ausgaben und weitere Sachverhalte) aller Tagesreisen ohne Entfernungseinschränkungen. Darüber hinaus sind Anreize an einschlägige Freizeit- und Kultureinrichtungen zu setzen, die sowohl über Förderprogramme als auch über Restriktionen gesteuert werden können. Die An- und Abreise gilt als größter Einflussfaktor im Rahmen integrierter Mobilitätskonzepte. Trotzdem sind Maßnahmen zur Beeinflussung des Modal Split von Tagesreisen vor allem in den Phasen Inspiration, Information und Buchung bislang kaum anzutreffen. Anreize zu Einsparungsmaßnahmen bei Energie, Wasser, Müll sind konsequent weiter zu entwickeln und umzusetzen.

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis ..... 7
Tabellenverzeichnis ..... 7
Abkürzungsverzeichnis ..... 8
1 Einleitung ..... 9
2 Definition und Abgrenzung von Tagesreisen ..... 10
3 Die Customer Journey der Tagesausflüge ..... 12
3.1 Inspiration ..... 13
3.2 Information ..... 13
3.3 Buchung ..... 14
3.4 Anreise und Dauer ..... 15
3.5 Aufenthalt ..... 18
3.6 Ausgabeverhalten ..... 19
3.7 Reflexion ..... 21
3.8 Bezugspunkte von Tagesreisen und Nachhaltigkeit anhand der Customer Journey ..... 22
4 Zusammenfassung und Ausblick ..... 24
5 Quellenverzeichnis ..... 28

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Customer Journey (Reisekette) ..... 12
Abbildung 2: Dauer der Tagesausflüge nach Stundenintervallen ..... 18
Abbildung 3: Dauer der Tagesausflüge nach Stundenintervallen ..... 20

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgeübte Aktivitäten während des Tagesausfluges in % ..... 18
Tabelle 2: Bezugspunkte von Tagesreisen und Nachhaltigkeit ..... 22

# Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| **BMWi** | Bundesministerium für Wirtschaft und Energie |
| **FUR** | Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. |
| **MIV** | Motorisierter Individualverkehr |
| **ÖPNV** | Öffentlicher Personennahverkehr |

# 1 Einleitung

Ziel dieses Themenpapiers ist, die Besonderheiten des Tagestourismus aufzuzeigen und Berührungspunkte und Einflüsse mit den drei Bereichen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Ökonomie und Soziales) zu ermitteln und die Rolle dieser Aspekte im Entscheidungsprozess vor der Reise und vor Ort darzustellen. Hierbei soll der Fokus auf der ökologischen Nachhaltigkeitskomponente liegen.

Tagesreisen sind mit großem Abstand die am häufigsten ausgeübte touristische Aktivität der Deutschen und in Deutschland. So wurden bereits im Jahr 2012 im Durchschnitt rund 37,7 Tagesreisen (30,3 Tagesausflüge plus 7,4 Tagesgeschäftsreisen) pro Kopf und Jahr in Deutschland von der inländischen Bevölkerung[1] durchgeführt[2]. Hieraus errechnete sich ein Volumen von rund 2,43 Mrd. Tagesausflügen. Hinzukamen gut 515 Mio. geschäftlich motivierte Tagesreisen. Insgesamt ergab dies ein Gesamtvolumen von rd. 2,95 Mrd. Tagesreisen. Demgegenüber wurden von der amtlichen Beherbergungsstatistik im gleichen Jahr lediglich 338.432.200 Übernachtungen von in Deutschland lebenden Personen in Beherbergungsbetrieben mit 10 oder mehr Betten gezählt. Dies entspricht rund 4,2 Übernachtungen pro Kopf und Jahr[3]. Diese Relation, wonach im Jahr 2012 von Deutschen rund neun Mal so viele Tagesreisen wie Inlandsübernachtungen getätigt wurden, zeigt, welche faktische Dominanz dem Tagestourismus zumindest hinsichtlich des Volumens in Deutschland zuzuordnen ist. Allein dies rechtfertigt es, diesem vielfach unbeachteten Teil des Tourismus hier besonderes Augenmerk beizumessen, zumal davon auszugehen ist, dass auch die vom Tagestourismus ausgehen Nachhaltigkeitseffekte sowohl positiver als auch negativer Art gravierend sind.

[1] Laut Statistischem Bundesamt (Census 2011) betrug die Einwohnerzahl zum 30.04.2011 insgesamt 80.209.997 Personen

[2] Vgl. hierzu. dwif e. V., Tagesreisen der Deutschen, Seite22f, München 2013

[3] Ohne Übernachtungen im so genannten Grauen Markt, denn diese sind quantitativ nicht zu beziffern.

# 2 Definition und Abgrenzung von Tagesreisen

Als Tagesausflug wird jedes Verlassen des Wohnumfeldes bezeichnet,

- mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das
- nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird,
- nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient (z. B. Lebensmittel) und
- nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (z. B. regelmäßige Vereinsaktivitäten im Nachbarort, tägliche Krankenhausbesuche, Arztbesuche, Behördengänge, Gottesdienstbesuche).

Ein wichtiger Aspekt ist darüber hinaus, dass Tagesreisen nur in Betracht gezogen werden, wenn die Befragten ihre Aktivitäten als solche empfinden. Nur wenn diese subjektive „Hürde“ überwunden wird, werden Tagesreisen in die Erhebung einbezogen, andernfalls werden sie nicht erfasst. Im weiteren Verlauf des Themenpapiers beziehen wir uns ausschließlich auf private Tagesausflüge.

Nicht berücksichtigt werden im Weiteren geschäftlich motivierte Tagesreisen, bei denen die Auswahl des Zielortes in der Regel nicht frei erfolgt, sondern durch den Geschäftsgrund vorgegeben ist. Der Aspekt, dass die Nachhaltigkeit der Angebote und Einrichtungen in irgendeiner Form die Tagesreisetätigkeit beeinflussen könnte, spielt demzufolge bei zielortsfixierten Tagesgeschäftsreisen keine oder kaum eine Rolle. Da auch die Datenlage zum Tagesgeschäftsreiseverkehr aufgrund geringerer Fallzahlen schlechter ist, ist die Konzentration auf privat motivierte Tagesausflüge auch von dieser Seite her zu rechtfertigen. Auch all jene Ausflüge, die während des Urlaubs vom Urlaubsort aus unternommen werden, bleiben aus methodischen Gründen unberücksichtigt, da diese bereits Bestandteil der Urlaubsreisen sind und es ansonsten zu Doppelerfassungen käme.

Tagesreisen werden von nahezu allen Schichten der Bevölkerung unternommen. 82,7 % der Bevölkerung über 14 Jahren haben 2013 Tagesausflüge durchgeführt. Als Begründung, weshalb keine Ausflüge gemacht werden, wurden hauptsächlich genannt:

- Alter
- zu geringes verfügbares Einkommen
- Mangel an frei verfügbarer Zeit
- familiäre Gründe
- Immobilität in Folge von Krankheit oder Behinderungen

Diese Liste zeigt, dass hier durchaus noch leichte Steigerungspotenziale bestehen, da beispielsweise Maßnahmen zum Abbau von Zugangsbarrieren oder finanzielle Anreize möglich sind. Allerdings ist davon auszugehen, dass eine Restgruppe stets übrigbleibt, die nicht am

Tagestourismus partizipieren will bzw. kann. Steigerungen der absoluten Zahl der Tagesreisen lassen sich zudem weit eher über eine Erhöhung der Tagesreisehäufigkeit erzielen als über eine Steigerung der Beteiligungsquote am Tagestourismus. 2012 wurden im Durchschnitt pro Einwohnerinnen und Einwohner „lediglich“ rund 0,7 Tagesreisen pro Woche unternommen.

Rein theoretisch würde eine Steigerung auf durchschnittlich „1 Tagesreise pro Kopf und Woche“ dazu führen, dass sich die Zahl der Tagesreisen pro Jahr um rund 38 Prozent oder absolut rund 1,1 Milliarden auf dann mehr als 4 Milliarden erhöhen würde. Welche Veränderungen in den Aktivitäten, Zielgebieten oder sonstigen Ausprägungen und welche Auswirkungen demzufolge hinsichtlich der ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit damit verbunden wären, lässt sich aus heutiger Sicht und insbesondere ohne detaillierte Potenzialanalysen nicht solide beantworten.

Grundsätzlich ist es kaum möglich, eine trennscharfe Unterscheidung von „nachhaltigen“ und „nicht-nachhaltigen“ Tagesreisen vorzunehmen, da immer die drei Komponenten der Nachhaltigkeit (ökonomisch, ökologisch und sozial) zu betrachten sind und sich zumeist gegensätzliche Bewertungen der einzelnen Kategorien ergeben. Es verbleibt bei der einzelnen Betrachterinnen und Betrachtern, welche Facette der Nachhaltigkeit am stärksten bewertet wird und dementsprechend wird das Urteil ausfallen.

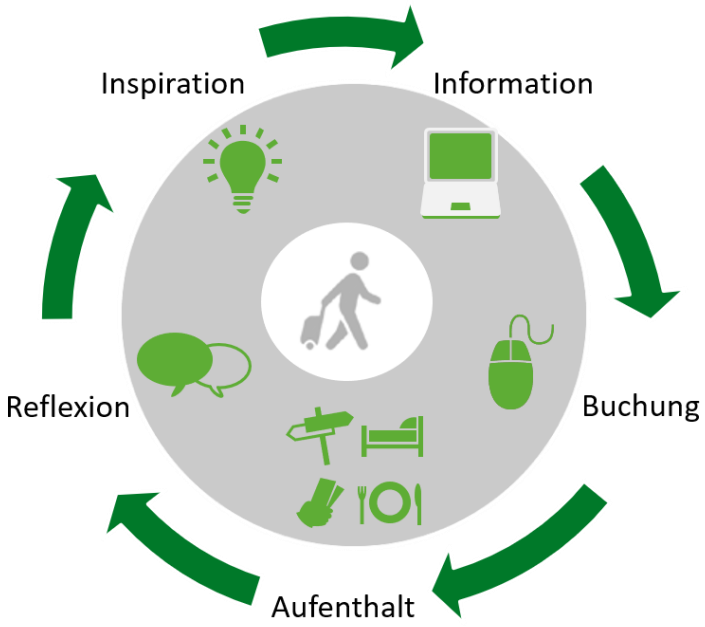
# 3 Die Customer Journey der Tagesausflüge

Die dwif-Tagesreisestudie[4] soll als Grundlage für dieses Kapitel dienen. Hier sollen die Besonderheiten einer Tagesreise (im Gegensatz zu einer Urlaubsreise) dargestellt werden. Ziel dieses Kapitels ist, den Ablauf einer typischen Tagesreise aus Sicht der Nachfragenden darzustellen und dabei wo immer möglich auf Bezugspunkte mit Nachhaltigkeitsaspekten (und konkret den Indikatoren des Projekts) einzugehen.

Bezogen auf die Customer Journey einer Haupturlaubsreise wurden bereits 2014 im Rahmen einer umfangreichen Untersuchung der Reiseanalyse[5] die Akzeptanz und die Potenziale nachhaltiger Verhaltensoptionen aufgezeigt. Dabei wurden Motive und Handlungsweisen in den Bereichen Vorbereitung, Reisezielauswahl, An- und Abreise, Unterkunft und Aktivitäten vor Ort abgefragt und für alle Teilnehmenden und die Nachhaltigkeits-Interessierten separat dargestellt. Eine solche Untersuchung liegt für Tagesreisen bisher nicht vor.

Tagesreisen sind von ihrer Charakteristik anders als Urlaubsreisen. Diese auf den ersten Blick banale Feststellung lässt sich an Hand zahlreicher Fakten untermauern. Ein Blick auf die logischen und faktischen Abläufe von Tagesreisen entlang der in der nachstehenden Abbildung dargestellten, sogenannten Customer Journey soll dies verdeutlichen. Zum Vergleich werden jeweils Daten und Fakten zu Urlaubsreisen im Inland, die im Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus[6] erhoben werden, dargestellt.

**Abbildung 1: Die Customer Journey (Reisekette)**




Quelle: dwif 2018

[4] dwif e. V., Tagesreisen der Deutschen, München 2013

[5] FUR: Abschlussbericht zu dem Forschungsvorhaben: Nachfrage für Nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Reiseanalyse, 2014

[6] dwif: Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus, 2018

## 3.1 Inspiration

Aufgrund des vermutlich sehr hohen Anteils spontaner Entscheidungen für Tagesreisen (z. B. aufgrund aktueller Wetterlagen oder Anstöße von Freunden und Bekannten) stellt sich die Identifikation von auslösenden Faktoren für einen Tagesausflug schwierig dar. Im Gegensatz zu Urlaubsreisen bedarf es bei den meisten Tagesausflügen keiner besonderen Vorbereitung. Gelegenheiten, die zu einem Tagesausflug inspirieren können, finden sich allerorts. Plakate und Anzeigen haben ebenso ihren Platz wie Aufforderungen von Freunden über soziale Medien oder einfach die Lust, hinaus ins Grüne zu fahren oder eine Ausstellung, ein Konzert oder eine andere Veranstaltung zu besuchen. Empfehlungen, sei es persönlich oder auch aus dem Internet, kommt dabei ein immer größerer Stellenwert zu. Die Frage, inwieweit Aspekte der Nachhaltigkeit bestimmter Ausflugsziele oder die Nachhaltigkeit von Betrieben oder Einrichtungen einen Einfluss auf die Destinationsentscheidung einer Tagesreise haben, lässt sich derzeit nicht beantworten. Marktforschungserkenntnisse, die hierüber Aufschluss geben könnten, liegen nicht vor. Eine Einbeziehung diesbezüglicher Fragestellungen in laufende Tagesreisenmonitorings wäre jedoch jederzeit möglich. Der damit verbundene Aufwand lässt sich jedoch erst nach Konkretisierung der zu klärenden Fragen beziffern. Auch zur individuellen Abwägung zwischen verschiedenen Alternativen der Anreise bei Tagesreisen und dem Einfluss von Nachhaltigkeitsaspekten auf die Entscheidung liegen keine Erkenntnisse vor.

**Good Practice: Aktive Besucherinnen- und Besucherlenkung durch „ABOUT BERLIN“-App**

Aktive Besucherlenkung weg von stark frequentierten und hin zu noch aufnahmefähigen Destinationen wird als probates Mittel angesehen, um unerwünschte Begleiterscheinungen eingefahrener Touristenströme abzumildern. Hierdurch können vor allem Beiträge zur umweltbezogenen und sozialen Nachhaltigkeit (z. B. Reduzierung der Lärmbelastung) geleistet werden. Die kostenlose App von visitBerlin präsentiert bewegende Geschichten und unbekannte Seiten von Politik, Gesellschaft und Historie aus verschiedenen Zeitabschnitten. Dabei wird die wechselvolle Vergangenheit der Hauptstadt von 1871 bis in die Zukunft hinein in mehr als 200 Kurzgeschichten erzählt. Ausgewählte Orte sind zusätzlich als Audio-Datei hinterlegt. ABOUT BERLIN macht die Stadt als authentischen Ort der Geschichte sowohl für Einheimische als auch Besuchende erlebbar. Neben bekannten historischen Orten wie Reichstag und Brandenburger Tor stellt die App auch weniger bekannte oder dezentral gelegene Stätten vor: Dazu zählen etwa das Schloss Schönhausen, das Kaulsdorfer Pfarrhaus oder der Eiskeller in Spandau. ABOUT BERLIN gibt Nutzerinnen und Nutzern somit neue Impulse, auch Sehenswürdigkeiten außerhalb des Berliner Zentrums zu entdecken. Über diese aktive Lenkung von Besuchenden will die App zur stadtverträglichen Entwicklung des Tourismus beitragen. (nachzulesen unter www.visitberlin.de/de/about-berlin)

## 3.2 Information

Während das Informationsverhalten von Urlaubsreisenden seit langem Objekt der Forschung ist, sind vergleichbare Erkenntnisse über das tatsächliche Informationsverhalten bei Tagesreisen eher die Ausnahme. Die bisher durchgeführten Grundlagenuntersuchungen richteten sich in erster Linie auf eine Quantifizierung der Tagesreisen und die Ermittlung des vom Tagestourismus ausgehenden ökonomischen Effektes. Welche Informationskanäle im Vorfeld der Tagesreisen zur Informationsgewinnung genutzt werden und wie groß der von diesen Informationen ausgehende Effekt auf die Destinationswahl ist, ist bislang nicht bekannt.

Wenn es um Inlandsreiseziele bei Übernachtungsreisen der Deutschen geht, liegt das Internet laut Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus mit großem Abstand mit rund drei Viertel an der

Spitze der möglichen Informationskanäle, gefolgt von persönlichen Auskünften (rund ein Drittel) und Printmedien (rund ein Viertel). Die parallele Nutzung von Informationsquellen (Mehrfachnennungen) ist hier eher die Regel denn die Ausnahme. Aussagen darüber, inwieweit Aspekte der Nachhaltigkeit von Destinationen oder Beherbergungsbetrieben Einfluss auf die Destinationswahl der Urlauberinnen und Urlauber haben, liegen bislang nicht vor. Ebenso wenig gibt es bislang Auskünfte bezüglich des Einflusses einschlägiger Nachhaltigkeits-Gütesiegel auf die Reiseziel- und / oder Unterkunftswahl.

Bei Tagesausflügen spielt die Aktualität der Informationen eine zentrale Rolle. Informationen zu Fragen wie z. B.

- Gibt es noch freie Plätze bei einer Veranstaltung?
- Wie ist die aktuelle Wettersituation?
- Wie und wann könnte ich heute am besten mit ÖPNV anreisen?
- Wie ist die Verkehrsbelastung auf der Zufahrtsstraße?

sind nur dann für Tagesgäste von Bedeutung, wenn sie in Echtzeit geliefert werden können. Je zuverlässiger und schneller diese Informationen bereitgestellt werden, desto eher kann damit eine gewünschte Lenkung von Besuchenden erfolgen, da sinnloser Suchverkehr verhindert wird. Somit kann die Zufriedenheit der Gäste gesteigert werden, denn Produktenttäuschungen werden reduziert.

Um den Gedanken der Inklusion auch bei tagestouristischen Zielen stärker umzusetzen, ist es erforderlich, dass bereits bei der Informationsgewinnung die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Im Leitfaden zu Barrierefreiheit und Inklusion des Deutschen Museumsbundes[7] sind die Anforderungen an die Information im Internet und auch an die Ausgestaltung des Objektes vor Ort sehr anschaulich aufgelistet. Diese, zunächst für Museen gedachte Leitfaden ließe sich ohne Probleme auch auf weitere Tagesreiseziele übertragen. Bei der Plattform „naturtrip.org“ steht die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sogar ganz im Mittelpunkt.

**Good Practice: Einfach mal raus aus Hamburg**

Ein gutes Beispiel, wie es gelingen kann, tagestouristische Reiseströme auf Bus und Bahn oder auf das Fahrrad umzulenken und damit einen aktiven Beitrag zur Steigerung der ökologischen Nachhaltigkeit durch verringerten $CO_2$ Ausstoß zu leisten, ist die Aktion in der Metropolregion Hamburg. Mit dem Hashtag #einfachmalraus fordert die Metropolregion Hamburg (per Webseite und Broschüre) ihre Einwohnerinnen und Einwohner auf, das Hamburger Umland neu zu entdecken. 67 ausgewählte Ausflugserlebnisse in und um Hamburg herum werden für einen „ein Kurzurlaub an einem Tag“ angepriesen. Für das eintägige Ab-tauchen und Energie auftanken wird jeweils die Anfahrt per Fahrrad, Bus oder Bahn empfohlen. (nachzulesen unter http://metropolregion.hamburg.de/einfachmalraus/)

## 3.3 Buchung

Bei Tagesreisen spielt das Thema Buchung bislang nur eine vergleichsweise untergeordnete Rolle, wenn man einmal vom Ticketing für Veranstaltungen mit limitiertem Kartenkontingent absieht. Organisierte Ausflugsfahrten, die weit im Voraus gebucht werden können, sind

[7] Vgl. Deutscher Museumsbund: Das inklusive Museum – Ein Leitfaden zu Barrierefreiheit und Inklusion, 2013

hinsichtlich des Volumens eher nachrangig. Gerade einmal 2 Prozent der Tagesreisen der Deutschen entfallen auf die Rubrik „Organisierte Fahrt (z. B. Betriebs- Schul-, Vereinsausflug, Busreise usw.)“. Allerdings verändert sich aktuell einhergehend mit immer neuen Möglichkeiten im Internet auch das Verhalten der Tagesgäste. So gewinnen Vorausbuchungen von Tischen in Restaurants (z. B. via „book a table“ oder Eintritten zu Veranstaltungen (z. B. via „eventbrite“) immer mehr an Bedeutung. Vorausbuchungen für Eintritte zu ausgewählten Freizeitattraktionen (Museen, Bergbahnen, Zoos, Kinos, Freizeitparks, usw.) sind ebenfalls vereinzelt anzutreffen, verfügen aber derzeit noch über eher geringe Marktanteile. Auch Card-Lösungen, die sich vornehmlich an Einheimische wenden und damit zu Tagesreisen Anreize setzen, sind schon mancherorts im Einsatz.

Eine kontinuierliche Beobachtung der Entwicklungen auf dem Sektor der Buchungsmöglichkeiten und vor allem von deren Einfluss auf die Destinationsentscheidung von Tagesgästen erscheint angesichts des riesigen Nachfragevolumens des Tagesreisemarktes überfällig. Intelligente Lenkung von Besuchenden setzt eine möglichst vollständige Information über das Angebot und dessen aktuellen Auslastung voraus. Die Bereitstellung von möglichst individualisierten Empfehlungen kann dazu beitragen Überlastsituationen (Stichwort overtourism[8]) erst gar nicht entstehen zu lassen.

**Good Practice: Die Allgäu-Walser-FAN-Card für Einheimische**

Die Allgäu-Walser-Card gibt es seit 2003 sowohl für Urlauberinnen und Urlauber als auch für Einheimische. Das Angebot der Allgäu-Walser-FAN-Card richtet sich an Bürgerinnen und Bürger mit Erstwohnsitz im Umkreis von 80 km rund um Kempten. Das Basispaket kann durch die Hinzubuchung diverser Pakete für Einheimische und Upgrades noch deutlich aufgewertet werden. Ca. 200 Freizeitpartnerbetriebe im Oberallgäu und Kleinwalsertal nehmen teil und empfehlen sich als Tagesausflugsziele. Ein besonderer Vorteil ist die Möglichkeit, sich den Skipass oder die Saisonkarte an der Bergbahnkasse auf die Chipkarte buchen zu lassen – ermöglicht durch ein einheitliches und kompatibles Zutrittssystem an allen Bergbahnen und Liften im Allgäu. Das Ziel dieses Angebots ist es, Urlauber und Einheimische bei ihren Ausflugsaktivitäten in der Region zu halten. Somit verbleibt im Sinne der ökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeit ein größerer Teil der Wertschöpfung in der Region und zusätzlich kann auf Grund der kürzeren Fahrstecken und der damit verbundenen geringeren Umweltbelastungen, insbesondere der $CO_2$-Ausstoß reduziert werden. (nachzulesen unter https://www.allgaeu-walser-card.com)

## 3.4 Anreise und Dauer

Vermutlich ist die An- und Abreise zum Zielort einer Tagesreise der Abschnitt, der mit dem stärksten „ökologischen Fußabdruck“ verbunden ist. Im Durchschnitt werden je Tagesausflug zu inländischen Reisezielen rund 65 km einfache Wegstrecke zurückgelegt. Unter Berücksichtigung dieser Mehrfachnennungen gliedert sich die Verkehrsmittelnutzung bei Tagesreisen (privat und geschäftliche Motive) folgendermaßen auf[9]:

- 78,0 % PKW

[8] Als Overtourism ("Übertourismus") wird laut Wikipedia vom 13.12.2018 (https://de.wikipedia.org/wiki/Overtourism) eine Entwicklung im Tourismus bezeichnet, die das Entstehen von offen zutage tretenden Konflikten zwischen Einheimischen und Besuchern an stark besuchten Zielen zum Gegenstand hat. Aus Sicht der Einheimischen werden Touristen zu einem Störfaktor, der das tägliche Leben vor Ort zunehmend belastet; auch die Besucher selbst können die hohe Zahl der sie umgebenden Touristen als störend empfinden.

[9] dwif e. V.: Tageseisen der Deutschen, 2013

- 14,5 % Bahn (Nah- und Fernverkehr) sowie ÖPNV (z. B. U-/S-Bahn, Straßenbahn, Linienbus)
- 5,6 % Bus (ohne ÖPNV)
- 5,6 % mit dem Fahrrad oder zu Fuß (inkl. Inline-Skater, Segways, Roller u. ä.)
- 3,7 % Sonstiges (z. B. Mietwagen, Taxi, Flugzeug, Motorrad, Schiff, Reisemobil)

Bei privaten Tagesausflügen spielen die Verkehrsmittel PKW, Bus, Motorrad und Fahrrad sowie zu Fuß sogar eine noch überdurchschnittlichere Rolle, ohne dass dies konkret beziffert werden könnte. Darauf deuten zumindest die Ergebnisse der dwif-Grundlagenuntersuchung zu den Tagesreisen der Deutschen aus dem Jahr 2013 hin. Eine aktuelle und detaillierte Aufteilung der dabei mit einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstrecken ist mit den vorliegenden Daten jedoch leider nicht möglich, da lediglich die insgesamt zurückgelegte Wegstrecke abgefragt wurde. Diese lag bei privaten Ausflügen bei durchschnittlich 65,8 km einfacher Wegstrecke. Auch hier gilt es natürlich zu beachten, dass diese Einzugsgebiete von Region zu Region deutliche Abweichungen aufweisen und insbesondere Top-Attraktionen mit deutlich größeren Einzugsgebieten aufwarten können.

Aufgrund der im Jahresverlauf hohen Kilometerleistung der Tagesreisenden für An- und Abreise zum Zielort gewinnen die Wahl des hierfür benutzten Verkehrsmittels und dessen „ökologischer Fußabdruck“ stark an Bedeutung. Im Jahr 2012 wurden bei rund 2,9 Mrd. Tagesreisen insgesamt (privat plus geschäftlich motiviert) rund 125 Mrd. km mit privaten Verkehrsmitteln (PKW, Motorrad, Reisemobil) zurückgelegt. Dabei wurden eine durchschnittliche Reiseentfernung je Tagesreise von 140 km[10] und ein durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad von 2,5 Personen[11] in Ansatz gebracht. Allein diese Größenordnung von 125 Mrd. km mit privaten Verkehrsmitteln macht deutlich, wie groß das Potenzial an Verringerungen des „ökologischen Fußabdrucks“ hier ist. Inwieweit der Umstieg auf Elektrofahrzeuge oder andere Antriebstechnologien hierbei zu realistischen Einsparungen führen würde, hängt nicht zuletzt davon ab, in welchem Ausmaß es gelingt, diese Erneuerung der Fahrzeugflotte in die Realität umzusetzen. Die Bereitschaft der Nachfrage, hier freiwillig mitzumachen, gilt es ebenso noch zu klären, wie die Wirkungsstärke entsprechender finanzieller Anreize (z. B. Steuererleichterungen, Umstiegsprämien, etc.).

Eine spannende, aber bislang nicht geklärte Frage ist, ob und falls ja, wie sich die Verkehrsmittelwahl bei Tagesausflügen beeinflussen lässt. Sind es lediglich Kostengesichtspunkte oder spielen Aspekte wie Gewohnheit und Bequemlichkeit oder auch andere Hinderungsgründe, wie z. B. mangelnde Mitnahmemöglichkeiten von (mehreren) Fahrrädern (vor allem an Feiertagen) in Nah- und Regionalverkehrszügen eine dominante Rolle? Gerade im Hinblick auf eine Reduzierung der Umweltbelastungen durch den Verkehr öffnen sich hier zahlreiche denkbare Angriffspunkte. Aktuelle Diskussionen über etwaige Fahrverbote für Dieselfahrzeuge könnten durchaus Einfluss auf bestimmte Tagesreiseziele haben, falls diese durch Zufahrtsverbote betroffen sind. Ebenso bieten sich durch neue Antriebstechnologien (E-Mobilität) neue Chancen und Herausforderungen. Gerade der starke Anstieg der Verkaufszahlen von E-Bikes trägt dazu bei, dass sich für vormals periphere und nur schwer erreichbare Ziele neue Nachfragepotenziale erschließen. Inwieweit sich die Ökobilanzen unterschiedlicher Fahrzeugtypen unterscheiden, kann an dieser Stelle ebenso wenig geklärt werden, wie deren Tauglichkeit für den Tagestourismus und deren Akzeptanz durch die Nachfrage. Allerdings wird

[10] dwif e. V., Tagesreisen der Deutschen, München 2013, Seite 86

[11] dwif e. V., Tagesreisen der Deutschen, München 2013, Seite 86

daran fortlaufend gearbeitet und Informationen dazu finden sich z.B. auf der Website des Umweltbundesamtes (www.uba.de) im Bereich nachhaltige Mobilität.

**Good Practice: Integrierte kostenfreie ÖPNV-Nutzung in Veranstaltungstickets**

Die Wahl des Anreiseverkehrsmittels bei Tagesreisen richtet sich nicht nur nach den individuellen Gewohnheiten der Nachfrage, sondern kann auch durch Maßnahmen der Angebotsseite beeinflusst werden. So inkludieren zahlreiche Veranstalter (z. B. mehrere Theater- und Opernhäuser in München) in die Eintrittstickets auch die kostenfreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Damit wird nicht nur das Ziel erreicht, den Individualverkehr zu reduzieren und damit Emissionen zu vermindern, sondern auch der Komfort für die Tagesgäste gesteigert. Lästiger Parkplatzsuchverkehr und teilweise sehr hohe Parkgebühren lassen sich damit für die Verbraucherinnen und Verbraucher vermeiden. Der Erfolg derartiger Kombinationsangebote hängt dabei ganz wesentlich von der Kommunikation ab. Nur wenn diese Optionen stark beworben werden, werden sie auch von der Nachfrage entsprechend genutzt. Auch die Deutsche Bahn hat mit dem Veranstaltungsticket ein Produkt geschaffen, mit dem angebotsseitig ein starker Anreiz geschaffen werden kann, die An- und Abreise nachhaltiger zu gestalten. (Quelle: MVV München)

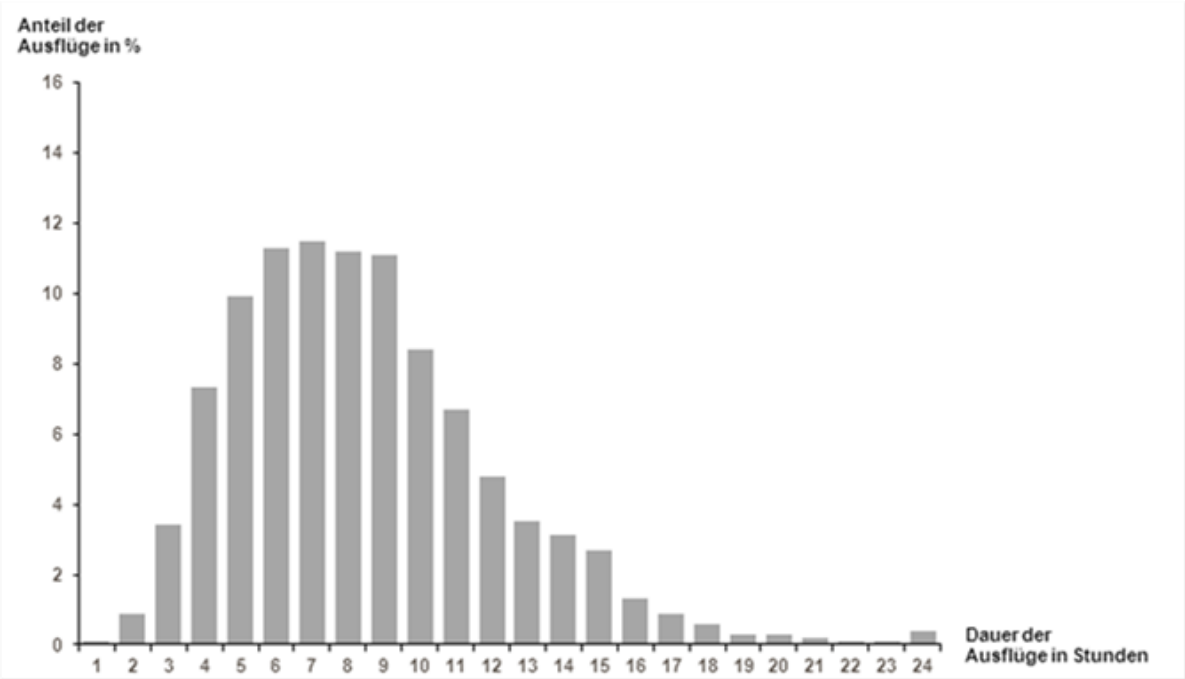
Ein weiterer Punkt im Zusammenhang mit der Anreise ist die Uhrzeit, also wann diese erfolgt und wie lange der Ausflug insgesamt dauert. Im Durchschnitt nehmen sich Deutsche für einen Tagesausflug rund 9 Stunden Zeit[12]. Allerdings ist die Spreizung durchaus beachtlich, wie nachfolgende Graphik zeigt.

Beginn und Ende der Tagesreisen liegen über den ganzen Tag verteilt. Am häufigsten fällt der **Beginn der Tagesreise** auf die Vormittagsstunden zwischen 7.00 und 12.00 Uhr. Tagesreisen werden gerne auch nach Mittag, in der Zeit zwischen 14.00 und 15.00 Uhr angetreten. Auf die Mittagszeit zwischen 12.00 und 14.00 Uhr entfällt der Beginn einer Tagesreise demgegenüber etwas seltener. Vor 6.00 Uhr am Morgen und nach 19.00 Uhr am Abend werden kaum Tagesreisen angetreten.

Am häufigsten fällt das **Ende der Tagesreisen** auf die Abendstunden zwischen 17.00 und 21.00 Uhr. In diesen Stundenintervallen sind Anteile von jeweils mehr als 10 % anzutreffen; zwischen 18.00 und 19.00 Uhr ist der Anteil am höchsten. Danach gehen die Anteilswerte wieder zurück, bevor vor Mitternacht wieder ein Anstieg des Rückkehrzeitpunktes einer Tagesreise zu verzeichnen ist. Tagesreisen enden nur sehr selten vor 14.00 Uhr.

[12] Vgl. Abbildung 1: Die Legende mit den Stundenintervallen ist so zu verstehen, dass beispielsweise zur Ausflugsdauer von „8“ Stunden alle Ausflüge zählen, die zwischen „7“ und „8“ Stunden gedauert haben.

**Abbildung 2: Dauer der Tagesausflüge nach Stundenintervallen**




Quelle: dwif, Tagesreisen der Deutschen, München 2013

Anreize, die zu einer zeitlichen Entzerrung der Tagesreisen beitragen könnten, sind am ehesten bei den Ausflugszielen zu setzen. Durch eine breitere Streuung der zeitlichen Verteilung ließe sich unter anderem ein Beitrag zu Steigerung der sozialen Nachhaltigkeit leisten. Ein Abbau von Belastungsspitzen könnte nicht nur Lärm- und $CO_2$- Ausstoß reduzieren, sondern unter Umständen sogar dazu beitragen, aus Aushilfs- und Saisonarbeitsplätzen ganzjährige Beschäftigungsverhältnisse zu generieren. Die Entzerrungen und Umverteilungen der Nachfrage können punktuell durch Variationen der Öffnungszeiten oder spezifische Incentives zu einer gewissen zeitlichen Entzerrung der Reiseströme beitragen. Bei allen frei zugänglichen Ausflugszielen (z.B. Fahrradtouren, Wanderungen) kommt dies hingehen eher nicht in Betracht.

## 3.5 Aufenthalt

Im Verlauf von Tagesausflügen werden unterschiedlichste Aktivitäten ausgeübt. Die Grundlagenuntersuchung Tagesreisen der Deutschen aus dem Jahr 2013 zeigt folgende Aktivitätsverteilung:

**Tabelle 1: Ausgeübte Aktivitäten während des Tagesausfluges in %**

| Art der Aktivität bei Tagesausflügen | Anteil in % (Mehrfachnennungen möglich) |
|---|---|
| Besuch von Verwandten und Bekannten | 33,7 |
| Besuch von Restaurants, Cafés, Kneipen, Bars, Discotheken etc. | 28,7 |
| Einkaufen | 25,0 |
| Besuch von Sehenswürdigkeiten (inkl. Museen) / Vergnügungs- / Freizeiteinrichtungen | 17,0 |
| Besuch von Veranstaltungen / Vorführungen | 16,3 |

| Art der Aktivität bei Tagesausflügen | Anteil in % (Mehrfachnennungen möglich) |
|---|---|
| Wandern / Bergsteigen | 15,1 |
| Baden / Schwimmen / Sonnenbaden | 12,8 |
| Erholungs- / Spazierfahrt, „Nichts Bestimmtes“ | 12,0 |
| Besuch von Landschafts- / Naturattraktionen | 4,4 |
| sonstige sportliche und andere Aktivitäten | 19,3 |

Quelle: dwif, Tagesreisen der Deutschen, München 2013

Auffallend ist, dass die Multioptionalität bei Tagesreisen vorherrscht. So stellt der Besuch von Verwandten und Bekannten oft nur eine Zwischenstation dar, um dann zusammen mit diesen ausgewählte Aktivitäten durchzuführen. Die oben dargestellten deutschlandweiten Durchschnittswerte setzen sich selbstverständlich aus sehr vielen und höchst unterschiedlichen regionalen Aktivitätsverteilungen zusammen. Sie sollen lediglich einen ersten Eindruck vermitteln und können bedarfsspezifisch regional ausgewertet werden.

## 3.6 Ausgabeverhalten

Die ökonomische Relevanz von Tagesreisen wird nicht nur durch deren große Zahl, sondern vor allem durch die dabei getätigten Umsätze begründet. Mit Ausgaben pro Kopf und Tag in Höhe von 29,60 € steuern Tagesausflüglerinnen und -ausflügler zur Umsatzentstehung in den Zielgebieten bei. Der endgültige Verbleib dieser Umsätze kann allerdings nicht zu 100 Prozent auf das Zielgebiet projiziert werden, da Vorleistungsabflüsse (z. B. Provisionen auf Eintrittstickets die über Online Broker erworben wurden, deren Firmensitz i.d.R. nicht im Zielgebiet liegt) nicht ausgeschlossen werden können. Auch hier gibt es, wie bei anderen Sachverhalten erhebliche regionale und aktivitätsgetriebene Unterschiede im Ausgabeverhalten der Touristen und im Vorleistungsbezug der Leistungserbringer. Die Unterschiede sind in erster Linie angebotsgetrieben, d.h. je nach Vorhandensein verschiedener Angebotskomponenten steigen oder sinken die dort getätigten Ausgaben der Ausflüglerinnen und Ausflügler. Die Ausgaben im Zielgebiet kommen zum größten Teil lokalen Anbieter in der Gastronomie, im Einzelhandel und den Anbieter von sonstigen Dienstleistungen (Freizeit, Kultur, Unterhaltung, lokaler Transport etc.) zugute. Da zudem in den meisten Regionen eher lokale Unternehmen und nicht nationale oder gar internationale Ketten-Betriebe vorwiegend von den Ausflüglerinnen und Ausflüglern kontaktiert werden, ist auch bezüglich der Wertschöpfung von einem großen Übergewicht für die jeweilige Destination auszugehen.

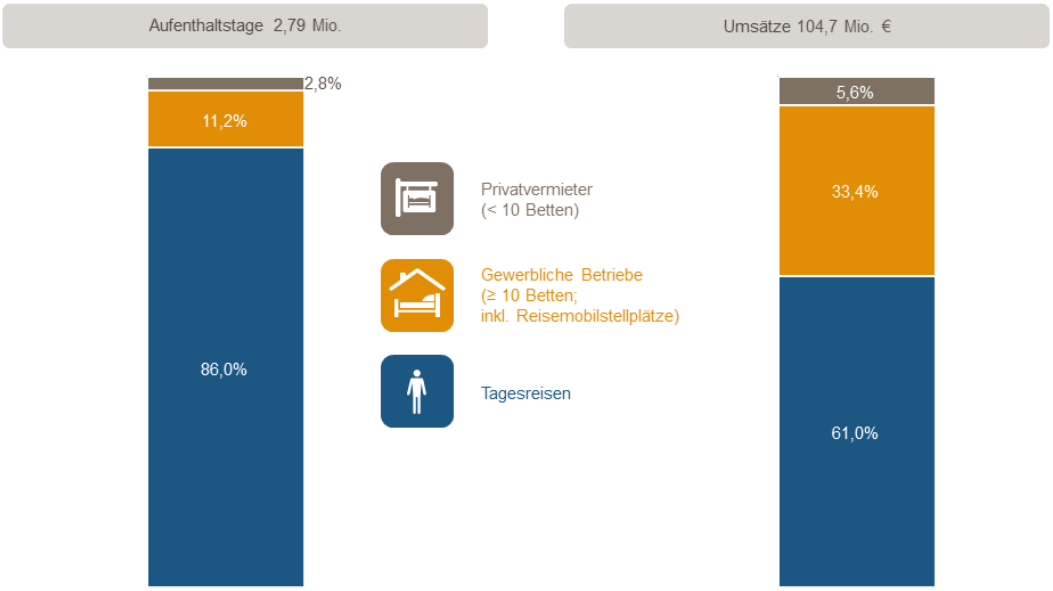
Insgesamt wurden durch den Tagestourismus in Deutschland 2013 rund 35 Mrd. € an Einkommen (=Wertschöpfung) gesichert. Dividiert durch 2,844 Mrd. Tagesreisen ins Inland errechnen sich daraus rund 12,30 € Wertschöpfung je Tagesreise, die in die Destination fließen. Die gesamte Wertschöpfung aus dem Tagestourismus entspricht einem Einkommensäquivalent von 1,438 Mio. Personen, die je ein durchschnittliches Volkseinkommen pro Kopf und Jahr (2011 = 24.268 €) aus dem Tagestourismus verdienen könnten. Hierbei ist zu beachten, dass nicht nur Einkommen in Form von Löhnen und Gehältern durch den Tagestourismus gesichert wird, weil gerade im Tourismus sehr viele Kleinbetriebe (Personengesellschaften) existieren, bei denen eine inhaltliche Trennung zwischen Einkommen und Gewinn kaum möglich ist (Stichwort mithelfende Familienangehörige).

Im Gegensatz zum Übernachtungstourismus fallen beim Tagestourismus kaum Ausgaben an, die am Wohnort der Ausflüglerinnen und Ausflügler zu Buche schlagen. Reiseveranstalter, Buchungsplattformen und Ähnliches sind im Tagestourismus derzeit relativ unbedeutend. Mit diesen eindrucksvollen Zahlen wird deutlich, dass ein Engagement für den Tagestourismus nicht zuletzt aus arbeitsmarktpolitischen Aspekten dringend geboten erscheint.

Die Beschäftigungssituation von Personen mit Einschränkungen im (Tages-)Tourismus ist nicht bekannt, eine Zählung auf Grund der Querschnittsbranche und der anteiligen Beschäftigungsverhältnisse auch nicht möglich.

Im Detail und auf einzelörtlicher Ebene können jedoch nur vertiefende Analysen hierzu Klarheit verschaffen. Welche ökonomischen Dimensionen der Tagestourismus im Vergleich zum Übernachtungstourismus einnehmen kann, zeigt das folgende Beispiel der Wirtschaftsfaktorberechnung für die Stadt Wismar. Dort steuert der Tagestourismus rund 80 Prozent zur touristischen Nachfrage bei und auch in monetärer Hinsicht sind Tagesreisen dominierend, denn durch sie werden rund 60 Prozent der touristischen Umsätze erzielt.

**Abbildung 3: Dauer der Tagesausflüge nach Stundenintervallen**




Quelle: dwif 2018

Anknüpfungspunkte für eine Steigerung der ökonomischen Nachhaltigkeit von Tagesreisen

- Ökonomisch sind **Ertragssteigerungen** tendenziell positiv zu bewerten. Diese können entweder durch Steigerungen der Quantität der Tagesreisen und / oder durch Steigerungen der Umsätze und Einkommenswirkungen (Wertschöpfung) pro Tagesgast entstehen. Allerdings kann dieser ökonomische Zusatznutzen leicht mit ökologischen und auch sozialen Nachteilen einhergehen. So können zusätzliche Erträge, die auf gestiegene Gästezahlen basieren, durchaus zu Überlastsituationen (Stichwort „overtourism“) führen. Hier gilt es, sorgfältige Abwägungen vorzunehmen und entsprechend ausbalancierte Entscheidungen zu treffen. Nicht alles, was zu Mehrnachfrage und Mehrumsätzen führt ist daher rundweg positiv zu bewerten.

- Auch **Preissteigerungen** (bei unveränderter oder gar steigender Nachfrage) oder **Kostensenkungen** sind weitere Möglichkeiten, um den ökonomischen Nutzen zu steigern. Allerdings können sich auch diese Effekte auf die ökologische und soziale Nachhaltigkeit auswirken. So können Kostensenkungen, wenn sie zum Beispiel auf Reduzierungen der Personalkosten basieren, leicht zu Verwerfungen der sozialen Nachhaltigkeit beitragen; vor allem wenn Personalabbau oder Ersatz von festen Beschäftigungsverhältnissen hin zu Leiharbeit oder anderweitig prekären Beschäftigungsverhältnissen die Ursache dafür ist. Auch eine Reduktion von Material- und Energiekosten zu Gunsten preiswerterer, aber weniger nachhaltigen Rohstoffen und Energieformen führen eher zu einer Senkung der Nachhaltigkeit im ökologischen Sinne, auch wenn dabei der Gewinn steigt. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, durch effizienteren Einsatz von Rohstoffen und Energie, Kosten einzusparen und den Gewinn zu steigern und damit im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit Wertschöpfung in die Region zu bringen und Arbeitsplätze zu sichern. Offen ist zudem die Frage, ob der Einsatz von nachhaltigen Rohstoffen und Energien automatisch zu Kostensteigerungen führt, (was hinsichtlich der ökonomischen Nachhaltigkeit negativ zu bewerten wäre), wenngleich erste wissenschaftliche Untersuchungen zu dem Schluss kommen, dass dies nicht der Fall sein muss.[13]

## 3.7 Reflexion

Bewertungen von Tagesreisen werden ebenso wie die Bereitschaft zu Weiterempfehlungen derzeit nicht in vergleichbarer Form wie Übernachtungsreisen auf nationaler Ebene erhoben. Allenfalls einzelörtliche Zielgebietsbefragungen liegen zu diesem Thema vor. Im Gegensatz dazu finden sich für Übernachtungsaufenthalte auf diversen Internet-Plattformen nahezu unzählige Bewertungen. In Zusammenarbeit mit „Trust You“, einer Meta-Bewertungsplattform, auf der ein Großteil der Einzelplattformen aggregiert ausgewertet wird, finden sich allein für 2017 rund 22 Mio. Einträge von rund 7 Mio. bewertenden Personen – dies allein in Bezug auf Beherbergungsbetriebe in Deutschland. Aspekte, die sich explizit mit der Nachhaltigkeit von Unternehmen befassen, werden derzeit noch nicht über diese „Metaplattformen“ erfasst. Lediglich offene Nennungen werden semantisch analysiert und Sachverhalte, die sich im weitesten Sinne mit Umweltaspekten befassen, zu einem Oberbegriff „eco-friendly Hotels“ zusammengefasst. Analoge zusammenfassende Vorgehensweisen bei Bewertungen von Freizeit- und Kultureinrichtungen oder Veranstaltungen sind nicht bekannt, auch wenn Einzelplattformen wie Tripadvisor oder Holiday-Check punktuelle Bewertungen für Freizeit- und Kultureinrichtungen ermöglichen.

Das Reisemotiv der Befragten und vor allem die Typisierung der Reisen in Tages- und oder Übernachtungsreisen stellen für die Bewertungsplattformen keine relevanten Einteilungen dar. Eine separate Auswertung für einzelne Reisetypen ist demzufolge derzeit noch nicht möglich, könnte aber von den Portalen als Standardabfrage zusätzlich zu den bisherigen Daten (wann besucht; als Paar/Familie/allein besucht; als Tagestrip/Urlaubsausflug/Firmenausflug) eingefügt werden.

Weitere Aspekte der Reflexionsphase sind die Weiterempfehlungs- und Wiederbesuchsabsicht. Während diese Sachverhalte für Urlaubsreisen seit vielen Jahren unter anderem durch den Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus in regionalisierter Form erhoben werden, liegen sie

[13] vgl. https://www.ise.fraunhofer.de/de/veroeffentlichungen/studien/studie-stromgestehungskosten-erneuerbare-energien.html

für Tagesgäste nicht vor, auch dies könnte im Rahmen einer Typisierung der Reiseart auf Online-Bewertungsplattformen erfasst werden, denn die Weiterempfehlungsabsicht wird dort bereit konkret abgefragt. Auch Wiederbesuchsabsicht sind theoretisch semantisch auswertbar.

## 3.8 Bezugspunkte von Tagesreisen und Nachhaltigkeit anhand der Customer Journey

Entlang der in Kapitel 3 dargestellten Reisekette wurden die jeweils beispielhaften **Bezugspunkte** einer Tagesreise innerhalb der drei Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales aufgezeigt. Als Orientierung für die Bezugspunkte dienen jeweils einzelne Indikatoren aus dem im Projekt entwickelten Indikatoren-Set. Folgend werden diese beispielhaften Bezugspunkte in Form von Fragen aus Sicht der Tagesreisenden aufgegriffen und die übergeordnete, verfügbare Datenlage dazu dargestellt.

| | |
|---|---|
| *verfügbar:* | Daten verfügbar |
| *nicht verfügbar:* | Daten **zurzeit noch nicht** verfügbar, evtl. durch Marktforschung und Monitoring erhebbar, konkrete Möglichkeiten hierzu werden in den Handlungsempfehlungen dargestellt |
| *theoretisch vorhanden:* | Daten sind theoretisch vorhanden, müssten ausgewertet werden |

**Tabelle 2: Bezugspunkte von Tagesreisen und Nachhaltigkeit**

| Phase | Dimension | Bezugspunkt (Beispiel) | Daten |
|---|---|---|---|
| Inspiration | Ökologie | Inwiefern locken natürlich oder intakt wirkende Landschaften zu einem Tagesausflug? | *nicht verfügbar* |
| | Ökonomie | Was bringt der Ausflug in Bezug auf Wissenszugewinn oder Regeneration der eigenen Arbeitskraft? | *nicht verfügbar* |
| | Soziales | Inwiefern beeinflusst das Image eines Ortes/einer Region – im Kontext der Gastfreundlichkeit gegenüber Ortsfremden – die grundsätzliche Bereitschaft, dorthin zu reisen? | *nicht verfügbar* |
| Information | Ökologie | Inwiefern werden besonders umweltfreundliche Angebote bei einem Tagesausflug anderen Angeboten vorgezogen? | *nicht verfügbar* |
| | Ökonomie | Welche Rolle spielen die voraussichtlichen Kosten des Tagesausflugs dabei? | *nicht verfügbar* |
| | Soziales | Inwiefern schränkt fehlende oder unzureichende Barrierefreiheit bei der Informationsgewinnung die Zielortswahl ein? | *nicht verfügbar* |
| Buchung | Ökologie | Welchen Einfluss hat die Auswahlmöglichkeit einer umweltfreundlichen An- und Abreise auf die Entscheidung? | *nicht verfügbar* |

| Phase | Dimension | Bezugspunkt (Beispiel) | Daten |
|---|---|---|---|
| | Ökonomie | Wie ist das Verhältnis von Direktbuchungen/-reservierungen und übergeordneten Buchungsplattformen? (Direktbuchungen würden Wertschöpfung in die Region bringen und damit ökologisch und sozial nachhaltiger sein.) | *nicht verfügbar* |
| | Soziales | Welchen Einfluss haben mögliche lokale Überlastsituationen („Overtourism“) auf die Zielortentscheidung? | *nicht verfügbar* |
| Anreise/Dauer | Ökologie | Welche Verkehrsmittel werden zur An- und Abreise mehrheitlich genutzt? – Der Modal Split wird schon häufig über Umfragen ermittelt bzw. liegt über die Tagesreisen-Studie vor, siehe 3.4 Anreise und Dauer | *verfügbar* |
| | Ökonomie | Welchen Einfluss haben Dauer und Preis der Anfahrtsoptionen auf die Verkehrsmittelwahl? | *nicht verfügbar* |
| | Soziales | Welche Rollen spielen die Familiensituation oder Lebensphasen bei der Verkehrsmittelwahl? | *nicht verfügbar* |
| Aufenthalt | Ökologie | Inwiefern achten Gäste auf den Einsatz regionaler Produkte und Rohstoffe, geringe Ressourcenverbräuche und angemessene Entsorgung vor Ort? | *nicht verfügbar* |
| | Ökonomie | Wie sieht die Nachfrage nach regionalen Spezialitäten mit lokaler Wertschöpfung aus (Verzehr vor Ort und lokal erzeugte Souvenirs)? – Umsatzanteile sind regional ermittelbar, siehe 3.6 Ausgabeverhalten | *verfügbar* |
| | Soziales | Inwiefern werden Angebote für Menschen mit Einschränkungen angenommen und genutzt? | *nicht verfügbar* |
| Reflexion | Ökologie | Wird über die ökologische Ausrichtung einer Freizeiteinrichtung positiv berichtet? – Auswertung der Online-Bewertungen wäre grundsätzlich möglich, siehe 3.7 Reflexion | *theoretisch vorhanden* |
| | Ökonomie | Wie wurde bei nachhaltig vermarkteten Angeboten das Preis-Leistungs-Verhältnis wahrgenommen? | *nicht verfügbar* |
| | Soziales | Führen Barrieren im Zugang zu einer Einrichtung zu negativen Bewertungen? – Auswertung der Online-Bewertungen wäre grundsätzlich möglich, siehe 3.7 Reflexion | *theoretisch vorhanden* |

Quelle: dwif 2019

# 4 Zusammenfassung und Ausblick

Zusammenfassend sollen die wesentlichen Herausforderungen denen die touristischen Akteure in Bezug auf Tagestourismus gegenüberstehen, hervorgehoben werden und Handlungsfelder für eine nachhaltigere Gestaltung einzelner Phasen einer Tagesreise dargestellt werden. Insbesondere werden Fragestellungen angedeutet, die einen möglichen, zukünftigen Forschungsbedarf aufzeigen.

Tagesreisen zeichnen sich genauso wie Reisen mit Übernachtung dadurch aus, dass sie durchaus wenn auch nicht ausschließlich grundsätzliche Aspekte der Nachhaltigkeit erfüllen. So ist die soziale Nachhaltigkeit von Tagesreisen insbesondere dadurch gewährleistet, dass im Prinzip jeder, egal ob reich oder arm, ob körperlich oder geistig behindert oder nicht, Tagesreisen unternehmen kann. Die Zugangsbarrieren zum Tagestourismus sind außerordentlich niedrig, denn die Palette der individuellen Gestaltungsmöglichkeiten von Tagesreisen ist riesig.

- Rund 20 % aller Tagesausflüge sind nicht mit Ausgaben verbunden, d.h. kategorische **ökonomische** Zugangsschranken gibt es nicht. Dies gilt selbstverständlich nicht für alle Arten von Tagesreisen, denn auch „Luxustrips“ wie z. B. Shoppingflüge per Flugzeug nach London mit Rückkehr am gleichen Tag, bei denen extrem hohe Ausgaben getätigt werden können, die aber zweifellos einen extrem negativen ökologischen Fußabdruck hinterlassen, gehören dazu. Der Grad der ökonomischen Nachhaltigkeit wird bei Tagesreisen nicht nur durch das Ausgabeverhalten der Tagesgäste bestimmt, sondern auch durch das Einkaufsverhalten der Anbieter, die regionale Produktionskreisläufe unterstützen und damit für steigende und in der Region verbleibende Wertschöpfungsanteile sorgen können. Die aktive Kommunikation derartiger Verhaltensweisen wird seitens der Nachfrage immer stärker gewürdigt und mit Weiterempfehlungen belohnt, sofern die Bewertung der gesamten Produktqualität positiv ausfällt.

- Auch **ökologisch** nachhaltige Tagesausflüge sind nichts Ungewöhnliches. So sind Fahrradtouren ausgehend vom Wohnort ebenso an der Tagesordnung wie ausgiebige Wanderungen, bei denen die Störung der Natur (Biotopschutz, Artenschutz, etc.) ganz bewusst vermieden wird. Auch hier ist nicht die Kategorie der Tagesreise grundsätzlich negativ zu bewerten, sondern allenfalls Überlastungssituationen (zu viele Menschen, zu viele Autos, etc.), die beispielsweise durch übermäßigen Energie-, Wasser- und Rohstoffverbrauch sowie bei Anreise mit motorisierten Individualverkehrsmitteln (MIV mit konventionellem Antrieb / Kraftstoff) zusätzlich durch Platzbedarf und Flächenkonkurrenz zu anderer Infrastruktur (Wege / Stellflächen) gekennzeichnet sind. Verbesserungen der Ökobilanz von Tagesreisen sind sicherlich möglich, vor allem dann, wenn es gelingt, umweltschonendes Verhalten auch in preislicher Hinsicht attraktiv zu machen und / oder diese Verhaltensweisen mit anderen Vorteilen zu verknüpfen (z. B. bevorzugter Zugang zu verknappten Attraktionen bei ökologisch verträglicher Anreise mit ÖPNV). Grundsätzlich wird hier aber ohne gesetzliche oder angebotsseitige Vorgaben kaum ein signifikantes Umdenken bei den Tagesbesucher*innen einsetzen.

**Good Practice: Alpine Pearls – Nachhaltige Mobilität vor Ort – das Fallbeispiel Werfenweng**

Die Gemeinde Werfenweng bei Salzburg ist Mitglied der Kooperation Alpine Pearls. Dies ist ein Netzwerk aus Urlaubsorten in den Alpen, die seit mehr als 10 Jahren für “Sanfte Mobilität” in ihren

Urlaubsregionen in sechs Alpenländern werben. Sie bieten spezielle Angebote für einen Urlaub ohne eigenes Auto bei voller Mobilitätsgarantie vor Ort. Neben der Ermöglichung einer der autofreien Anreise mit Bahn und Bus stellen vor Ort Shuttledienste, Wander- und Skibusse, Taxis, Elektro-Autos, Fahrräder, E-Bikes und auch moderne Spaßmobile kostenfrei die sanft-mobile Bewegungsfreiheit der Gäste in Werfenweng sicher. Auch bei Anreise mit dem eigenen PKW kann das Mobilitätsangebot vor Ort genutzt werden, wenn der PKW vor Ort „stillgelegt" und der Autoschlüssel bei der Tourist-Information deponiert wird. Zudem kann mit den Gäste- & Mobilitäts-Cards, die die Gäste der beteiligten Unterkünfte kostenfrei erhalten, der öffentliche Personennahverkehr im Urlaubsgebiet kostenfrei genutzt werden.

Diese Angebote richten sich derzeit nur an Übernachtungsgäste und können damit nur auf den Urlauberausflugsverkehr vor Ort wirken. Ein Pauschalangebot für Tagesgäste könnte eine sinnvolle Erweiterung darstellen. Anreize für die Nutzung von E-Mobilen für die Anreise können zum Beispiel auch darin liegen, dass für diese besonderen Parkplätze (ganz nah am Ziel) reserviert werden – gerade an stark frequentierten Ausflugszielen könnte dadurch ein starker Anreiz gesetzt werden, nachhaltige Mobilitätsangebote zu nutzen. (Quelle: Alpine Pearls 2018)

- Auch hinsichtlich der **sozialen Nachhaltigkeit** können Tagesreisen mit vielen Beispielen punkten. Die möglichst unbeschränkte Teilhabe aller am Tagestourismus ist kein utopisches Ziel. Zunehmende Anstrengungen bei der barrierefreien Gestaltung von Angeboten zeigen Wirkung. Selbstverständlich sind hier noch weitere Verbesserungen möglich und auch erforderlich. Entsprechende Förderprogramme und gesetzliche Auflagen bleiben daher auch in Zukunft wichtig. Die Durchsetzung von gesetzlichen Mindestlöhnen hat auch dazu geführt, dass die oftmals Teilzeit- oder Saisonbeschäftigten in den Freizeit- und Kultureinrichtungen entsprechend davon profitieren. Der Trend zu mehr Serviceangeboten eröffnet angesichts positiver Wachstumsprognosen für den Tagestourismus zudem weitere Beschäftigungsmöglichkeiten und trägt damit auch zu niedrigen Arbeitslosenquoten bei. Nicht zuletzt ist es vielerorts dem Tagestourismus zu verdanken, dass Freizeit- und Kultureinrichtungen aber auch gastgewerbliche Betriebe überhaupt am Markt bleiben können, da diese ohne die Nachfrage von Tagesgästen entweder gar nicht wirtschaftlich agieren könnten oder zumindest die Aufrechterhaltung eines Ganzjahresbetriebes (mit entsprechenden Ganzjahresbeschäftigungsverhältnissen) nicht möglich wäre. Sogar für die Ortsansässigen in zahlreichen tagestouristischen Zielen hat diese Nachfrage auch positive Effekte, denn die Tagesbesucherinnen und -besucher verursachen nicht nur negative Belastungen, sondern sorgen für die Aufrechterhaltung zahlreicher örtlicher Infrastrukturen (z. B. Gastronomie). Ohne die Tagesbesucherinnen und –besucher wäre dies nicht zu gewährleisten. Im Gegenteil, damit würde die Wohn- und Standortqualität für die Einwohnerinnen und Einwohner merklich zurückgehen. Im Extremfall wären bei Wegfall des Tagestourismus sogar spürbare Wertverluste für Wohn- und Gewerbeeigentum möglich – ein Aspekt, der bei der mancherorts vorherrschenden Diskussion über „overtourism" gern außer Acht gelassen wird, wobei die Auswirkungen durchaus vielfältiger Natur sein können. Wertverluste bei den Eigentümern könnten evtl. einhergehen mit stagnierenden oder gar sinkenden Mieten, die dann für die Mieter positiv zu Buche schlagen würden.

**Handlungsempfehlungen**

Die außergewöhnlich große quantitative Bedeutung des Tagestourismus steht außer Diskussion. Rund neun Mal mehr Tagesreisen von Inländerinnen und Inländern als statistisch erfasste Übernachtungen von Inländerinnen und Inländern in Deutschland standen hier schon 2013 zu Buche, eine aktuelle Relation ist nicht veröffentlicht. Genau hier setzt die erste Handlungsempfehlung an.

- Um zielgerichtete Maßnahmen begründen und initiieren zu können, bedarf es dringend eines kontinuierlichen und **umfassenden Monitorings** (Volumen, Ausgaben und weitere Sachverhalte) aller Tagesreisen ohne Entfernungseinschränkungen. Bisher ist unbegründet, weshalb bei Übernachtungen (in Betrieben mit 10 oder mehr Betten) eine vollständige Erfassung und Dokumentation durch die amtliche Statistik erfolgt, beim wesentlich volumenstärkeren Tagesreiseverkehr dies jedoch ausbleibt – zumal auch europäische Richtlinien[14] eine Erfassung des Tagestourismus durch die Mitgliedsstaaten der EU vorsehen. Hier sind entsprechende Maßnahmen, die durchaus über Marktforschungsaktivitäten erfüllt werden können, erforderlich, um belastbare Angaben machen zu können. Beispielsweise werden seit 2016 durch den **dwif-Tagesreisenmonitor** kontinuierlich die Tagesreisen der Deutschen insgesamt und nicht nur jene mit einer Mindestentfernung von mehr als 50 Km erfasst, die repräsentative Hochrechnungen des Tagesreisevolumens für die deutschsprachige Wohnbevölkerung ermöglichen. Dabei werden ganzjährig Volumen, Verkehrsmittel, Reisegruppengröße, Hauptanlässe, Aktivitäten und zurückgelegte Entfernungen der Ausflüge erfasst, die die Befragten in der zurückliegenden Woche unternommen haben. Hier wäre bei Bedarf die Möglichkeit zur Integration spezifischer Fragen zum Thema Nachhaltigkeit gegeben, so wie dies in der Vergangenheit für den Übernachtungstourismus bei der jährlichen FUR-Reiseanalyse der Fall ist. Grundsätzlich ließen sich viele der weiter oben in der Tabelle dargestellten derzeit noch ungeklärten Fragen in den dwif-Tagesreisenmonitor integrieren und damit die Rolle der Nachhaltigkeit im und für den Tagestourismus besser bestimmen. Die Kosten eines derartigen Monitorings sind in erster Linie vom Umfang der gewünschten Informationen abhängig und müssen entsprechend eines konkreten Anforderungsprofils kalkuliert werden.
- Um die **Nachhaltigkeit** von Tagesreisen zu stärken, sind Anreize an einschlägige Anbieter zu setzen, die sowohl über Förderprogramme als auch über Restriktionen gesteuert werden können (integrierte Mobilitätskonzepte). Insbesondere im Bereich der An- und Abreise als größtem Einflussfaktor sind Maßnahmen zur Beeinflussung von Tagesreisen vor allem in den Phasen Inspiration, Information und Buchung bislang kaum anzutreffen. Eine fortwährende Umsetzung von Barrierefreiheit muss auch vom Tagestourismus besonders betroffene Angebote umfassen. Eine Vorreiterrolle der öffentlichen Hand ist hierbei wünschenswert (z. B. in Form von barrierefreien Bahnhöfen und anderen öffentlich zugänglichen Gebäuden). Anreize zu Einsparungsmaßnahmen bei Energie, Wasser, Müll sind konsequent weiter zu entwickeln und umzusetzen.

[14] VERORDNUNG (EU) Nr. 692/2011 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 6. Juli 2011 über die europäische Tourismusstatistik und zur Aufhebung der Richtlinie 95/57/EG des Rates

- Die Forderungen seitens des Deutschen Tourismusverbandes an die Politik, wonach ein zentrales **Nachhaltigkeitsprogramm für den Tourismus** Bestandteil einer Nationalen Tourismusstrategie sein müsse, verdient nicht nur nach Meinung wichtiger Repräsentanten des Deutschlandtourismus Unterstützung, denn „gerade der Tourismus bietet die Chance, Klimaschutz und soziale Standards für lebenswerte Regionen miteinander zu verbinden und regionale Wertschöpfung zu stärken“[15]. Zudem wird eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene und auf Wasserwegen angemahnt, denn in diesem Bereich hat sich ein Investitionsstau angehäuft und der Tourismus kann nur vorankommen, wenn Reiseziele auch erreichbar sind.

[15] Zitat Armin Dellnitz, DTV-Vizepräsident und Geschäftsführer der Stuttgart Marketing GmbH und Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH, zitiert nach https://www.ahgz.de/news/tourismus-was-der-dtv-von-einer-nationalen-tourismusstrategie-erwartet,200012250928.html?utm_source=Newsletter&utm_medium=email&utm_content=click-19140&login_email=bS56ZWluZXJAZHdpZi5kZQ==#.

# 5 Quellenverzeichnis

Allgäu Walser Card (2018): Allgäu-Walser-Card Einfach mehr erleben im Allgäu und Kleinwalsertal. https://www.allgaeu-walser-card.com (29.10.2018)

Allgemeine Hotel- und Gastronomie-Zeitung (2018): Was der DTV von einer nationalen Tourismusstrategie erwartet. https://www.ahgz.de/news/tourismus-was-der-dtv-von-einer-nationalen-tourismusstrategie-erwartet,200012250928.html?utm_source=Newsletter&utm_medium=email&utm_content=click-19140&login_email=bS56ZWluZXJAZHdpZi5kZQ==#. (13.12.2018)

Alpine Pearls (2018): https://www.alpine-pearls.com/ (29.10.2018)

Deutscher Museumsbund e. V. (2013): Das inklusive Museum – Ein Leitfaden zu Barrierefreiheit und Inklusion. Berlin

dwif e. V. (2013): Tagesreisen der Deutschen. München

dwif (2018): Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus. München

Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE (2018): Studie: Stromgestehungskosten erneuerbare Energien. https://www.ise.fraunhofer.de/de/veroeffentlichungen/studien/studie-stromgestehungskosten-erneuerbare-energien.html (04.12.2018))

FUR (2014): Abschlussbericht zu dem Forschungsvorhaben: Nachfrage für Nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Reiseanalyse. Kiel

Metropolregion Hamburg (o. J.): #einfachmalraus in die Metropolregion Hamburg. http://metropolregion.hamburg.de/einfachmalraus/ (29.10.2018)

MVV München (2018): Theater-, Opern- und Konzertkarten inklusive Fahrt im MVV. https://www.mvv-muenchen.de/freizeit-events/freizeit-veranstaltungen/theater-und-konzertbesucher/index.html (29.10.2018)

VisitBerlin (o. J.): About Berlin. www.visitberlin.de/de/about-berlin (29.10.2018)

Wikipedia (2018): Overtourism. https://de.wikipedia.org/wiki/Overtourism (13.12.2018)