

# **Tourismus und ökologische Folgen**

© Christian Lederer – Roland Schober

Fachgeographische Übung  
bei MMag. Peter Atzmanstorfer  
2003

# Fachinformation

## Tourismus und ökologische Folgen

### Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	3
Historische Entwicklung des Tourismus im Raum Salzburg .....	3
Tourismus und Umweltproblematik .....	5
Verkehr.....	5
Großverkehrsanlagen .....	5
Parkplätze.....	6
Sonstige Belastungen.....	6
Wintersport.....	6
Einrichtungen im Pistensport .....	6
Technische Aufstiegshilfen.....	8
Schneebereitungsanlagen .....	8
Tourismus der Zukunft .....	8
Einige Zahlen und Fakten zur wirtschaftliche Notwendigkeit .....	8
Die Zukunft des Tourismus bzw. die Chance der Natur aufgrund der Bevölkerungsstruktur .....	9
Tourismus von oder für Morgen? Der Begriff „Nachhaltiger Tourismus“ .....	9
Resümee: Mehr Nachhaltigkeit bringt mehr Qualität.....	11
Literatur: .....	11

## Tourismus und Umwelt -

**Symbiose oder Parasitismus****Einleitung**

Die Welt ist in Bewegung wie noch nie. Immer mehr (Urlaubs-)Reisen gehen mit immer schnelleren Verkehrsmitteln in immer fernere Regionen - bei kürzerem Aufenthalt vor Ort. Der Tourismus ist wirtschaftlich nicht mehr wegzudenken und Staaten wie Österreich hätten nicht die Lebensqualität, müssen sie auf die Einkünfte des Tourismus verzichten.

Dabei schafft der Tourismus aber nicht nur Arbeitsplätze und Einkommen, fördert Kennenlernen und Verständnis, sondern trägt durch das enorme Verkehrsaufkommen und durch Ressourcenverbrauch, durch mangelnde Reisevorbereitung und Fehlverhalten vor Ort zu den hinlänglich bekannten Belastungen von Natur, Mensch und Kultur bei.

**Historische Entwicklung des Tourismus im Raum Salzburg**

Reisen hat viele Ursachen und Motive. Durch die ganze lange vorindustrielle Geschichte wird nur von reisenden Händlern, Pilgern, Handwerksburschen und Bäderreisenden berichtet. Der Tourist des industriellen Zeitalters reist hingegen zur Belehrung, zur Erholung und zum Vergnügen. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

Das Alpenland Salzburg wurde im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte zu einer wichtigen touristischen Destination, zu einem "Touristenparadies". Die ersten Impulse kamen von Schriftstellern und Künstlern des aufgeklärten Zeitalters und der Romantik. Ihre Liebe galt dem Landschaftsgarten zwischen der Stadt Salzburg, dem Paß Lueg und Berchtesgaden. *Man reist ja nicht um anzukommen, sondern um zu reisen*<sup>1</sup>, schrieb Johann Wolfgang von Goethe 1788 an Carolin von Herder und verlieh damit der Empfindung einer neuen Generation von Bildungsreisenden Ausdruck. Den Romantikern ist die „Entdeckung“ der landschaftlichen Schönheit an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zuzuschreiben. Die Romantik suchte das Besondere, nicht das Allgemeine; das Überlieferte, nicht das Zeitgenössische; das Exotische, nicht das Vertraute. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

Im Postkutschenzeitalter, vor dem Bau der Eisenbahn, begrenzte der Paß Lueg mit den Salzachöfen den touristischen Aktionsradius im Süden der Stadt Salzburg. Nur wenige reisten über den Paß Lueg ins Gebirge, wobei Badegäste von Gastein eine Ausnahme darstellten. Die Berge galten als fremde feindliche Welt. In Sagen ist immer wieder von Berggeistern, verirrtten Seelen, Vergletscherung von Almen oder die Berge als Wohnsitz von Königen und Kaisern wie z.B. der Kaiser Karl im Untersberg. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

---

<sup>1</sup> Vgl. Peter Boerner: *Man reist ja nicht, um anzukommen: oder als Reisender und Bleibender*. In: Europäische Reisen im Zeitalter der Aufklärung. Hg. Von Hans-Wolf Jäger. Heidelberg 1992 (Neue Bremer Beiträge. 7) S. 86-92.



Er  
to  
ku  
Al

Rudolf von Freysauff zu Neudegg, Blick auf den Dom, um 1845.  
(vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

Abb.1: Blick auf den Salzburger Dom 1845. (siehe Hannes Haas 1994: S. 20) Die kultivierte Schönheit in Form von angelegten Wegen und Parkanlagen, steht im Vordergrund.

hundreds das Massenpublikum. Das  
dt Salzburg selbst verwandelte sich zur  
erlebten einen Aufschwung, und die  
das Gebirge durch Wege und Hütten.

Zur typischen touristischen Kulturform dieses bürgerlichen Zeitalters wurde jedoch die Sommerfrische, die den städtischen Familien im wahrsten Sinne eine zweite und - gegenüber den rasch wachsenden urbanen Zentren eine bessere Heimat bot. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

Natur und Kultur, insbesondere die Musik, gehören seit langem zu den wichtigsten Motiven für den Besuch von Stadt und Land Salzburg. Mit den Salzburger Festspielen bildete sich ein eigener touristischer Zweig in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts. Sie erhoben Salzburg für einige Wochen im Jahr zu einer noblen Kulturmetropole von Weltrang. Sonst jedoch gehörte die Zukunft dem Sozialtourismus, den in Salzburg 1932 die Dr.-Degener-Reisen ankündigten, ehe sich durch den reichsdeutschen Wirtschaftsboykott (1000-Mark-Sperre) die Wirtschaftskrise verstärkte und der Tourismus nahezu zum Erliegen kam. Der 1938 nach der deutschen Okkupation einsetzende nationalsozialistische "Kraft durch Freude"-Tourismus machte Österreich zum Urlaubsgau der Deutschen, durch die Kriegsrealität wurde Salzburg aber bald zum "Lazarett-Gau" umfunktioniert. Erst mit dem Wirtschaftsaufschwung in den fünfziger Jahren setzte ein kontinuierliches Tourismuswachstum ein, wurde der Fremdenverkehr zum dominierenden Salzburger Wirtschaftszweig. Salzburg als Kulisse zahlreicher Heimat- und Hollywoodfilme erreichte weltweite Popularität. Mit dem Sound of Music, einem der erfolgreichsten Filme aller Zeiten, verbreitete sich der Salzburg-Mythos über die ganze Welt, so wie die Festspiele den Ruf der Mozartstadt als Zentrum der Hochkultur verankerten. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

Mobilisierung und Technisierung, höhere Einkommen und Freizeitwachstum führten in den vergangenen Jahrzehnten zu Formen des Massentourismus. Besondere Wachstumsimpulse gingen seit den sechziger Jahren vom Wintertourismus aus, der die Salzburger Gebirgsregionen binnen kurzem zu einem "Erlebnispark" umformte. Gefördert durch die von der Werbung vermittelten Salzburgbilder, brachte diese Entwicklung für die Tourismusregionen zusätzliche Einkommen und Wohlstand, aber auch erhebliche Belastungen für Mensch und Umwelt. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

Salzburg gehört heute zu den meistbesuchten Tourismusregionen Österreichs. Die Professionalisierung der touristischen Institutionen und eine intensive Bewerbung der touristischen Märkte war dafür die Voraussetzung. Nach Jahren des ungezügeltten Wachstums, das zu einer hohen Verkehrsbelastung und der nahezu vollständigen Erschließung der Bergwelt mit technischen Aufstiegshilfen führte, setzte in den Achtziger Jahren eine Tourismuskritik ein, die einen Umdenkprozess einleitete. Dieser mündete in einer "sanften" Wende hin zu einer Aufwertung der Umweltinteressen und in neuen Konzepten, die gleichermaßen ökonomischen Nutzen und Schutz von Landschaft und Natur berücksichtigen. Die Tourismuspolitik wird versuchen müssen, diese Entwicklung zu fördern, damit Das kleine Paradies auch in Zukunft sein Versprechen einlösen kann. (vgl. Hannes Haas ua. 1994: S. 7)

## ***Tourismus und Umweltproblematik***

### **Verkehr**

Ohne Verkehr kein Tourismus- Das Verkehrsnetz ist eine wesentliche Voraussetzung der touristischen Entwicklung, wobei bei einschlägigen Untersuchungen zumeist die Auswirkungen des starken Straßenverkehrs als ausgeprägteste Belastungsform hervor sticht.

Der Verkehr verursacht ca. ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen (VCÖ 1997: Klimafaktor Mobilität). In Vorarlberg fließen zum Beispiel rund 25 Prozent des gesamten Energieverbrauchs in den Verkehrssektor. Auf der A14 ist das Verkehrsaufkommen in den letzten zehn Jahren um über 30 Prozent gestiegen.

### **Großverkehrsanlagen**

Großdimensionierte Verkehrsanlagen mit hohem Flächenverbrauch wie Verkehrsknoten, Schnellbahn- bzw. Autobahnanbindungen etc. prägen zumeist das Landschaftsbild. Es kommt allerdings sehr darauf an, ob und wie diese Bauten der Umgebung angepasst sind. Aus Erfahrung gilt der Richtwert: wenn 12% der Dauersiedlungsfläche für Verkehrsbauten verwendet sind, wird dieses Ausmaß schon als beeinträchtigend empfunden.

### **Parkplätze**

Der Flächenverbrauch für Parkplätze ist relativ hoch. Auf einen PKW-Abstellplatz fallen durchschnittlich 25-30 Quadratmeter Fläche. Man zählt durchschnittlich 3 Personen pro Fahrzeug. Als Berechnungsgrundlage eignet sich die Messzahl Bevölkerungsmaximum (Einwohner + belegte Gästebetten) zuzüglich doppelten Sitzplatzüberhang (Bedarf an Sitzplätzen über den üblichen für Einheimischen und Logiernästen hinausgehend). Aufgrund der Tatsache, dass nicht alle Gäste mit dem eigenen PKW anreisen, werden als Erfahrungswert 80% der Summe herangezogen.

### **Sonstige Belastungen**

Das Problem der Belastungen durch Abgase und Lärm ist allgemein bekannt. Neben den allgemeinen und großen Problemen, gibt es auch sehr unterschiedliche örtliche und kleinräumige Probleme, die nur durch den jeweiligen Verhältnissen angepasste Maßnahmen gelöst werden können und keine Patentlösung ermöglichen. Dies geschieht immer unter Einbeziehung der örtlichen zuständigen Behörden und Institute, sowie den Verursachern.

Ein spezielles Problem ist die Verkehrserschließung ortsperipherer Gebiete in landschaftlich und ökologisch sensiblen Regionen, z. B. der Bau einer Autostraße in unbewohnte Gebirgstäler oder in Almregionen, dabei kommt es immer wieder zu Konflikten mit Anhängern einer möglichst ungestörten Naturlandschaft.

### **Wintersport**

Eine der wohl schönsten und gesündesten Freizeitbeschäftigungen der Menschen kann tiefgreifende direkte und indirekte Einflüsse auf die Naturlandschaft und Umwelt nicht verleugnen. Wobei auch gesagt werden muss, dass der Mensch als Teil der Mitwelt das Recht zusteht, auch die Winterlandschaft zu nützen, solange dies mit Verantwortung, Rücksichtnahme und Selbstbeschränkung geschieht.

Allerdings warnen Experten, dass Konzepte, die auf das „vernünftige“ und „rational“ handelnde Wesen Mensch setzen, vermutlich wenig erfolgsversprechend sind.

### **Einrichtungen im Pistensport**

In Alpingebieten mit ausgeprägter Wintersaison erfährt die Landschaft durch den Pistensport und die dafür bereitgestellte Infrastruktur die größte Beanspruchung.

Verschiedene Probleme können auftreten:

- Die großräumige visuelle Beeinflussung des Landschaftsbildes durch Aufstiegshilfen bzw. deren Trassenführung, Erschließungsstrassen und Abfahrtspisten.
- Nach dem Abtauen der Schneedecke können erfolgte Geländekorrekturen, sowie jede Vegetationsveränderung bzw. –vernichtung sehr störend zu Tage treten.
- Trotz in letzter Zeit „sanfterer“ Pistenanlegung und Intensivierung der Pistenpflegemaßnahmen hebt sich die Pistenvegetation in Hochlagen noch nach Jahrzehnten deutlich von jener der Umgebung ab.
- Durch Erdbewegungen im Zuge von Schipistenbau und –erweiterung wird die Vegetation zerstört, das Bodenprofil bis zum Muttergestein abgetragen. Durch den Schipistenbetrieb kommt es auf Buckeln und Geländekanten zum Abscheren von Vegetation und Boden, was im Extremfall ebenfalls die Freilegung des Muttergesteins zur Folge haben kann.(kann auch durch Pistengeräte entstehen). Durch die Pistenpräparierung wird die Schneedecke verdichtet, künstliche Ausaperungsmuster werden geschaffen, wodurch Ausaperungszeit, Pflanzenwachstum und Artenzusammensetzung verändert werden.
- Schipistenplanierungen können selbst bei intensiven Wiederbegrünungsversuchen Probleme für eine lange Zeit bringen.
- Rekultivierungsmaßnahmen können für kleinere Bergbahnunternehmen eine große finanzielle Belastung darstellen, wenn beispielsweise das nötige Know How fehlt. Bei wirtschaftlichen Schwierigkeiten besteht die Gefahr von Einsparungen
- Die Pistenpräparierung stellt durch die Verdichtung der Schneedecke eine Direktbelastung für die darunterliegende Vegetation dar, wenn die Schneesicht eine Dicke von ca. 30cm unterschreitet.
- Das Abscheren von Vegetation an aperen Stellen kann auch mit Schneeanlagen nicht immer verhindert werden, z.B. wenn zu hohe Temperaturen das Aufbringen von Kunstschnee verhindern.
- Pistengeräte schaden bei einer Schneedecke von weniger als 10 cm, weil dann die Raupenstege auf den Boden durchgreifen.(diese mechanische Schädigung wird allerdings häufig überschätzt, sie ist nämlich kaum höher als von Schifahrern. Rinder drücken mit dem 100-fache Gewicht auf den Boden.)
- Kunstschnee verkürzt tendenziell die Vegetationsperiode (in niedrigen Pistenbereichen).
- Die Verarmung der Flora, d.h. Rückgang der Artenvielfalt der Pflanzen bis zu 20%, der mit der Rekultivierung einhergehen kann, ist ein Langzeitproblem. Die nicht so widerstandsfähigen Gewächse werden durch widerstandsfähigeren verdrängt.
- Das Variantenschifahren im pistennahen Bereich kann zu Schäden im Jungwald führen.
- Erhebliche Störungen entstehen auch, wenn das Fassungsvermögen von Schipisten wiederholt bzw. für längere Zeit überfordert wird.

### **Technische Aufstiegshilfen**

Eine herausragende raumbezogene Erscheinung der Tourismusentwicklung in Österreich ist die starke Erweiterung des Seilbahn- und Schipistenangebotes in den 70er und 80er Jahren. Aufstiegshilfen können visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, vor allem im Sommer, bewirken: Waldzerfurchung, Almverdrängung, anlagenabhängige Verbauung (z.B. Bergstationen und deren mitunter verschandelte nähere Umgebung- ein Fehler, der allerdings mit gutem Willen korrigierbar ist)

Neben der Art, wie man die Aufstiegshilfen der Landschaft eingliedert, hängen Landschaftsverbrauch bzw. -belastung auch von der Seilbahndichte, der Transportkapazität und von der Tageskapazität der Anlagen ab.

Neuerschließungen durch Aufstiegshilfen haben spürbar nachgelassen. Der Trend geht zur Qualitätsverbesserung, zur Erneuerung von Anlagen und zum Ersatz von Schleppliften durch Seilbahnen und Sesselliften; Idealfall: wenige (d.h. nicht mehr als nötig), strategisch richtig angelegte Seilbahnanlagen mit entsprechender Förderleistung. Diese Entwicklung ist sowohl für die Umwelt, die Landschaft, als auch für die Wirtschaftlichkeit günstig.

### **Schneebereitungsanlagen**

Die Kunstschnee- Erzeugung oder besser gesagt Technische Beschneigung, die in den USA schon seit Ende der 50er Jahre praktiziert wird, hat in Österreich zu heftigen Diskussionen geführt.

Technischer Schnee entsteht, indem reines Wasser in feinste Tröpfchen zerstäubt und zu Schneekristallen ausgefroren und auf die Erde aufgebracht wird. Dies geschieht mit Hilfe von Schneekanonen.

Um 1m<sup>2</sup> Fläche mit 30cm Schnee zu bedecken, braucht man rund 130l Wasser. Dieses Wasser, das durch Filteranlagen sorgfältig gereinigt werden muss, wird im Zuge der Schneeschmelze wieder dem natürlichen Kreislauf zugeführt. Um Energie zu sparen, wird in vielen Regionen das Wasser für die Schneeanlagen in hochgelegenen Speichern gesammelt.

Der Energieverbrauch für die Beschneigung einer Piste von 2 km Länge und 150 m Breite über eine ganze Wintersaison entspricht etwa der Hälfte dessen, den ein 60 Betten-Hotel in der gleichen Zeit aufweist.

Zur Vermeidung von Lärmbelästigungen werden schallgedämpfte Geräte eingesetzt.

Österreichische und Schweizer Studien<sup>2 3</sup> haben erwiesen, dass der Einfluss der Beschneigungsanlagen auf das Ökosystem nicht erheblich ist. Wesentlich größer seien die Auswirkungen von landwirtschaftlichen Düngungen auf die Artenverschiebung und -verarmung von Pflanzen.

In der Ausaperungsphase treten Unterschiede zwischen beschneiten und nichtbeschneiten Pisten auf, die sich aber im Laufe der Erwärmung im Frühling wieder ausgleichen.

Schäden der Vegetation können durch eine Verlängerung der allgemeinen Schisaison durch das künstliche Beschneien in tieferen Lagen auftreten. Während schneearmer Phasen im Winter bietet aber die Beschneigung einen Schutz vor Wechselfrost und Scherschäden.

Abzulehnen sind Bestrebungen, von Natur aus für den Schilaufer ungeeignete Gebiete mit Hilfe künstlich erzeugten Schnees zu Schigebieten zu machen.

### **Tourismus der Zukunft**

#### **Einige Zahlen und Fakten zur wirtschaftliche Notwendigkeit**

In der Europäischen Union sind derzeit etwa 2 Mio. Unternehmen in der Tourismusbranche tätig, wobei es sich hauptsächlich um KMU handelt. Ihr Anteil am BIP und an der Beschäftigung liegt bei circa 5 %. Je nach Mitgliedstaat kann diese Zahl zwischen 3 % und 8 % liegen. Darüber hinaus erzeugt der Tourismus in anderen Sektoren wie Handel und Spezialausrüstung ein beträchtliches Geschäftsvolumen, das etwa dem Zweieinhalbfachen des Tourismus selbst entspricht. (vgl. KOM(2001) 665 endgültig, S. 4)

---

<sup>2</sup> Universität für Bodenkultur(Wien), 1989-91

<sup>3</sup> Büro für angewandte Ökologie in Mels sowie ARGE für Natur- und Landschaftsschutz in Aarau(bei CH), 1990-92



Der Tourismus gehört zu jenen Sektoren der europäischen Wirtschaft mit den besten Zukunftsperspektiven. Den Prognosen zufolge weist der Tourismus in Europa ein anhaltendes Wachstum von mehr als 3 % jährlich auf, das über dem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum liegt. In den vergangenen Jahren wurden allein im Hotel- und Gaststättengewerbe in Europa jährlich etwa 100.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. (vgl. KOM(2001) 665 endgültig, S. 4)

### **Die Zukunft des Tourismus bzw. die Chance der Natur aufgrund der Bevölkerungsstruktur**

Die Entwicklung der europäischen Bevölkerungsstruktur wird sich besonders stark im Freizeittourismus bemerkbar machen. Im Jahr 2020 wird die Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen gegenüber heute um 17 Millionen angewachsen sein. (vgl. KOM(2001) 665 endgültig, S. 5) Diese Zahl wird auch weiter wachsen, da die heutige Bevölkerung einen besseren Gesundheitszustand und eine höhere Lebenserwartung hat und über größere Mittel verfügt, als die Generationen davor. Außerdem wird sich der Anteil der Menschen zwischen 50 und 65 Jahren am Tourismusmarkt vergrößern, da sie weitgehend frei von familiären Pflichten und Belastungen, sehr mobil sind und häufig in gesicherten finanziellen Verhältnissen leben. (vgl. KOM(2001) 665 endgültig, S. 5)

Daraus ergibt sich eine steigende Nachfrage nach bestimmten Formen des Tourismus. So werden der Kulturtourismus und der Natur- und Landschaftstourismus das deutlichste Wachstum aufweisen.

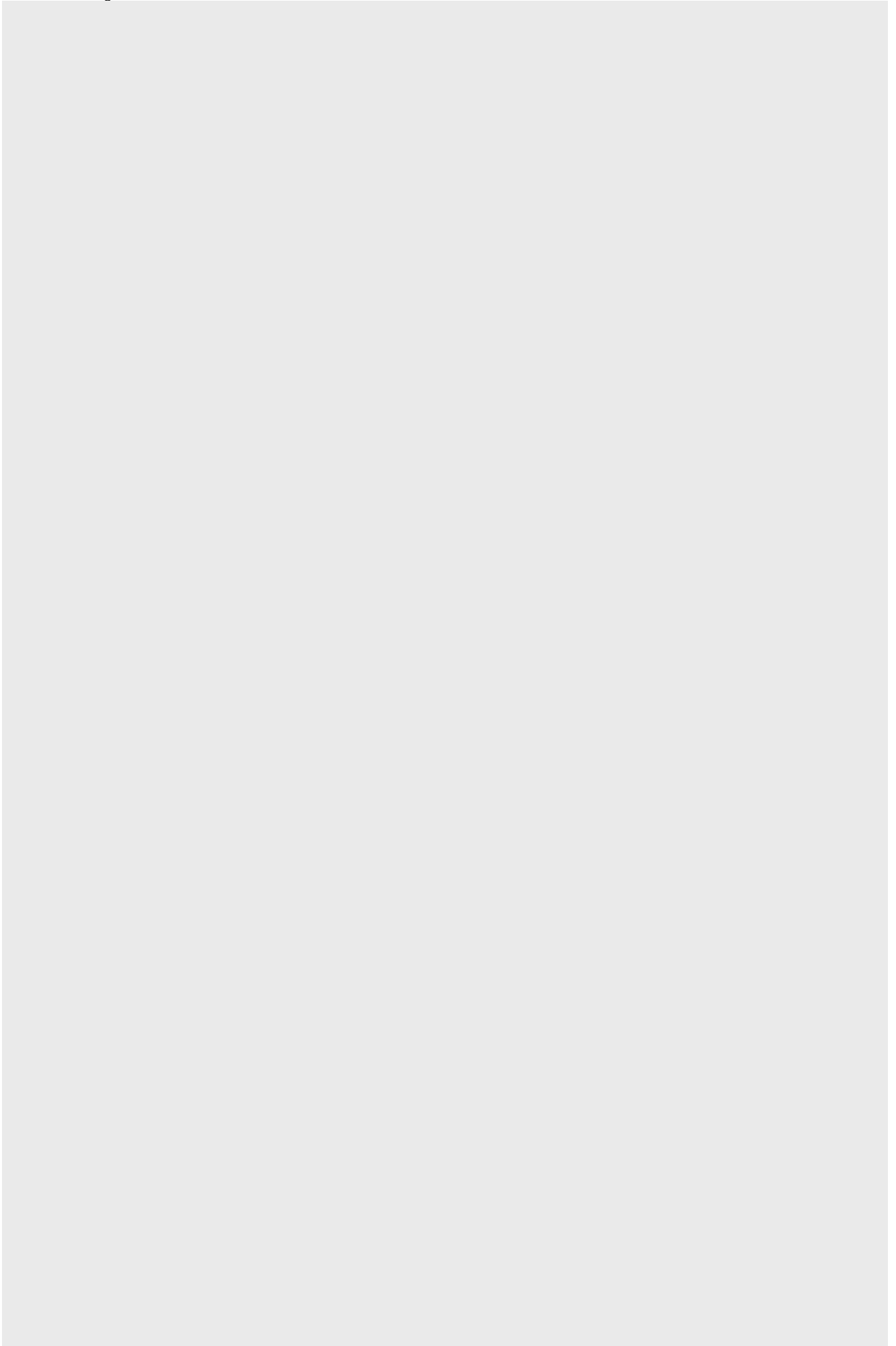
### **Tourismus von oder für Morgen? Der Begriff „Nachhaltiger Tourismus“**

Über die wirtschaftliche soziale und umweltspezifische Dimension und auf der Grundlage der Arbeit der Welttourismusorganisation wurde folgende Definition für einen nachhaltigen Tourismus ausgearbeitet "Eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus deckt die derzeitigen Bedürfnisse der Touristen und der Gastregionen und schützt und verbessert gleichzeitig die Aussichten für die Zukunft. Sie soll die Verwaltung aller Ressourcen so integrieren, dass die wirtschaftlichen, sozialen und ästhetischen Bedürfnisse gedeckt werden können und gleichzeitig die kulturelle Unversehrtheit, die wesentlichen ökologischen Prozesse, die biologische Vielfalt und die lebenserhaltenden Systeme bewahrt bleiben. (vgl. KOM(2001) 665 endgültig, S. 27)

Der Grundkonsens aus obiger Definition ist die Notwendigkeit des Durchbrechens der Wachstumsspirale, da der Tourismus sonst seine eigene Basis – den Naturraum, die regionalen Besonderheiten und das sozial intakte Gesellschaftsgefüge – zerstört.

### **Notwendige Leitlinien für einen Tourismus der Zukunft**

1. Ein intakter Natur- und Landschaftsraum sowie betrieblicher Umweltschutz sind Voraussetzungen für den Tourismus der Zukunft. (Ökologische Dimension).
2. Tourismus ist integrierter Teil einer nachhaltigen, regionsspezifisch vernetzten Wirtschaft (Ökonomische Dimension).
3. Das Image von Urlaubsregionen wird geprägt von selbstbestimmter kultureller Dynamik und sozialer Zufriedenheit der Bevölkerung sowie der im Tourismus Arbeitenden (Soziokulturelle Dimension).
4. Intensiv genutzte touristische Zielgebiete müssen betriebliche und kommunale Umweltmanagement-Systeme sowie Nachhaltigkeitsstrategien (z.B. Local Agenda 21) entwickeln und anwenden.
5. Der Mensch steht als Gestalter der Tourismuspolitik im Mittelpunkt - die gesamte Bevölkerung hat Zugang zu allen Informationen und ist gleichberechtigt in alle Entscheidungsprozesse miteingebunden. (Institutionelle Dimension).
6. Die Tourismus-Quellgebiete der Ballungsräume sowie übergeordneter politischer Systeme übernehmen Mitverantwortung für die touristischen Effekte in den Destinationen.  
(vgl. Institut für Integrativen Tourismus & Freizeitforschung 2001)



**Resümee: Mehr Nachhaltigkeit bringt mehr Qualität**

Der Tourismus ist in Europa nicht mehr wegzudenken. Die Einhaltung des Nachhaltigkeitsprinzips ist jedoch Voraussetzung für zukünftige Generationen.

Ein universal anwendbares Rezept gibt es nicht, um einen ökologisch und sozial verträglichen Tourismus zu initiieren. Darüber hinaus werden die Lösungen unterschiedlich sein und davon abhängen, welche Voraussetzungen, Strukturen und Probleme in einer Region vorherrschen. Wichtig ist jedoch der Blick fürs Ganze, dass alle Maßnahmen und Vorhaben immer sämtliche Sektoren und Wirtschaftsbereiche berücksichtigen und gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung entwickelt, intensiv diskutiert und umgesetzt werden.

Im Falle von Nutzungskonflikten bzw. bei Planungen, die eine der angestrebten Zielebenen überbeanspruchen, sind klare Prioritäten zu setzen bzw. sind den Aspekten der Umwelt, der Kultur sowie der Bevölkerung Vorrang vor wirtschaftlichen Entscheidungen einzuräumen denn Nachhaltigkeit und Qualität im Tourismus sind zwei Seiten einer Medaille.

**Literatur:**

Haas, H. ua. (1994): Weltbühne und Naturkulisse: Zwei Jahrhunderte Salzburg – Tourismus. Salzburg: Verlag AntonPustet.

Institut für Integrativen Tourismus & Freizeitforschung (2001): Integrativer Tourismus eine Abgrenzung – Nachhaltigkeit und Tourismus, <http://www.nfi.at/iitf/definition-de.html>

Kommission der europäischen Gemeinschaft (2001) 665 endgültig: Zusammenarbeit für die Zukunft des Tourismus in Europa, <http://www.alpenforschung.de/skripte/EU-tourismus-2001-zusammenarbeit.pdf>