



Kofinanziert von der
Europäischen Union

pr.n. 2021-1-IT02-KA220-ADU-000035147



COOL CLASSIC CARS



LEHRPLAN FÜR TRAINER

Von der Europäischen Union finanziert. Die geäußerten Ansichten und Meinungen entsprechen jedoch ausschließlich denen des Autors bzw. der Autoren und spiegeln nicht zwingend die der Europäischen Union oder der Europäischen Exekutivagentur für Bildung und Kultur (EACEA) breiter. Weder die Europäische Union noch die EACEA können dafür verantwortlich gemacht werden.



KONSORTIUMSPARTNER

Afinna One Srl (Italien)

Coditramuntana SL (Spanien)

Aci Vallelunga Spa (Italien)

ECC Verein für interdisziplinäre Bildung und Beratung (Österreich)

Mehr Info: www.coolclassiccars.info
coolclassiccarsplatform.info





INDEX

1. Einführung	S.3
1.1.An wen richtet sich dieser Kurs?	S.4
2. Einführung im Training	S.5
2.1.Einige Arten des Lernens	S.5
2.2.Einige Konzepte zur Kommunikation	S.6
2.3.Einige Qualitäten und Funktionen des Erziehers	S.7
2.4.Erstellen von Lernzielen, Aufgaben und Bewertungen	S.8
2.5.Einige Überlegungen zum Online-Unterricht	S.9
3. 1-tägiger Workshop	S.10
4. Erweiterter Kurs	S.12
5. Trainingsaktivitäten	S.14
5.1.Nachhaltiger Tourismus	S.15
5.2.Klimawandel	S.19
5.3.Pariser Abkommen und internationale Abkommen	S.21
5.4.Intermodalität	S.23
5.5.Industriekulturtourismus	S.25
5.6.Industrietourismus	S.27
5.7.LCA-Analyse und Kreislaufwirtschaft	S.29
5.8.Cooler Oldtimer	S.31
5.9.Über Tourismus und Massentourismus	S.33



I. EINFÜHRUNG

Das Curriculum für Trainer stellt Formate für diejenigen bereit, die die Projektergebnisse einem aus unterschiedlichen Gründen an den Inhalten des Projekts interessierten Publikum präsentieren möchten. Dieses Projekt wird durch das Erasmus+-Programm, das Programm der Europäischen Union für Bildung, Ausbildung, Jugend und Sport, gefördert. Ziel des Projekts ist es, Lösungen für einen nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Konversion und Aufwertung der Industriekultur zu entwickeln, indem folgende Optionen erarbeitet werden:

- Entwicklung von Konzepten für nachhaltigen Tourismus als Diversifizierung und Management mit dem Ziel der Nachhaltigkeit touristischer Prozesse.
- Entwicklung intermodaler Transportmechanismen, die den Nahtourismus fördern, um die negativen Auswirkungen des Massentourismus abzumildern und die mit dem Transport, insbesondere dem Flugverkehr, verbundenen Emissionen zu reduzieren.
- Förderung, Aufwertung und Vernetzung von Standorten im Zusammenhang mit der Stilllegung von Industriekulturen als Faktor der wirtschaftlichen und sozialen Förderung benachteiligter Gebiete.
- Aufwertung des Oldtimer-Erbes als treibende Kraft für Kleinunternehmertum im Tourismussektor.

Es werden zwei Arten möglicher Szenarien mit begleitenden Präsentationsvorschlägen identifiziert. Natürlich bietet das Projekt mit seinen verschiedenen Instrumenten ein breiteres Spektrum an Möglichkeiten für Interessierte, seine Inhalte für akademische oder unternehmerische Zwecke zu bewerben.



I.I An wen richtet sich dieser Kurs?

Dieses Toolkit wurde entwickelt, um Lehrern und Trainern Werkzeuge und Vorschläge zur Verfügung zu stellen, die die von der Cool Classic Cars-Plattform und dem gleichnamigen Projekt zur Verfügung gestellten Materialien verwenden. Die vorgeschlagenen Kurse und Übungen sind mögliche Einsatzmöglichkeiten des Projekts, die sich sowohl an erfahrene Trainer und Lehrer als auch an solche ohne Erfahrung richten und darauf abzielen, die Fähigkeiten der Benutzer zu entwickeln oder die Präsentation von Themen zu erleichtern. Sie können in Online- oder Präsenzkursen oder in Hybridversionen eingesetzt werden.

Dieses Toolkit erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und soll als Leitfaden für diejenigen dienen, die sich der Schulungsarbeit nähern möchten. Aus diesem Grund werden Online-Materialien zur Verfügung gestellt, die das Ergebnis der Forschungsarbeit des Cool Classic Cars-Projekts sind. Zusätzlich zu den zwei möglichen Präsentationen, die je nach angenommenem Ziel vorgeschlagen werden, und den neun vorgeschlagenen Aktivitäten, die die Arbeit der Trainer während des Unterrichts erleichtern sollen, enthält das Toolkit eine kurze Einführung in die Erwachsenenbildung im Allgemeinen.



2. EINFÜHRUNG IN DIE SCHULUNG

2.1 EINIGE MÖGLICHKEITEN DES LERNENS

Der Unterrichtsansatz sollte lernerorientiert sein. Sich auf den Schüler zu konzentrieren bedeutet, im Voraus zu verstehen, über welche Kenntnisse, Fähigkeiten, Kompetenzen und Ziele der Zuhörer verfügt. Basierend auf diesen Faktoren sollte die Kommunikationsstrategie nicht nur geändert werden, um den Unterricht effektiver zu gestalten, sondern auch, um zu verhindern, dass er einen Effekt erzeugt, der dem gewünschten widerspricht.

Es gibt verschiedene Arten von Lehren und Theorien, wie man sie wirksam umsetzen kann. Was wir hier vorschlagen, ist Kolbs Lernzyklus. Nach diesem Ansatz gibt es vier Phasen, die Kolb als Erfahrung, reflektierende Beobachtung, abstrakte Konzeptualisierung und aktives Experimentieren identifiziert. Auf der Seite des Pädagogen geht es darum, zu verstehen, wie man Lernbedürfnisse erkennt, wie man den Unterricht gestaltet, den Unterricht festigt und ihn evaluiert.

Sich der verschiedenen Arten des Lernens bewusst zu sein, die ein Publikum haben



kann, bedeutet, dass man verschiedene Stile anwendet, sogar gleichzeitig, um zu versuchen, die eigene Aktivität so effektiv wie möglich zu gestalten. Während einige durch eine visuelle Art des Unterrichts, bestehend aus Karten und Grafiken, mehr angeregt werden, ist für andere das Schreiben oder Zuhören der direkteste Weg, Informationen zu verinnerlichen. Offensichtlich ändert sich diese Art der Stilwahl je nach Publikum und der Umgebung, in der der Unterricht stattfindet, ob beispielsweise Präsenzunterricht oder Online-Unterricht.

Es ist auch nützlich, den Unterschied zwischen einem Lehrer, einem Erzieher und einem Moderator zu verstehen: Wenn Ersterer für die Wissensvermittlung verantwortlich ist, fungiert der Moderator als Vermittler bei der Informationsübermittlung zwischen Gleichaltrigen, während der Pädagoge als Mittelweg angesehen werden kann zwischen den beiden, wobei der Schwerpunkt auf einem psychologischen und praktischen Ansatz liegt.

2.2 EINIGE KONZEPTE ZUR KOMMUNIKATION

Um in einer Lernumgebung effektiv zu sein, sind bestimmte Kommunikationsfähigkeiten erforderlich, die für einen Pädagogen unerlässlich sind. Zu den grundlegenden Aspekten der Kommunikation gehören die Fähigkeit, im Hinblick auf die Präsentation eines Themas zu kommunizieren, aktiv zuzuhören und effektiv zu hinterfragen. Da Bildung eine Beziehung ist, die sich an ihre Zuhörer anpasst, ist es auch wichtig, konstruktiv Feedback zu geben und anzunehmen.

Man muss in der Lage sein, zuzuhören und mit nonverbaler Sprache zu kommunizieren, denn vieles, was im Klassenzimmer verstanden werden kann,



erfolgt über diese Art von Sprache: Gesten, Bewegungen, Positionierungen erklären dem Zuhörer seine Veranlagungen und Schwierigkeiten und machen deutlich, wie die Der Lehrer möchte sich auf eine Klasse beziehen.

Gleichzeitig hat sich die Lehre nach der COVID-19-Pandemie entscheidend verändert und man muss wissen, wie man in einer virtuellen Arbeitsumgebung die entsprechenden Tools nutzt. Hier ist oft die schriftliche Kommunikation die wirksamste und die Überlegungen zur nonverbalen Sprache werden nun irrelevant.

Ebenso nützlich ist es, sich die Kommunikation innerhalb von Gruppenmodellen vorzustellen: Da eines der wirksamsten Instrumente zur Vermittlung von Lehren darin besteht, Gruppenarbeit anzuregen, bei der Erfahrungen, Wissen und Ideen von verschiedenen Menschen geteilt werden, wird die Fähigkeit gewonnen, die Debatte und die Kommunikation zwischen Einzelpersonen zu leiten ein integraler Bestandteil des Werkzeugkastens eines Pädagogen.



2.3 EINIGE QUALITÄTEN UND FUNKTIONEN DES PÄDAGOGEN

Neben kommunikativen Fähigkeiten muss ein Pädagoge über einige persönliche Qualitäten verfügen. Eines der wichtigsten ist Empathie. Das Verstehen der Gefühle und Emotionen des eigenen Publikums sind grundlegende Merkmale für die Schaffung einer Umgebung des Zuhörens und der operativen Konfrontation, die das Verständnis von Themen erleichtert. Insbesondere wenn es um die Bewertung oder das Geben von Feedback geht, bietet die Art und Weise, wie dies getan wird, einem Pädagogen die Möglichkeit, eine aktive und wirksame Aktion auf sein Publikum auszuüben, ebenso wie das Wissen, wie man Beobachtungen und Feedback zur eigenen Arbeit einfühlsam annimmt, dabei hilft, ein Mehr zu organisieren effektiver Unterricht im Gange.

Da Bildung eine Kombination aus Lehr- und Moderationsaktivitäten sein kann, ist eine der Funktionen des Pädagogen die eines Moderators. Diese Qualität hängt mit dem Verständnis zusammen, wie man die Kompetenzen und das Wissen, über das



der Einzelne verfügt, zur Geltung bringt. Um diese Rolle wahrzunehmen und die aktive Teilnahme einzelner Personen in einer Gruppe zu ermöglichen, sind eine gewisse Unparteilichkeit und Neutralität sowie Zuhörfähigkeiten erforderlich. Es gibt eine ganze Reihe von Aktivitäten, die dabei helfen können, wie zum Beispiel Brainstorming, Eisbrecher-Aktivitäten oder Rollenspiele.

2.4 ERSTELLUNG VON LERNZIELEN, AUFGABEN UND BEURTEILUNGEN

Als Pädagogen müssen wir zunächst eine klare Vorstellung davon haben, was unser Publikum am Ende unserer Arbeit wissen, verstehen und tun soll. Dazu müssen wir zunächst überlegen, was diese Ziele sind und wie sie erreicht werden können. Daher ist es notwendig, die Aufgaben zu identifizieren, die am besten geeignet sind, um die gewünschten Ergebnisse zu erzielen, und die Methode zur effektiven Bewertung, ob unsere Arbeit diese Ergebnisse erzielt hat.

Bezogen auf das Lernzyklusmodell haben wir gesehen, dass der Unterricht aus verschiedenen Phasen besteht, in denen Planung, Messung und Berichterstattung notwendige Schritte für effektives Arbeiten sind.

Ein weiterer Indikator, der dabei helfen kann, Ziele, Aufgaben und Bewertungen angemessen festzulegen, ist das SMART-System (spezifisch, messbar, erreichbar, ressourcenorientiert und zeitgebunden), das mit Fokus auf bestimmte Aspekte Lösungen für die angemessene Gestaltung aller notwendigen Lehrmittel bietet. Mit diesem Rahmen kann die Taxonomie von Bloom in Verbindung gebracht werden, die sich auf sechs Schlüsselwerte bezieht: Wissen, Verständnis, Engagement, Analyse,



Synthese und Bewertung. Ein solches Tool kann das Schreiben von Zielen erleichtern, die dem Niveau des Publikums entsprechen.

Auch die während der Arbeit zugewiesenen Aufgaben müssen als Hilfsmittel zur Erreichung spezifischer Ziele betrachtet werden, sei es bei Beurteilungen oder beim Erwerb einer Qualifikation. In jedem Fall sollten sie als Lackmустest für die eigene Arbeit betrachtet werden und so dazu beitragen, die eigenen Lehrstrategien im Laufe der Zeit zu gestalten.

2.5 EINIGE ÜBERLEGUNGEN ZUM ONLINE-UNTERRICHT

Virtueller Unterricht gewinnt im Rahmen von Ausbildungsaktivitäten immer mehr an Bedeutung. Es muss eindeutig anerkannt werden, dass der Unterricht vor Ort oder aus der Ferne die gesamte Lehr- und Lernerfahrung erheblich verändert. Daher ist es notwendig, im Rahmen der virtuellen Lehre spezifische Strategien zu entwickeln, die die geleistete Arbeit wirkungsvoll und effektiv machen können. Das erste Problem besteht darin, dass die Verwendung von Computerwerkzeugen häufig die Unterstützung des Lehrers erfordert. Noch ist nicht jeder daran gewöhnt, Plattformen und spezielle Programme für diese Art von Aktivität zu nutzen.

Benutzer an die Plattformen zu gewöhnen, die der Pädagoge von Zeit zu Zeit verwendet, und ihnen Zeit zu geben, zu verstehen, wie sie einen Bildschirm oder eine Ressource teilen, sind keine offensichtlichen Aktivitäten und werden, obwohl sie intuitiv sind, oft von denjenigen übersehen, die diese Methoden zu oberflächlich angehen.



I-TAGES-WORKSHOP

Zielgruppe: Unternehmer und Fachleute im Tourismussektor.

Kursdauer: 1 Tag

Ziel des Kurses ist es, die Inhalte des Cool Classic Cars-Projekts prägnant darzustellen. Das Hauptziel des Cool Classic Cars-Projekts besteht darin, das Potenzial des Oldtimermarktes im Kontext einer nachhaltigen Tourismusedwicklung und des Bewusstseins für die Herausforderungen des Klimawandels zu erkunden. Der Tourismussektor, der erheblich zu den globalen Treibhausgasemissionen beiträgt, erfordert einen innovativen Ansatz zur Abmilderung negativer Auswirkungen. Dieses Projekt zielt darauf ab, die Leidenschaft für Oldtimer mit der Aufmerksamkeit für die Gebiete zu verbinden, in denen touristische Aktivitäten stattfinden, um den Massentourismus kritisch zu thematisieren und Alternativen zu fördern, die nähere, nachhaltigere und gemeinschaftsfreundlichere Erlebnisse ermöglichen.

In diesem Zusammenhang konzentriert sich das Projekt „Cool Classic Cars“ auf zwei konvergierende Themen: Oldtimer als Ressource und industrielle archäologische Stätten. Bei richtiger Nutzung kann der wachsende Oldtimermarkt zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen, neue Möglichkeiten im Tourismussektor bieten und nachhaltige Mobilitätsinitiativen unterstützen.

Der Kurs kann sich am Vormittag auf allgemeine Klima- und Tourismusthemen konzentrieren und später auf die spezifischeren Aspekte des Projekts im Zusammenhang mit Oldtimer-Automobilität und Industrietourismus eingehen. Diese Themen können durch Bezugnahme auf die Materialien in den Ressourcenpaketen 1



und 3 behandelt werden, die Daten und Statistiken zur globalen Erwärmung und zu Trends in der Tourismusbranche enthalten. Videos zur Bereicherung der Präsentation und Momente zur Reflexion können den Vormittag vor der Mittagspause abschließen.

Eine empfohlene erste Übung könnte darin bestehen, eine Debatte über die Vor- und Nachteile von Massentourismus und nachhaltigem Tourismus zu führen, das Publikum einzubeziehen, indem es sich auf direkte Erfahrungen bezieht, die Art des Reisens zu diskutieren, die es am zufriedensten gemacht hat, und ganz allgemein, was in Betracht gezogen wird wünschenswert für die Entwicklung innovativer unternehmerischer Initiativen. Dies kann auf den Erfahrungen der Anwesenden basieren, in diesem Fall Unternehmern, die direkte Einblicke in Praktiken und Projekte geben könnten, die sich auf nachhaltigen und umweltfreundlichen Tourismus konzentrieren.

Am Nachmittag wird unter Bezugnahme auf die Ressourcenpakete 2, 4, 5 und 6 die Idee erörtert, Oldtimer als innovative Instrumente für den langsamen Tourismus zu fördern, die in den Rahmen der Wiederverwendung und Aufwertung bestehender Ressourcen passen. Es können auch einige der im Handbuch gesammelten Best Practices vorgestellt werden.

Den Abschluss des Tages bildete eine weitere vom Kursleiter geleitete Übung, die darauf abzielte, eine alternative Reiseroute zu Massentourismusrouten zu erstellen und deren ökologischen Fußabdruck zu berechnen.

> Cooles Oldtimer-Tool: 1-Tages-Kurs



ERWEITERTER KURS

Zielgruppe: Studierende und Teilnehmer von Tourismusmanagement-Masterstudiengängen oder anderen Studiengängen mit Bezug zu den Projektthemen.

Kursdauer: 3 Tage

Die Ergebnisse des Projekts können als Modul im Rahmen von Universitätskursen oder einer umfassenderen Ausbildung zu den Themen Tourismus, Innovation, Transport oder Klimaschutz betrachtet werden. In diesem Fall ermöglicht eine längere und detailliertere Darstellung des Materials eine strukturierte und effektive Diskussion der Projektziele.

Eine mögliche Aufteilung der Arbeit könnte sein:

Tag 1: Eine tiefere Analyse der Probleme des Klimawandels und seiner Auswirkungen auf den Tourismussektor. Bezogen auf die Ressourcenpakete 1 und 3 kann der Kurs in eine Vormittagssitzung zum Thema globale Erwärmung und eine Nachmittagssitzung zum Tourismussektor unterteilt werden. Eine Debatte am Ende des Tages über nachhaltigen Tourismus und Massentourismus könnte die Studierenden in die Kursthemen einführen.

Tag 2: Einblicke in den europäischen und internationalen Regulierungsrahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und eine Darstellung des Life Cycle Assessment (LCA)-Ansatzes zur Bewertung der Umweltauswirkungen des ökologischen Wandels in der Transportbranche könnten die Diskussionsthemen für einen zweiten Arbeitstag sein. Das Verständnis der Tools, die Administratoren und Unternehmen



zur Verfügung stehen, sollte als vorbereitende Themen für den CCC-Projektvorschlag angesehen werden. Materialien, Daten und Studien können aus den Ressourcenpaketen 1, 2 und 3 abgeleitet werden. Die Themen Intermodalität, Sharing-Mobilität und Sharing Economy können am Ende des Tages in Form einer Übung bearbeitet werden, bei der die Teilnehmer selbstständig arbeiten. Recherchieren Sie Beispiele für innovative Tools, die die Art und Weise, wie sich Menschen in städtischen Kontexten fortbewegen, verändert haben, wie zum Beispiel Fahrrad- und Carsharing-Dienste oder ähnliches.

Tag 3: Die Ergebnisse der Recherche und des CCC-Projekts werden die Themen des letzten Arbeitstages sein. Unter Bezugnahme auf die Ressourcenpakete 4, 5, 6 wird versucht, die Besonderheiten des Sammlerautomarkts und des Oldtimer-Motorsports zu vertiefen und dabei Merkmale und Potenziale hervorzuheben. Anschließend wird auf die Definition von Industrietourismus und Industriekulturtourismus sowie mögliche Verbindungen zwischen den beiden Sektoren eingegangen. Die Untersuchung bewährter Verfahren rundet die Präsentation ab. Abschließend wird der Tag mit einer Simulation alternativer Reiserouten zu Massentourismusrouten, die anhand einiger vorgeschlagener Tools entwickelt wurden, und einer Kostenanalyse im Hinblick auf den ökologischen Fußabdruck abgeschlossen.

> *Cooler Oldtimer-Tool: 3-Tages-Kurs*



COOL CLASSIC CARS



AUSBILDUNGS- AKTIVITÄTEN



Trainingsaktivität 1

Nachhaltiger Tourismus

Zeitaufwand: 1 Std

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Nachhaltigkeit im Tourismus

Unterthema(n): (1.1): Annäherung an die gemeinsame Programmierung in touristischen Stätten

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 1 und 3 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 1: Klima und Tourismus: Herausforderungen im Lichte des Klimawandels.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismus

Beschreibung der Aktivität: Rollenspiel

- Teilen Sie die Teilnehmer in Gruppen/Paare auf. Wenn möglich, beziehen Sie in jede Gruppe Vertreter verschiedener Arten von Stakeholdern ein.
- Gewähren Sie jeder Gruppe Zugang zu den Materialien des Ressourcenpakets aus den Modulen 1 und 3. Bereiten Sie die Aktivität vor und stellen Sie sie vor. (5 Minuten)



- Die Teilnehmer schlüpfen in die Rollen verschiedener Akteure der Tourismusbranche (z. B. Hotelmanager, Reiseveranstalter, Anwohner). Bitten Sie sie, zu verhandeln und Entscheidungen zu treffen, die ökologische und soziale Nachhaltigkeit berücksichtigen.
- Die Gruppen präsentieren der Klasse ihre Karten und diskutieren, welche Arten nachhaltigen Transports im Tourismus vorstellbar sind.
- Nehmen Sie sich 30 Minuten Zeit für Präsentation, Diskussion und Schlussfolgerungen.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Modul 1 Umwelterziehung
- Ressourcenpaket Modul 3: Nachhaltiger Tourismus.
- Best-Practice-Handbuch
- Anhang 1 Strategien und Taktiken zur Bewältigung hoher Nutzungsraten



Anhang 1 Strategien und Taktiken zur Bewältigung hoher Nutzungsraten

<p>1. Reduzieren Sie die Nutzung des gesamten Schutzes Bereich (PA)</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Begrenzen Sie die Besucherzahl auf die gesamte PA2. Begrenzen Sie die Aufenthaltsdauer3. Ermutigen Sie die Nutzung anderer Bereiche4. Erfordern bestimmte Fähigkeiten und/oder Ausrüstung5. Erheben Sie eine pauschale Besuchergebühr6. Erschweren Sie den Zugang zur PA
<p>2. Reduzieren Sie die Nutzung von Problembereichen</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Informieren Sie sich über Problembereiche und Alternativen Bereiche2. Entmutigen oder verbieten Sie die Nutzung von Problembereichen3. Begrenzen Sie die Besucherzahl in Problembereichen4. Ermutigen/fordern Sie eine Aufenthaltsbeschränkung bei Problemen Bereiche5. Machen Sie den Zugang zu Bereichen schwieriger/einfacher6. Eliminieren Sie problematische Einrichtungen/Attraktionen Bereiche; Verbesserung der Einrichtungen/Attraktionen in Alternativgebiete7. Ermutigen Sie Reisen abseits der Wege8. Etablieren Sie unterschiedliche Ausrüstung/Fähigkeiten Anforderungen9. Erheben Sie unterschiedliche Besuchergebühren
<p>3. Ändern Sie den Verwendungsort innerhalb Problemzonen</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Bestimmte Aktivitäten verhindern/verbieten (z. B. Camping)2. Ermutigen/erlauben Sie bestimmte Aktivitäten in angegebenen Bereiche3. Lokalisieren Sie Einrichtungen an dauerhaften Standorten4. Konzentrieren Sie die Nutzung durch Anlagendesign oder Information



	<ul style="list-style-type: none">5. Entmutigen/verbieten Sie das Reisen abseits der Wege6. Trennen Sie verschiedene Besuchertypen
4. Ändern Sie den Zeitpunkt der Nutzung	<ul style="list-style-type: none">1. Ermutigen Sie zur Nutzung außerhalb der Hauptnutzungszeiten2. Von der Verwendung abraten/verbieten, wenn das Auswirkungspotenzial hoch ist3. Gebühren in Zeiten mit hohem Wirkungspotenzial
5. Nutzungsart und Besucher ändern Verhalten	<ul style="list-style-type: none">1. Schadhafte Praktiken/Geräte entmutigen/verbieten2. Verhalten/Fähigkeiten/Ausrüstung fördern/fordern3. Vermitteln Sie eine Wildnisethik4. Ermutigen/fordern Sie eine Begrenzung der Gruppengröße5. Pferde/Haustiere/Nutzung über Nacht abraten/verbieten
6. Ändern Sie die Erwartungen der Besucher	<ul style="list-style-type: none">1. Informieren Sie Besucher über geeignete PA-Anwendungen2. Informieren Sie sich über mögliche Bedingungen in PA
7. Erhöhen Sie den Widerstand des Ressource	<ul style="list-style-type: none">1. Schützen Sie die Baustelle vor Stößen2. Stärken Sie die Website
8. Ressource erhalten/rehabilitieren	<ul style="list-style-type: none">1. Probleme beseitigen2. Betroffene Standorte erhalten/sanieren

Quelle: Adaptiert von Eagles, PFJ, Haynes, CD, McCool, SF (2002). „Nachhaltiger Tourismus in Schutzgebieten: Leitlinien für Planung und Management“. IUCN: Drüse. (Tabelle 7.1 S. 88-89)



Trainingsaktivität 2

Klimawandel

Zeitaufwand: 30 Minuten

Relevantes Schlüsselthema: Thema 1: Die globale Situation anhand von Daten lesen
Unterthema(n): (1.1) Datenanalyse

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie das Ressourcenpaketmodul 1.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Handbuch Kapitel 1 „Klima und Tourismus: Feiertage und Herausforderungen im Lichte des Klimawandels“.

Beschreibung der Aktivität: Datenanalyse

- Gewähren Sie jeder Gruppe Zugang zu den Materialien aus Modul 1. Bereiten Sie die Aktivität vor und stellen Sie sie vor. (5 Minuten)
- Bitten Sie die Teilnehmer, reale Klimadaten wie Durchschnittstemperaturen, atmosphärische CO₂-Werte oder Meereisausdehnung zu verwenden. Bitten Sie sie, die Daten zu analysieren und Schlussfolgerungen über den Klimawandel und seine möglichen Folgen zu ziehen.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Modul 1 Umwelterziehung.



Trainingsaktivität 3

Pariser Abkommen und internationale Abkommen

Zeitbedarf: 70 Min

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Internationale Abkommen zum Klima

Unterthema(n): (1.2) Simulation internationaler Panels

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 1 und 3 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Handbuch Kapitel 1: Klima und Tourismus: Feiertage und Herausforderungen im Lichte des Klimawandels.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismus.

Beschreibung der Aktivität: Rollenspiel

- Teilen Sie die Teilnehmer in Gruppen/Paare auf. Wenn möglich, beziehen Sie in jede Gruppe Vertreter verschiedener Arten von Interessengruppen ein und weisen Sie ihnen die Rolle von Vertretern verschiedener Länder oder regionaler Blöcke zu.
- Jede Gruppe recherchiert online Nachrichten und Informationen über ihr Land und ihren Block in Bezug auf Wirtschaft, strategische Entwicklung, Politik, Klimapolitik und Ressourcen, mit besonderem



Bezug auf die Geschichte der Klimaabkommen (25 Minuten).

- Bitten Sie sie, ein internationales Klimaabkommen auszuhandeln und zu entwerfen und dabei die verschiedenen Positionen, Interessen und Prioritäten der verschiedenen Akteure zu berücksichtigen (20 Minuten).
- Die Gruppen präsentieren ihre Vereinbarungen in einem zusammenfassenden Dokument und diskutieren Schwierigkeiten und Schlussfolgerungen zur Durchführung der Übung (15 Minuten).

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Mod 1: Umwelterziehung.
- Ressourcenpaket Mod 3: Nachhaltiger Tourismus.



Trainingsaktivität 4

Intermodalität

Zeitaufwand: 1 Std

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Intermodalität erklären

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 1 und 3 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie das Handbuch Kapitel 1 „Klima und Tourismus: Feiertage und Herausforderungen im Lichte des Klimawandels“.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismus

Beschreibung der Aktivität:

- Teilen Sie die Teilnehmer in Gruppen/Paare auf. Wenn möglich, beziehen Sie in jede Gruppe Vertreter verschiedener Arten von Stakeholdern ein.
- Geben Sie jeder Gruppe Zugriff auf Materialien aus Modul 3 und Modul 1. Bereiten Sie die Aktivität vor und stellen Sie sie vor. (5 Minuten)
- Bitten Sie die Gruppen, sich 20–25 Minuten Zeit zu nehmen, um die Punkte zu identifizieren, an denen ein intermodaler Ansatz den Übergang zu einem nachhaltigen Tourismussystem erleichtert.
- Die Gruppen präsentieren der Klasse ihre Karten und diskutieren, welche Arten von nachhaltigem Transport im Tourismussektor vorstellbar sind. Planen Sie 30 Minuten für Präsentation, Diskussion



und Schlussfolgerungen ein.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Mod 1: Umwelterziehung.
- Ressourcenpaket Mod 3: Nachhaltiger Tourismus.
- Best-Practice-Handbuch



Trainingsaktivität 5

Industriekulturtourismus

Zeitaufwand: 45 Min

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Erläuterung, was Industriekulturtourismus ist

Unterthema(n): (1.2) Vorstellung möglicher Nutzungen und Umwandlungen verlassener Industriestandorte

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 4 und 5 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Handbuch Kapitel 3 Nachhaltiger Tourismus: Konkrete Schritte zu einem umweltfreundlicheren, bewussteren und angenehmeren Tourismus; Kapitel 4 Von der Vergangenheit in die Zukunft: Industriekulturtourismus als nachhaltige Lösung.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismus; Kapitel 4: *Tourismus zum Industriekulturerbe: Wiederentdeckung einer nahen Vergangenheit.*

Beschreibung der Aktivität:

- Gewähren Sie jeder Gruppe Zugriff auf Materialien aus den Modulen 4 und 5. Stellen Sie Kopien des Best-Practice-Handbuchs bereit. Bereiten



Sie die Aktivität vor und führen Sie sie ein. (5 Minuten)

- Stellen Sie den Teilnehmern eine Reihe von Bildern oder Beschreibungen berühmter industrieller archäologischer Stätten zur Verfügung. Bitten Sie sie, die Merkmale der einzelnen Orte zu untersuchen und ihre historische Bedeutung, ihre Auswirkungen auf die Umwelt sowie potenzielle Herausforderungen und Chancen bei der Förderung eines nachhaltigen Tourismus an diesen Orten zu besprechen. (Vom Best-Practice-Handbuch bis hin zu verlassenen Industriestandorten, die online recherchiert wurden und möglicherweise einen Bezug zum Ort haben, an dem die Präsentation stattfindet)

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Mod 4: Industrielles Erbe.
- Ressourcenpaket Mod 5: Industriekulturtourismus
- Best-Practice-Handbuch



Trainingsaktivität 6

Industrietourismus

Zeitaufwand: 30 Min

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Analyse von Industrietourismusstandorten

Unterthema(n): (1.1) Rolle von Museen und Multiservice-Zentren.
Unterthema(n): (1.2) Studie zur Europäischen Route der Industriekultur

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 4 und 5 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Handbuch Kapitel 3 Nachhaltiger Tourismus: Konkrete Schritte zu einem umweltfreundlicheren, bewussteren und angenehmeren Tourismus; Kapitel 4: Von der Vergangenheit in die Zukunft: Industriekulturtourismus als nachhaltige Lösung.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu nachhaltigem Tourismus; Kapitel 4: *Tourismus zum Industriekulturerbe: Wiederentdeckung einer nahen Vergangenheit.*

Beschreibung der Aktivität:

- Gewähren Sie jedem Teilnehmer Zugriff auf Materialien aus Modul 4 und Modul 5. Stellen Sie Kopien des Best-Practice-Handbuchs bereit.



Bereiten Sie die Aktivität vor und stellen Sie sie vor. (5 Minuten)

- Wählen Sie auf der [Studie zur Route der Industriekultur](#) jedes Museum oder jede kulturelle Stätte.
- Bitten Sie die Teilnehmer, die Rolle von Museen und Interpretationszentren bei der Förderung des Bewusstseins und der Wertschätzung des industriellen archäologischen Erbes zu untersuchen. Sie können Best Practices für die Präsentation von Informationen, Interaktivität und Besucheraufklärung diskutieren.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Mod 4: Industrielles Erbe.
- Ressourcenpaket Mod 5: Industriekultur-tourismus.
- Best-Practice-Handbuch



Trainingsaktivität 7

LCA-Analyse

Zeitaufwand: 30 Min

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: LCA-Analyse

Unterthema(n): (1.2) Verwendung von Software für den ökologischen Fußabdruck von Produkten

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 1 und 2 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Kapitel 1 des Handbuchs: Klima und Tourismus: Feiertage und Herausforderungen im Lichte des Klimawandels
- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismus
- Laden Sie eine der Software herunter [OpenLCA.org](https://openlca.org) oder [Fußabdruck-Berechnung.org](https://fußabdruck-berechnung.org)

Beschreibung der Aktivität:

- Die Teilnehmer werden eingeladen, an der Durchführung einer Lebenszyklusanalyse (LCA) für arbeitsmarktrelevante Produkte mitzuwirken und dabei eines der empfohlenen Softwareprogramme im Unterricht zu nutzen.
- Im Anschluss an die Übung wird eine Debatte und Reflexion zum



Thema Produktlebenszyklen und deren Auswirkungen auf die Umwelt vorgeschlagen.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Modul 2: Coole Oldtimer
- Ressourcenpaket Modul 1: Umwelterziehung.



Trainingsaktivität 8

Cooler Oldtimer

Zeitaufwand: 40 Min

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Die Welt der Oldtimer-Sammler und -Liebhaber

Unterthema(n): (1.1) Eine Anfrage zu einem Marktrahmen stellen

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

– Lesen Sie die Ressourcenpaketmodule 2 und 6.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Handbuch Kapitel 5: Der Oldtimermarkt und das Potenzial des Industrietourismus.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 3: Cooler Oldtimer: Das Erbe des historischen Parkplatzes als Wert, der im Kontext eines nachhaltigen Tourismus genutzt werden kann.

Beschreibung der Aktivität:

- Teilen Sie die Teilnehmer in Gruppen/Paare auf.
- Geben Sie jeder Gruppe Zugriff auf Materialien aus Modul 3 und Modul 1. Bereiten Sie die Aktivität vor und stellen Sie sie vor. (5 Minuten)
- Fördern Sie die aktive Recherche im Internet und in den sozialen



Medien nach Liebhabern einer oder mehrerer spezifischer Oldtimer-Genres (z. B. Fiat 500, Mini Minor, Citroen C4 usw.) und analysieren Sie die Anzahl der „Eigentümerclubs“-Gruppen und die Art der beworbenen Veranstaltungen , verfügbare Daten zur Verbreitung und Mitgliedschaft in historischen Fahrzeugregistern usw.

- Bitten Sie die Gruppen, 20–25 Minuten damit zu verbringen, die wichtigsten und interessantesten Aspekte aus Sicht der Marktforschung zu identifizieren.
- Die Gruppen präsentieren ihre Ergebnisse der Klasse. Planen Sie 20 Minuten für Präsentation, Diskussion und Schlussfolgerungen ein.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Mod 2: Coole Oldtimer
- Ressourcenpaket Mod. 6: Cooler Oldtimer-Vorschlag
- Best-Practice-Handbuch



Trainingsaktivität 9

Über Tourismus und Massentourismus

Zeitaufwand: 40 Min

Relevantes Schwerpunktthema: Thema 1: Vorstellung von Reisezielen und Routen als Alternative zum Massentourismus

Unterthema(n): (1.1) Berechnung des ökologischen Fußabdrucks einer Reise

Kontext / Vorkenntnisse:

Für Lernende:

- Lesen Sie die Module 1 und 3 des Ressourcenpakets.

Für den Trainer:

- Lesen Sie Kapitel 1 des Handbuchs: Klima und Tourismus: Feiertage und Herausforderungen im Lichte des Klimawandels.

- Lesen Sie das Best-Practice-Handbuch Kapitel 2: Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Tourismus

Beschreibung der Aktivität: Gestaltung einer nachhaltigen Reise

- Teilen Sie die Teilnehmer in Gruppen/Paare auf.
- Geben Sie jeder Gruppe Zugriff auf Materialien aus Modul 3 und Modul 1. Bereiten Sie die Aktivität vor und stellen Sie sie vor. (5 Minuten)
- Planen Sie mithilfe von Websites wie Expedia, Booking oder anderen Reisen zu äußerst attraktiven Touristenzielen wie Hauptstädten,



Badeorten oder Skigebieten außerhalb des eigenen Landes. Berechnen Sie die Kosten für ein Wochenende für zwei Personen.

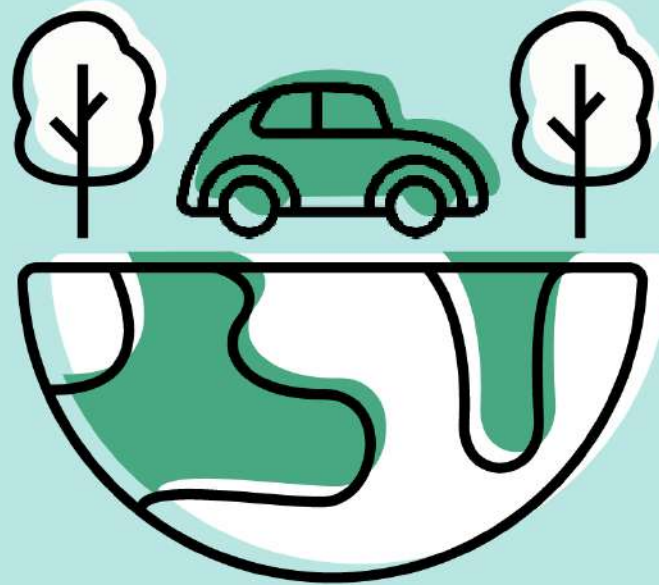
- Planen Sie Reisen online zu Zielen außerhalb des Massentourismus, die ohne Flugreisen erreichbar sind, und suchen Sie nach Möglichkeit nach umweltfreundlichen Unterkünften. Berechnen Sie die Kosten für ein Wochenende für zwei Personen.
- Mit Tools wie [CO2-Fußabdruck-Rechner](#) berechnen Sie die Umweltauswirkungen beider Reisen pro Person.

Ressourcen:

- Ressourcenpaket Mod 1 Umwelterziehung
- Ressourcenpaket Mod 3 Nachhaltiger Tourismus.
- Best-Practice-Handbuch



COOL CLASSIC CARS



Lehrplan für Trainer

1-tägiger Workshop

TAGESPROGRAMM

- 9:00 – Präsentationen
- 9:30 – Klima und Tourismus
- 11:00 – Pause
- 11:15 – Debatte über Massentourismus und nachhaltigen Tourismus
- 12:30 – Mittagessen
- 13:30 – Der Oldtimermarkt
- 14:45 – Kaffeepause
- 15:00 – Industrietourismus
- 16:00 - Übung
- 16:30 – Schlussfolgerungen und Jubel

Präsentation

Der Leitfaden für das vom Erasmus+-Programm geförderte Cool Classic Cars-Projekt widmet sich der noch relativ unerforschten Schnittstelle zwischen Oldtimern, nachhaltigem Tourismus und dem Bewusstsein für das Industriekulturerbe. Ziel dieses Handbuchs ist es, das Bewusstsein für die entscheidenden Zusammenhänge zwischen neuen Technologien und dem Wissen zu schärfen, das für die Einführung nachhaltiger Freizeitpraktiken erforderlich ist, um einen umweltbewussten Tourismus zu fördern.

Das Hauptziel des Cool Classic Cars-Projekts besteht darin, das Potenzial des Oldtimermarktes im Kontext einer nachhaltigen Tourismusedwicklung zu erkunden und sich den Herausforderungen des Klimawandels zu stellen. Der Tourismussektor, der einen erheblichen Beitrag zu den globalen Treibhausgasemissionen leistet, erfordert einen innovativen Ansatz zur Abmilderung negativer Auswirkungen. Dieses Projekt zielt darauf ab, die Leidenschaft für Oldtimer mit einem Fokus auf vom Massentourismus betroffene Gebiete zu vereinen und Alternativen zu fördern, die nähere, nachhaltige und die Gemeinschaft respektierende Erlebnisse in den Vordergrund stellen.

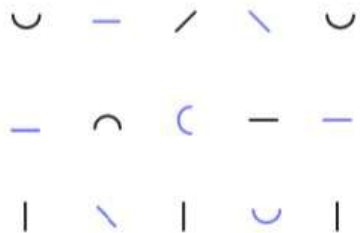
In diesem Zusammenhang konzentriert sich das Projekt „Cool Classic Cars“ auf zwei konvergierende Themen: Oldtimer als Ressource und industrielle archäologische Stätten. Bei richtiger Nutzung kann der wachsende Oldtimermarkt zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen, neue Möglichkeiten im Tourismussektor bieten und nachhaltige Mobilitätsinitiativen unterstützen.



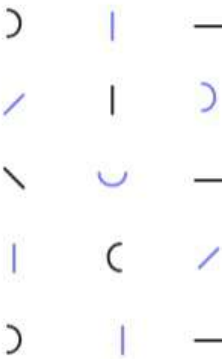
KLIMA UND TOURISMUS

WAS WOLLEN DIE VERBRAUCHER?

Laut einer Studie des Reisebüros Expedia aus dem Jahr 2022 scheinen sich die Verbraucher aus 11 verschiedenen Ländern mehr Gedanken über die Auswirkungen ihrer Reisen auf die Umwelt zu machen als in den vergangenen Jahren, und die Tendenz geht in Richtung eines besseren Verhältnisses.



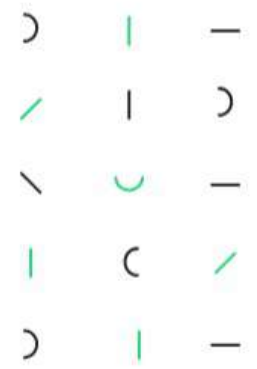
15





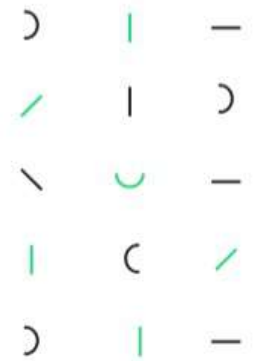
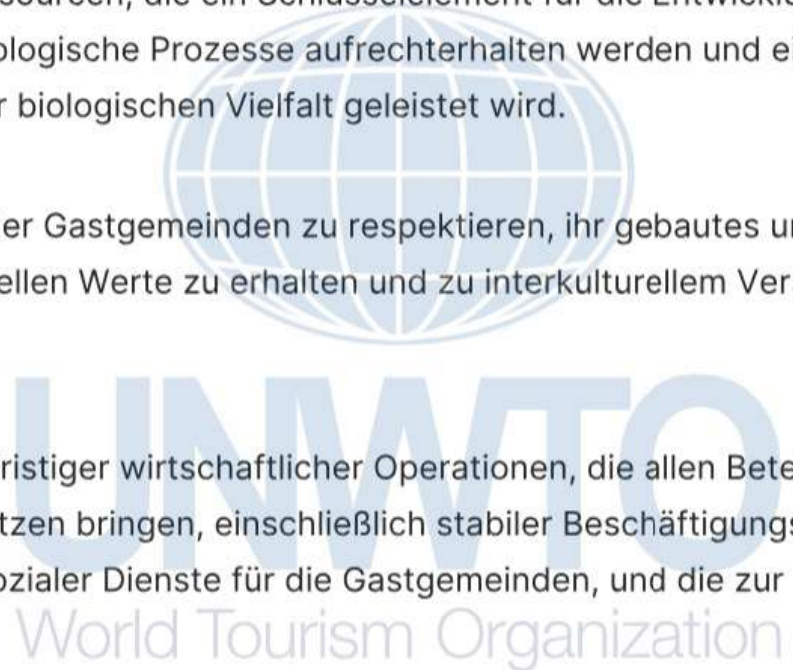
5-8 %

Der Beitrag der Reise- und Tourismusbranche zur globalen Emission von
Treibhausgasen



Entsprechend den Zielen zur Erreichung der Nachhaltigkeit

-  Optimale Nutzung der Umweltressourcen, die ein Schlüsselement für die Entwicklung des Tourismus darstellen, indem wesentliche ökologische Prozesse aufrechterhalten werden und ein Beitrag zur Erhaltung des Naturerbes und der biologischen Vielfalt geleistet wird.
-  Die soziokulturelle Authentizität der Gastgemeinden zu respektieren, ihr gebautes und lebendiges kulturelles Erbe und ihre traditionellen Werte zu erhalten und zu interkulturellem Verständnis und Toleranz beizutragen.
-  Gewährleistung tragfähiger, langfristiger wirtschaftlicher Operationen, die allen Beteiligten einen fair verteilten sozioökonomischen Nutzen bringen, einschließlich stabiler Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten und sozialer Dienste für die Gastgemeinden, und die zur Armutsbekämpfung beitragen.



MASSNAHMEN FÜR EINEN UMWELTFREUNDLICHEREN TOURISMUS

13

- > **Nachhaltige Nutzung von Ressourcen.** Die Erhaltung und nachhaltige Nutzung von Ressourcen - natürlichen, sozialen und kulturellen - ist von entscheidender Bedeutung und langfristig wirtschaftlich sinnvoll.
- > **Reduzierung des übermäßigen Verbrauchs und der Abfälle.** Die Verringerung des übermäßigen Verbrauchs und der Abfälle vermeidet die Kosten für die Sanierung langfristiger Umweltschäden und trägt zur Qualität des Tourismus bei.
- > **Erhaltung der biologischen Vielfalt.** Die Erhaltung und Förderung der natürlichen, sozialen und kulturellen Vielfalt ist eine wesentliche Voraussetzung für einen langfristig nachhaltigen Tourismus und schafft eine widerstandsfähige Basis für die Branche.
- > **Integration des Tourismus in die Planung.** Eine Tourismusedwicklung, die in einen nationalen und lokalen strategischen Planungsrahmen integriert ist und Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführt, erhöht die langfristige Lebensfähigkeit des Tourismus.
- > **Unterstützung der lokalen Wirtschaft.** Ein Tourismus, der eine breite Palette lokaler Wirtschaftstätigkeiten unterstützt und die Umweltkosten und -werte berücksichtigt, schützt diese Wirtschaft und vermeidet Umweltschäden.



Umsetzbare Schritte für einen umweltfreundlicheren Tourismus

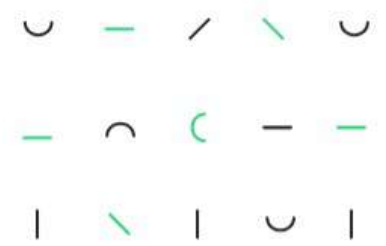
14

- > **Einbindung der lokalen Gemeinschaften.** Die umfassende Einbeziehung der lokalen Gemeinschaften in den Tourismussektor kommt nicht nur ihnen selbst und der Umwelt im Allgemeinen zugute, sondern verbessert auch die Qualität des touristischen Erlebnisses.
- > **Beratung mit Interessengruppen und der Öffentlichkeit.** Absprachen zwischen der Tourismusindustrie und den lokalen Gemeinden, Organisationen und Institutionen sind unerlässlich, wenn sie zusammenarbeiten und mögliche Interessenkonflikte lösen sollen.
- > **Ausbildung des Personals.** Die Ausbildung des Personals, die den nachhaltigen Tourismus in die Arbeitspraktiken einbezieht, verbessert zusammen mit der Einstellung von Personal auf allen Ebenen die Qualität des Tourismusprodukts.
- > **Verantwortungsbewusstes Tourismusmarketing.** Ein Marketing, das die Touristen umfassend und verantwortungsbewusst informiert, erhöht den Respekt für die natürliche, soziale und kulturelle Umwelt der Zielgebiete und steigert die Kundenzufriedenheit.
- > **Durchführung von Forschungsarbeiten.** Kontinuierliche Forschung und Überwachung durch die Branche mittels effektiver Datenerfassung und -analyse sind unerlässlich, um Probleme zu lösen und Vorteile für Reiseziele, die Branche und die Verbraucher zu erzielen.



PAUSE

DIE 3 KERNPUNKTE DER NACHHALTIGKEIT



Gemeinschaft

Respektierung und
Aufwertung der
Gastgemeinden



Nachhaltiger
Tourismus



Umwelt

Erhaltung der
Ressourcen und der
Lebensräume der
Menschen



Wirtschaft

Stärkung der lokalen
Wirtschaft unter
Einbeziehung aller
Beteiligten

05



Gemeinschaft

Die gastgebende Gemeinde muss einbezogen werden, und ihre Kultur und Geschichte muss von Touristen und Institutionen bewahrt werden.

Einige Beispiele:



Die typischen Autos der späten 50er Jahre in Kuba sind zu einem der attraktivsten Erlebnisse auf der Insel geworden und bieten den Besitzern eine Geschäftsmöglichkeit, die ihr Erbe aufwertet und vielen Menschen eine faire Arbeit gibt.



06



Umwelt

Die biologische Vielfalt und die natürlichen Ressourcen müssen von den Reisenden mit Sorgfalt behandelt werden.

Einige Beispiele:



Viele Jahre lang haben Touristen die Strände Sardinien geplündert, um selbstgemachte Souvenirs aus ihrem Sand zu sammeln. Das Regionalgesetz 16/2017 verbietet das Sammeln von Sand, Muscheln, Steinen und Kieselsteinen an den Stränden und im Meer von Sardinien. Diese Ordnungswidrigkeit wird mit einer Geldbuße zwischen 500 und 3.000 Euro geahndet.



07



Wirtschaft

Die Einheimischen in das Tourismusgeschäft einbeziehen, um den Anteil des Wohlstands in den gastgebenden Gemeinden zu erhöhen und faire Löhne und Arbeitsbedingungen zu fördern.

Einige Beispiele:



Die Umstellung auf eine umweltfreundlichere Wirtschaft, auch im Tourismussektor, bietet eine Chance für ein nachhaltigeres Wachstum für alle Gemeinschaften.



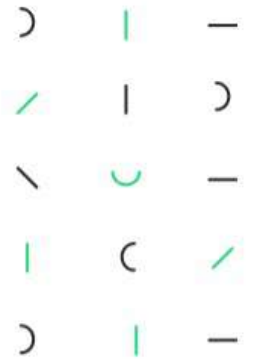
08

Die neuen Trends für ein nachhaltiges Reisen

Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit setzen einige Trends das Verbraucherbewusstsein:



Dies sind einige der Möglichkeiten, mit denen Reisende und Organisationen die Möglichkeit einer nachhaltigeren, sinnvolleren und reicheren Form des Reisens bieten.



KLIMA UND TOURISMUS

Ressourcen

- [overtourism](#)
- [mass tourism](#)
- [ecotourism](#)
- [sustainable tourism](#)

Debatte

Die Klasse wird in drei Gruppen eingeteilt: Eine Gruppe hebt die Vorteile hervor, eine andere befasst sich mit den Problemen im Zusammenhang mit dem Massentourismus und die dritte fungiert als Bewertungsgruppe für die Diskussion. Jede Gruppe entwickelt ihre Argumente innerhalb eines Zeitrahmens von 15 Minuten.

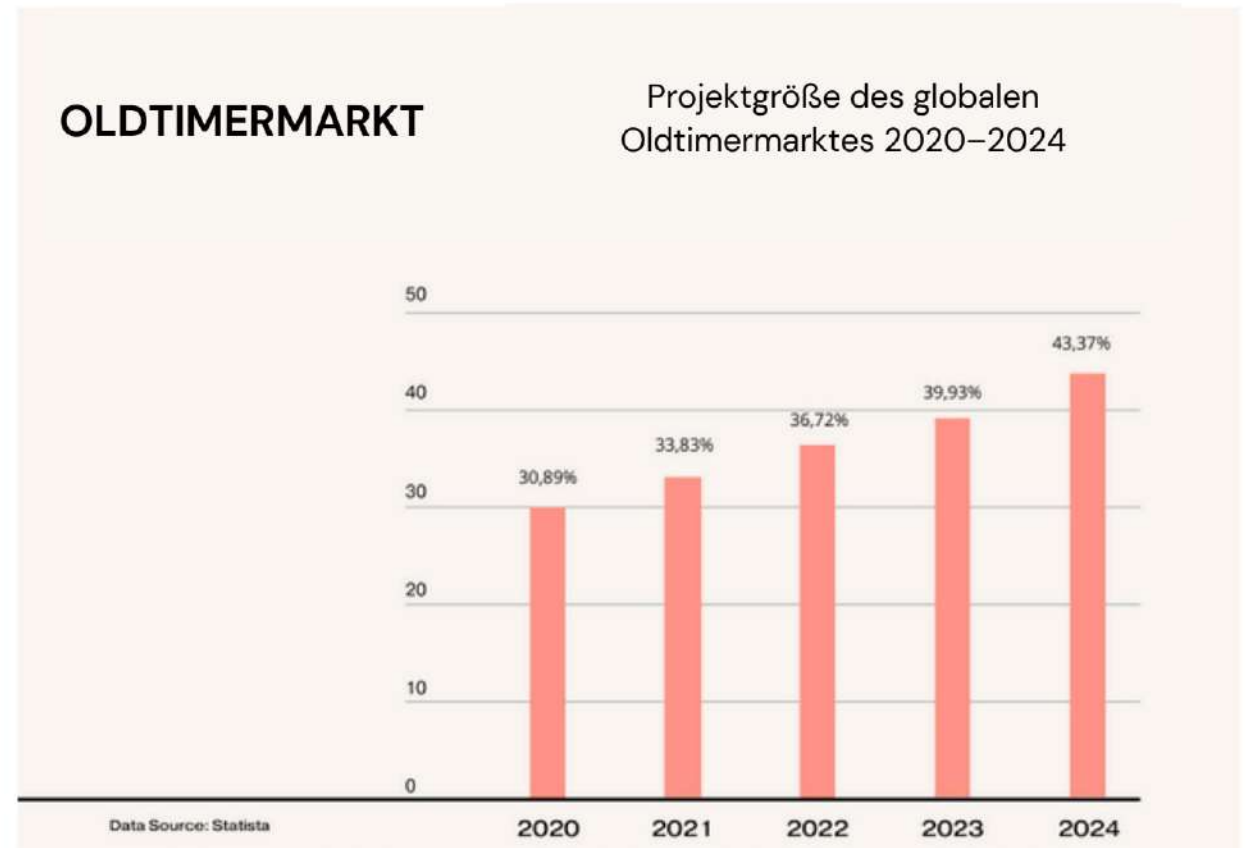
Die folgenden 15 Minuten sind der Präsentation der Argumente und der Auseinandersetzung gewidmet.

Die Bewertungsgruppe entscheidet, welche Gruppe die überzeugendsten Argumente vorgebracht hat.



Der Oldtimermarkt und das Potenzial des Industrietourismus

Dieser Markt verzeichnet ein kontinuierliches Wachstum, das von einer Reihe von Faktoren angetrieben wird, wie etwa erhöhten Investitionen großer Unternehmen, dem Interesse am technischen Erbe und der Freude, die Enthusiasten an Vintage-Design haben.



Einige Datenkonfrontationen

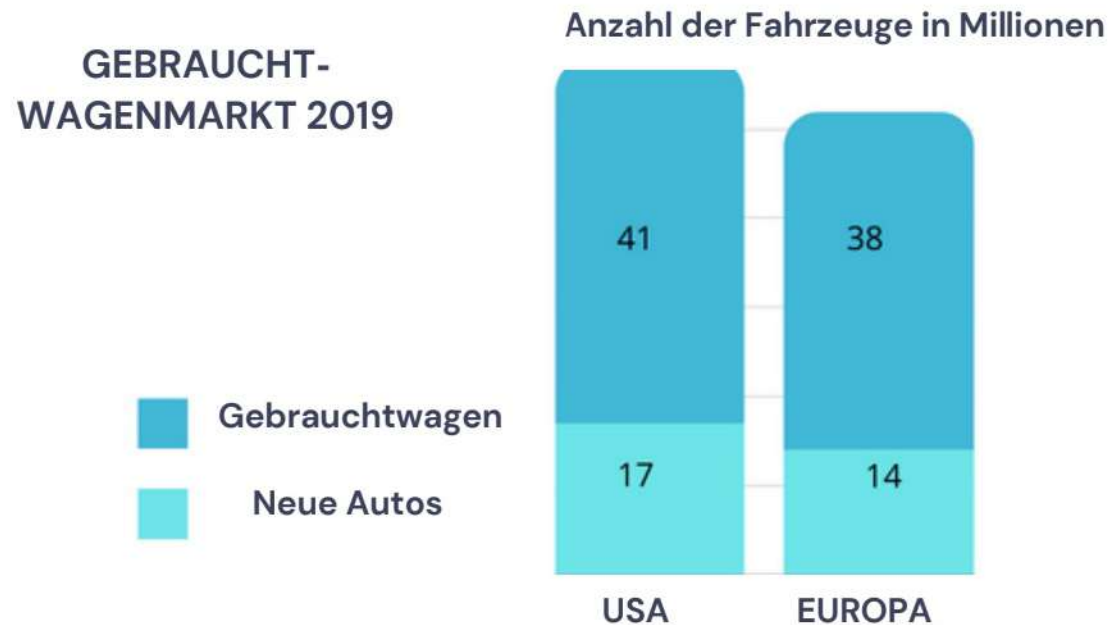
In Europa Mit einem Gesamtvolumen von 429 Milliarden Euro im Jahr 2021 ist der Gebrauchtwagenmarkt in Europa ähnlich groß wie der Neuwagenmarkt. Im Jahr 2021 wurden in Europa 32 Millionen Gebrauchtwagen verkauft.

In Italien

Mehr als 25 % des Fahrzeugbestands besteht aus Fahrzeugen, die 20 Jahre oder älter sind. Auch wenn man die Oldtimer mit einbezieht, ist die Zahl immer noch beträchtlich: über 300.000 Fahrzeuge, 7 % aller in Italien im Umlauf befindlichen Fahrzeuge, gleichmäßig verteilt auf Nord und Süd, mit einem Wert von 103,9 Milliarden Euro und einem Nebenmarkt – einschließlich Versicherungen, Veranstaltungen, Spezialdienstleistungen usw. – von 5,2 Milliarden Euro jährlich, was 0,3 % des nationalen BIP entspricht.

In Spanien

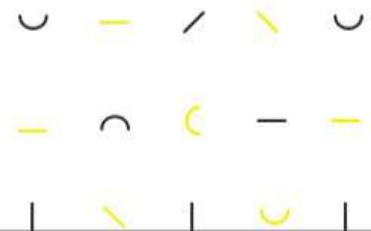
Der spanische Gebrauchtwagenmarkt wurde im Jahr 2021 auf 37,06 Milliarden USD geschätzt und soll bis 2027 58,74 Milliarden USD erreichen. Im Februar 2020 gingen die Autozulassungen in Spanien im Vergleich zu 2021 um 4,8 % zurück. Die Nachfrage nach Fahrzeugen über 20 Jahre stieg jedoch um 17 %.



WIE VIEL GRÜNER IST EIN GRÜNES AUTO? 🚗 🌱 ?

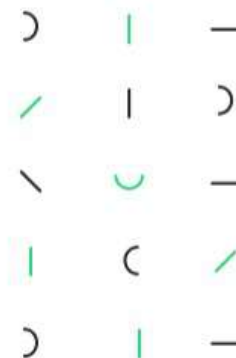
12

Die Zunahme der weltweiten Automobilproduktion in den letzten Jahrzehnten hat zu einem starken Anstieg der Emissionen geführt, der sowohl die Bevölkerung als auch die Industrie weltweit betrifft. Die CO₂-Emissionen der EU entsprechen etwa 8 % der weltweiten CO₂-Emissionen. Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur (EUA) ist der Verkehrssektor für etwa ein Viertel der gesamten CO₂-Emissionen in Europa verantwortlich. 71,7 % davon werden durch den Straßenverkehr verursacht, wovon mehr als die Hälfte (60,6 %) auf Autos entfällt. Der Straßenverkehr ist somit für etwa ein Fünftel der Gesamtemissionen in der EU verantwortlich, wobei der Pkw-Verkehr das umweltschädlichste Verkehrsmittel ist.



Was machen wir mit all den alten Autos?

Mit einem Anteil von fast einem Viertel der im Umlauf befindlichen Fahrzeuge stellen die Altfahrzeuge einen grossen Teil des allgemeinen Fahrzeugparks mehrerer Länder dar. Die Entsorgung oder Renovierung dieses Anteils ist eine grosse Sache und sollte im Sinne eines sinnvollen und schrittweisen Abbaus überlegt werden. Während batteriebetriebene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Hybridmotoren nur einen minimalen Anteil am gesamten Fahrzeugbestand ausmachen, sollten die klassischen und historischen Fahrzeuge als ein aufzuwertendes Erbe betrachtet werden.



PAUSE

INDUSTRIETOURISMUS

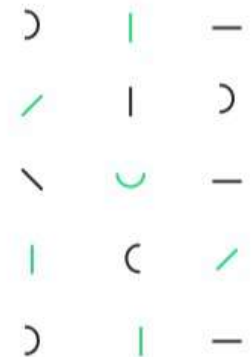
03

Einige Definitionen

Normalerweise neigen wir nicht dazu, industrielle Tätigkeiten mit Freizeitaktivitäten in Verbindung zu bringen. Wir stellen uns vor, dass es sich um zwei völlig gegensätzliche Welten handelt, die nichts gemeinsam haben.

Dies ist jedoch nicht immer der Fall: Industrien (und das technisch-industrielle Erbe im Allgemeinen) ziehen Menschen an, die sich für technische Objekte (Maschinen), moderne Architektur, mehr oder weniger spektakuläre Produktionstechniken (z.B. in der Stahlindustrie) oder bestimmte Endprodukte aufgrund ihres ästhetischen (z.B. Glas) oder kulinarischen (z.B. Bier) Wertes interessieren. Hunderttausende von Besuchern in Europa zeugen von der Attraktivität solcher Objekte im Rahmen von Bildungs- oder Freizeitaktivitäten. Das Gleiche gilt für die Überreste ehemaliger industrieller Tätigkeiten, seien es gut erhaltene Industriedenkmäler oder einfache Ruinen von Gebäuden und Maschinen.

Diese Arten von Aktivitäten, für die der Begriff "Industrietourismus" vorgeschlagen wird, sind von großem Interesse für die Förderung von weniger traditionellen Touristenströmen und Orten, die weniger dem Massentourismus unterliegen.



Einige Definitionen

Der Begriff des Industrietourismus ist noch nicht sehr gut definiert, aber wir werden die wichtigsten Konzeptualisierungen analysieren.

Dietrich Soyez, Vizepräsident der Internationalen Geographischen Union, definiert Industrietourismus als "jede Art von Bewegung externer Besucher, die von Industrielandschaften angezogen werden, in denen sich eine in Betrieb befindliche oder sogar stillgelegte Fabrik befindet.

(Soyez Dietrich, "Industrietourismus", Erdkunde, Bd. 40, Nr. 2, 1986)

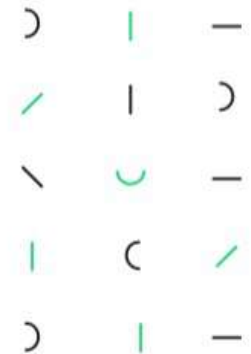
Für Soyez sollte sich das Konzept des "Industrietourismus" nicht so sehr auf eine bestimmte Art von Industrieattraktion konzentrieren, sondern vielmehr auf den Grund, der Touristen dazu veranlasst, diese zu besuchen, d. h. das Interesse an der industriellen Welt (ob in der Vergangenheit oder Gegenwart).



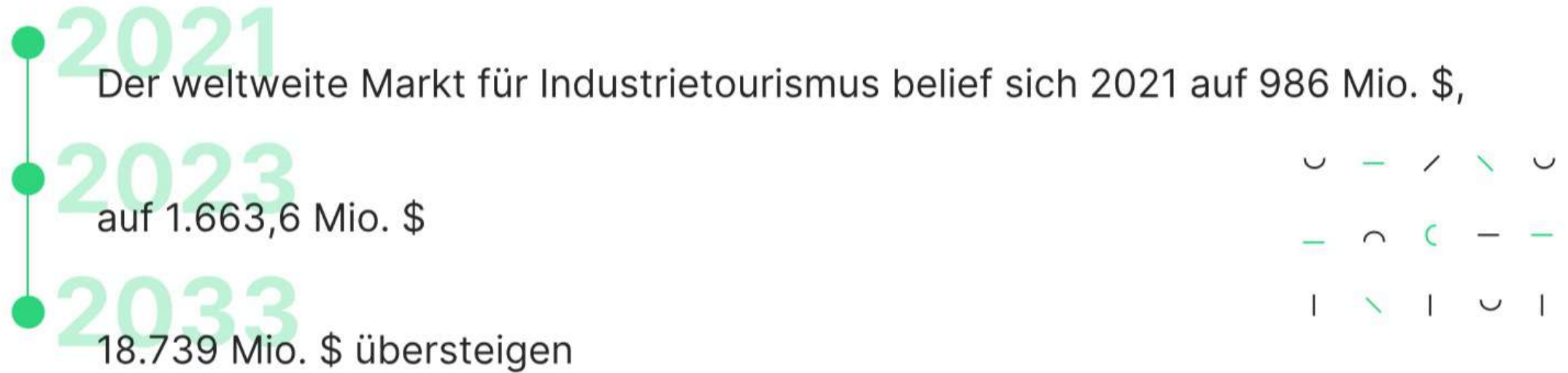
Einige Definitionen

Eine weitere wichtige Definition stammt von der australischen Wissenschaftlerin **Ann Frew**, die Industrietourismus als "Besuche von Touristen an Betriebsstätten, deren Hauptaktivität nicht touristisch ausgerichtet ist" definiert.

Der Begriff Industrie ist in diesem Fall nicht als "produzierendes Gewerbe" zu verstehen, sondern als Wirtschaftszweig. Damit wird der Kreis der Unternehmen erweitert, die ihre Türen für Besucher öffnen können, mit Ausnahme der Unternehmen, die ausschließlich für Touristen bestimmte Waren herstellen.



UND JETZT? EIN WACHSENDER MARKT



Quelle www.futuremarketinsights.com

Übung

Stellen Sie sich Angebote für alternative Reiseziele zu den wichtigsten Touristenzentren und -trägern vor, um diese mithilfe der [europäischen Karte des Industrielerbes](#) zu erreichen und den [CO₂-Fußabdruck](#) Ihrer Reise zu berechnen.

Vergleichen Sie die Ergebnisse mit einer Reise mit dem Flugzeug in die wichtigsten europäischen Hauptstädte.

Gute Arbeit!

Danke und auf Wiedersehen



Weitere Informationen : www.coolclassicars.info

COOL CLASSIC CARS



Lehrplan für Trainer

ERWEITERTER KURS

TAGESPROGRAMM

TAG 1 KLIMA UND TOURISMUS

- 9:00 – Präsentationen
- 9:30 – Klimakrisenszenarien
- 11:00 – Pause
- 11:15 – nicht nur Luftverschmutzung
- 12:30 – Mittagessen
- 13:30 – Klima und Tourismus
- 14:45 – Kaffeepause
- 15:00 – Debatte über Massentourismus und nachhaltigen Tourismus
- 16:00 – Schlussfolgerungen

TAG 2 LCA UND GESETZGEBUNG

- 9:30 – Von Kyoto nach Paris: COP und internationale Klimaabkommen
- 10:15 – europäische Programme
- Whitepaper zum Thema Transport
- 11:00 – Pause
- 11:15 – Debatte über 30 Jahre Kampf gegen den Klimawandel
- 12:30 – Mittagessen
- 13:30 – LCA-Analyse: ein ganzheitlicher Ansatz für den Übergang
- 14:45 – Kaffeepause
- 15:00 – Debatte: Sharing Economy und Sharing Mobility
- 16:00 – Schlussfolgerungen

TAG 3 Oldtimer und Industrietourismus

- 9:30 – Oldtimer: ein expandierender Markt
- 11:00 – Pause
- 11:15 – einige Trends im Tourismus
- 12:30 – Mittagessen
- 13:30 Uhr – Industrietourismus und Industriekulturtourismus
- 14:45 – Kaffeepause
- 15:00 – Best Practices
- 15:30 - Übung: Wie viel Umweltverschmutzung könnte eine Fahrt mit einem alten Auto verursachen?
- 16:30 – Schlussfolgerungen

Präsentation

Der Leitfaden für das vom Erasmus+-Programm geförderte Cool Classic Cars-Projekt widmet sich der noch relativ unerforschten Schnittstelle zwischen Oldtimern, nachhaltigem Tourismus und dem Bewusstsein für das Industriekulturerbe. Ziel dieses Handbuchs ist es, das Bewusstsein für die entscheidenden Zusammenhänge zwischen neuen Technologien und dem Wissen zu schärfen, das für die Einführung nachhaltiger Freizeitpraktiken erforderlich ist, um einen umweltbewussten Tourismus zu fördern.

Das Hauptziel des Cool Classic Cars-Projekts besteht darin, das Potenzial des Oldtimermarktes im Kontext einer nachhaltigen Tourismusedwicklung zu erkunden und sich den Herausforderungen des Klimawandels zu stellen. Der Tourismussektor, der einen erheblichen Beitrag zu den globalen Treibhausgasemissionen leistet, erfordert einen innovativen Ansatz zur Abmilderung negativer Auswirkungen. Dieses Projekt zielt darauf ab, die Leidenschaft für Oldtimer mit einem Fokus auf vom Massentourismus betroffene Gebiete zu vereinen und Alternativen zu fördern, die nähere, nachhaltige und die Gemeinschaft respektierende Erlebnisse in den Vordergrund stellen.

In diesem Zusammenhang konzentriert sich das Projekt „Cool Classic Cars“ auf zwei konvergierende Themen: Oldtimer als Ressource und industrielle archäologische Stätten. Bei richtiger Nutzung kann der wachsende Oldtimermarkt zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen, neue Möglichkeiten im Tourismussektor bieten und nachhaltige Mobilitätsinitiativen unterstützen.

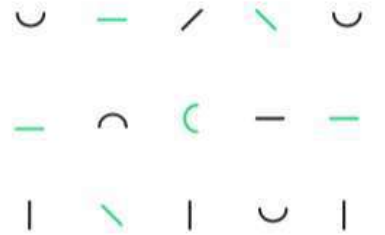
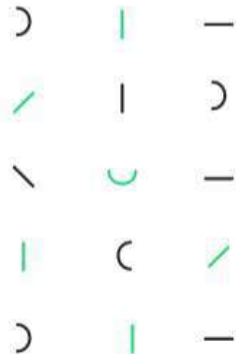


TAG 1 KLIMA UND TOURISMUS

Das Problem der globalen Erwärmung

Die globale Erwärmung ist der ungewöhnlich rasche Anstieg der durchschnittlichen Oberflächentemperatur der Erde im letzten Jahrhundert, der in erster Linie auf die Treibhausgase zurückzuführen ist, die durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe freigesetzt werden.

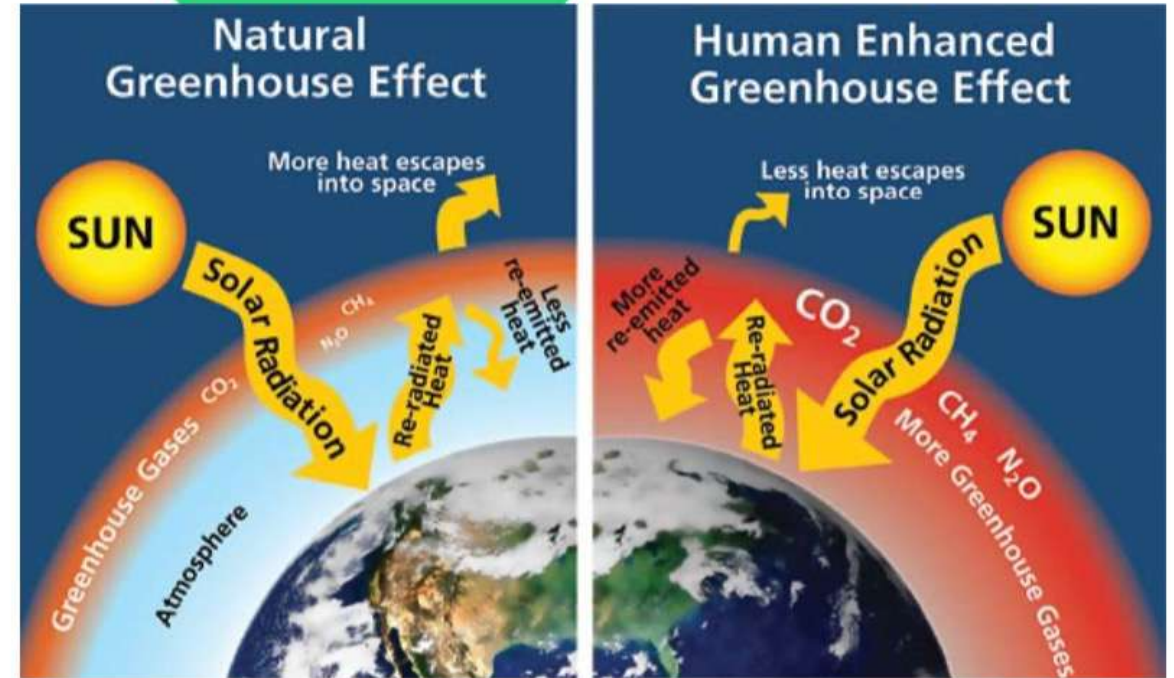
In der Erdgeschichte vor der industriellen Revolution veränderte sich das Klima der Erde aufgrund natürlicher Ursachen, die nichts mit menschlichen Aktivitäten zu tun hatten. Diese natürlichen Ursachen spielen auch heute noch eine Rolle, aber ihr Einfluss ist zu gering oder sie treten zu langsam auf, um die schnelle Erwärmung der letzten Jahrzehnte zu erklären.



Die Treibhauswirkung

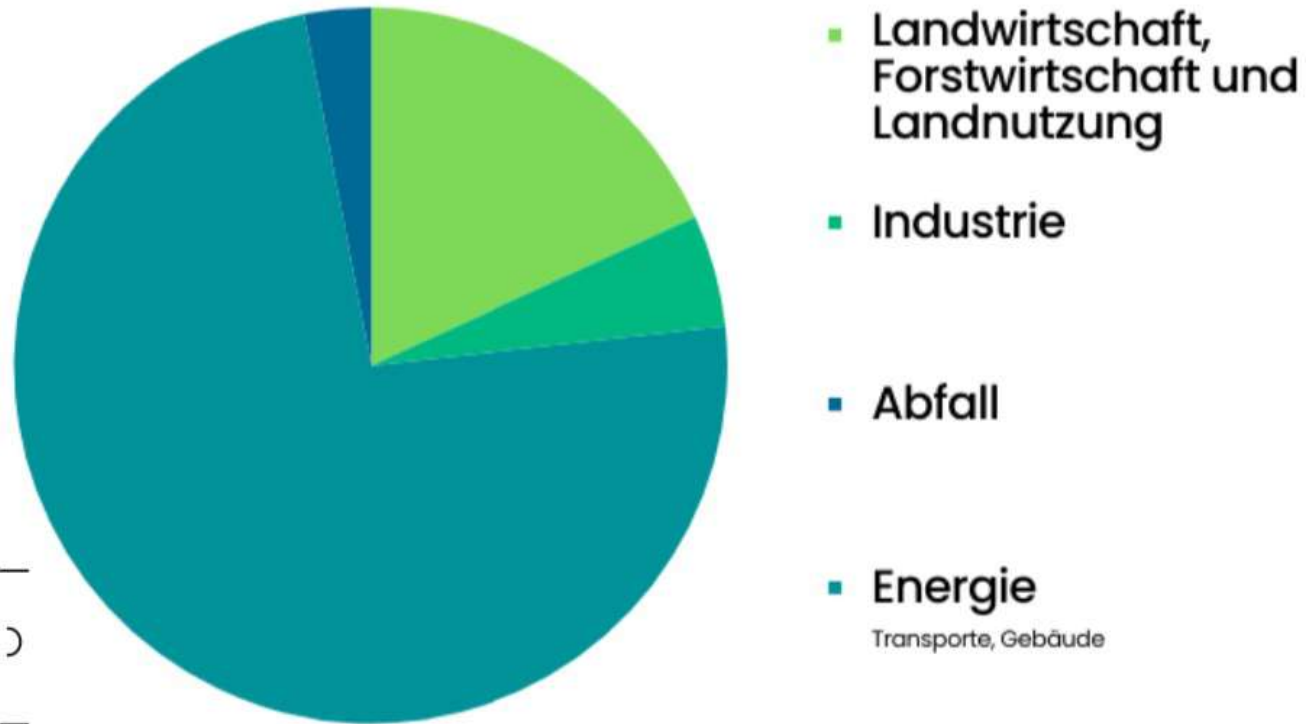
Die Treibhauswirkung ist ein Prozess, der auftritt, wenn Gase in der Atmosphäre der Erde die Wärme der Sonne einfangen. Dieser Prozess sorgt dafür, dass die Erde viel wärmer ist, als sie es ohne Atmosphäre wäre. Die Treibhauswirkung ist eine der Eigenschaften, die die Erde zu einem angenehmen Lebensraum machen.

Die natürliche Treibhauswirkung der Erde ermöglicht das Leben, wie wir es kennen, und Kohlendioxid spielt eine bedeutende Rolle dabei, die vergleichsweise hohe Temperatur auf der Erde aufrechtzuerhalten.



2016

Globale Treibhausgasemissionen nach Sektoren



■ Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Landnutzung

■ Industrie

■ Abfall

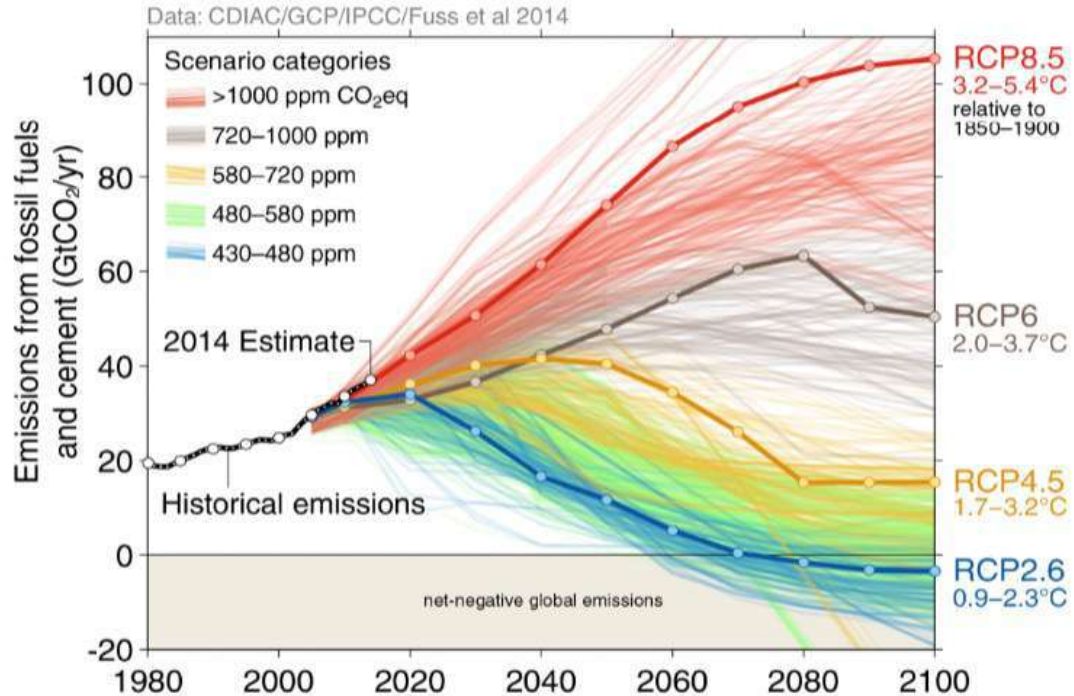
■ Energie

Transporte, Gebäude

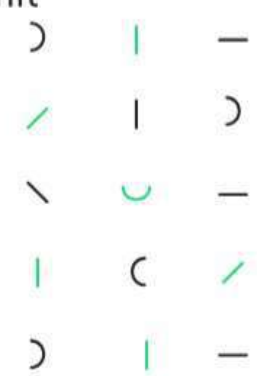
Quelle: ourworldindata

DIE SZENARIEN ZU DEN GHG-EMISSIONEN

09



Das IPCC hat verschiedene szenarien in bezug auf ghg-emissionen und die daraus resultierende globale erwärmung des planeten untersucht. Es muss bekannt sein, dass selbst die in den internationalen abkommen erzielten mindestvereinbarungen einige veränderungen mit sich bringen, die sich stark auf unsere umwelt auswirken werden.



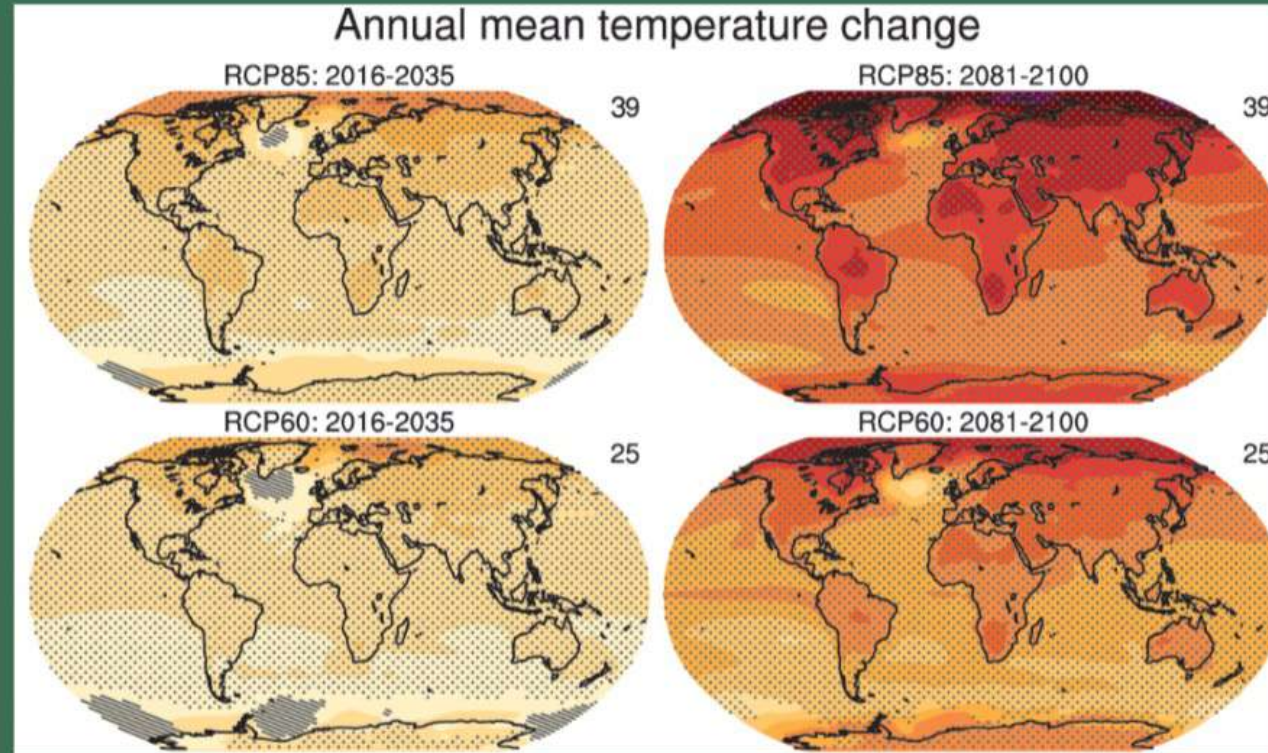
IPCC-SKENARIOS

Table SPM.2 | Projected change in global mean surface air temperature and global mean sea level rise for the mid- and late 21st century relative to the reference period of 1986–2005. [12.4; Table 12.2, Table 13.5]

		2046–2065		2081–2100	
	Scenario	Mean	Likely range ^c	Mean	Likely range ^c
Global Mean Surface Temperature Change (°C) ^a	RCP2.6	1.0	0.4 to 1.6	1.0	0.3 to 1.7
	RCP4.5	1.4	0.9 to 2.0	1.8	1.1 to 2.6
	RCP6.0	1.3	0.8 to 1.8	2.2	1.4 to 3.1
	RCP8.5	2.0	1.4 to 2.6	3.7	2.6 to 4.8
	Scenario	Mean	Likely range ^d	Mean	Likely range ^d
Global Mean Sea Level Rise (m) ^b	RCP2.6	0.24	0.17 to 0.32	0.40	0.26 to 0.55
	RCP4.5	0.26	0.19 to 0.33	0.47	0.32 to 0.63
	RCP6.0	0.25	0.18 to 0.32	0.48	0.33 to 0.63
	RCP8.5	0.30	0.22 to 0.38	0.63	0.45 to 0.82

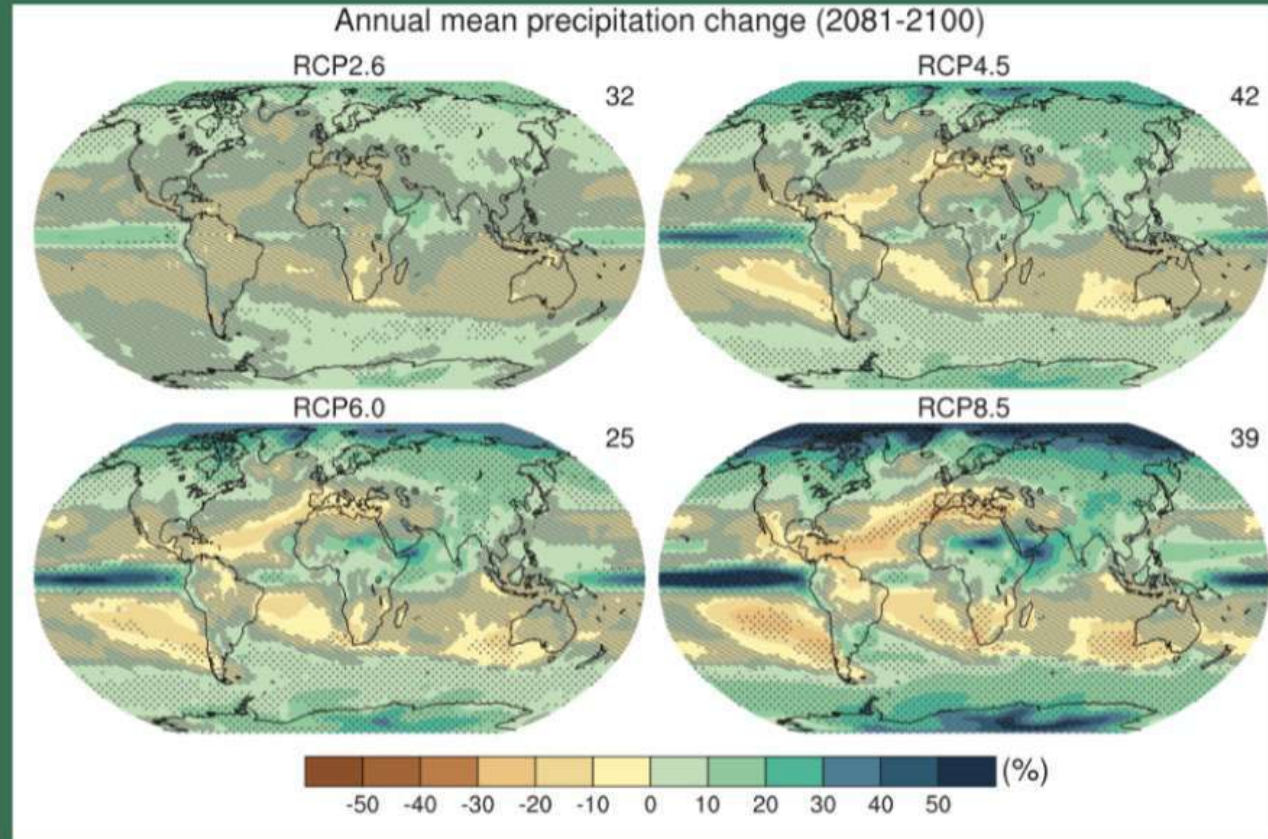


OBERFLÄCHENTEMPERATUR



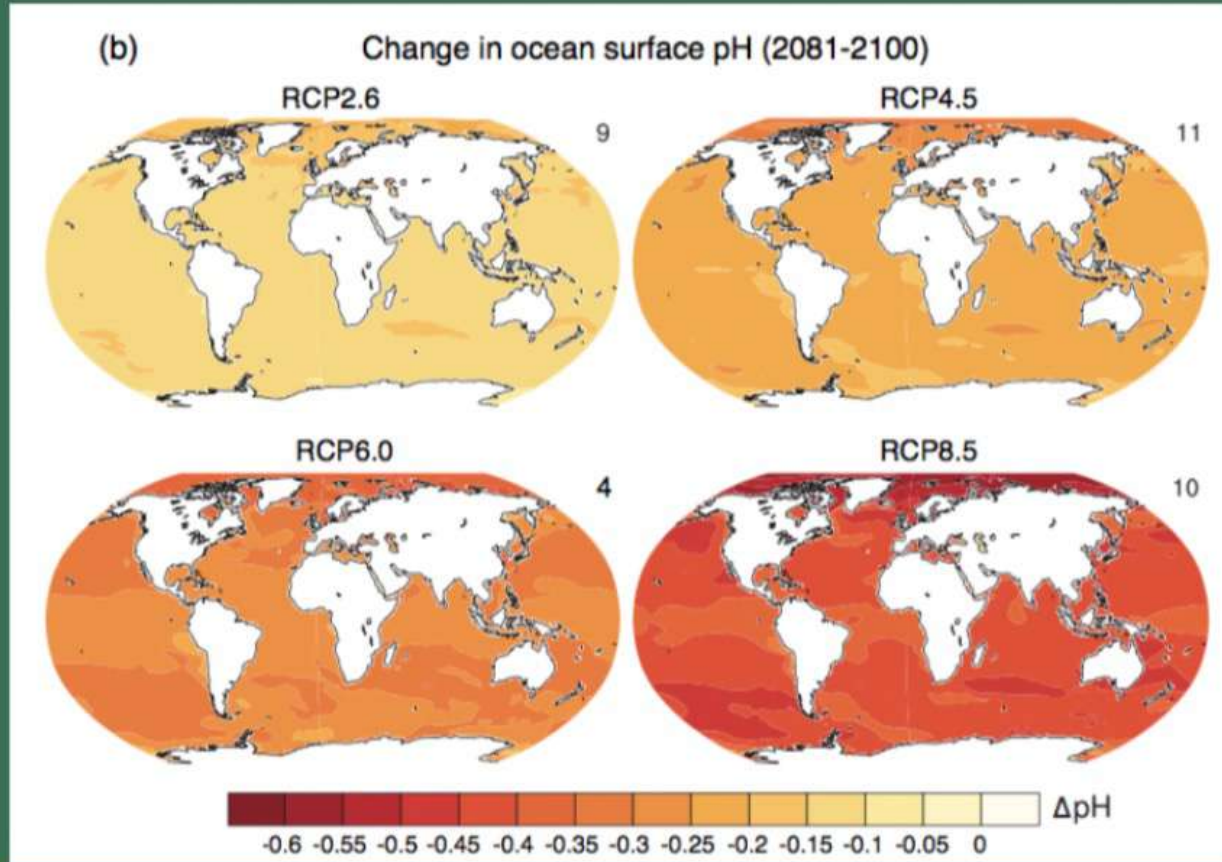


DURCHSCHNITTLICHE NIEDERSCHLAGSMENGE



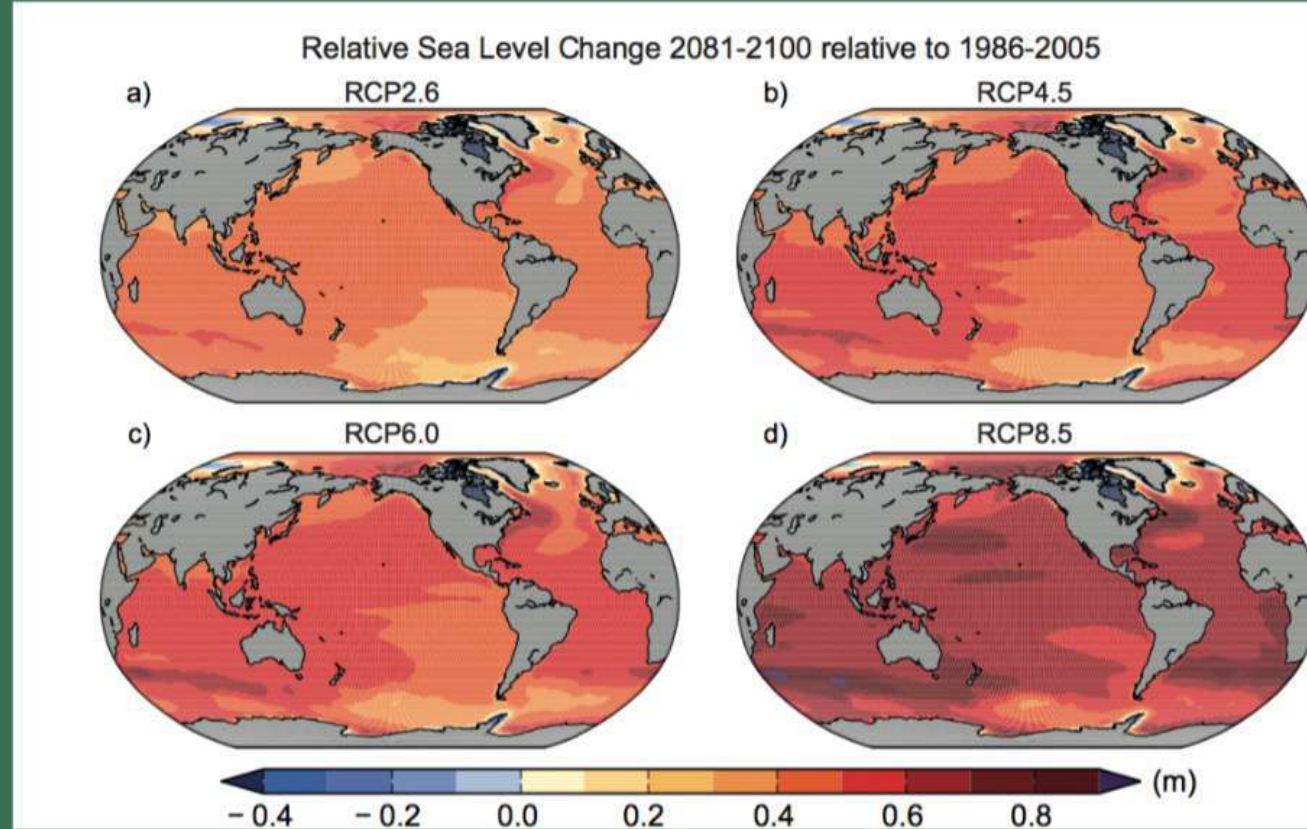


PH-OZEANE

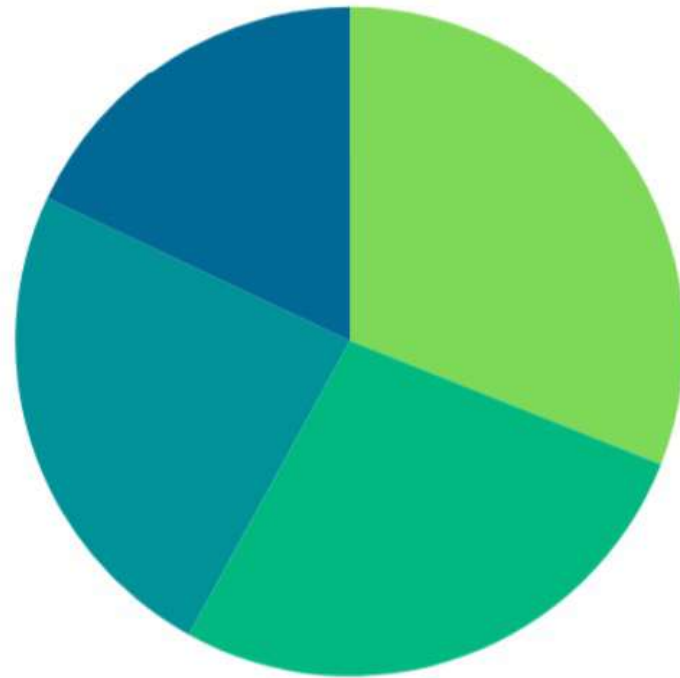




MEERESSPIEGEL

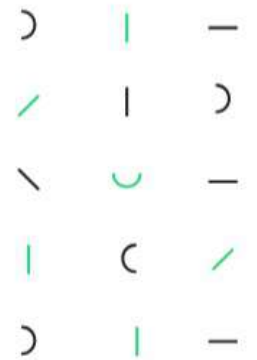


Globale Treibhausgasemissionen aus der Lebensmittelproduktion



- Viehzucht und Fischerei 31 %
- Pflanzenproduktion 27 %
- Lieferkette 18 %
- Flächennutzung 24 %

Quelle: ourworldindata



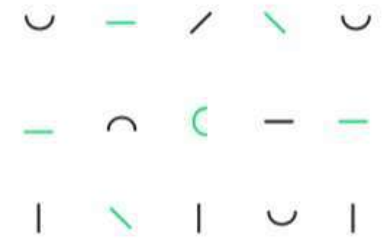
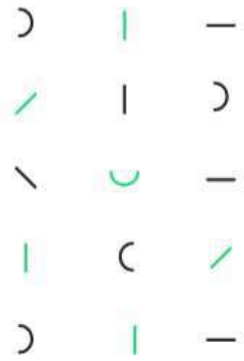
PAUSE

Nicht nur Luftverschmutzung



BODENVERUNREINIGUNG

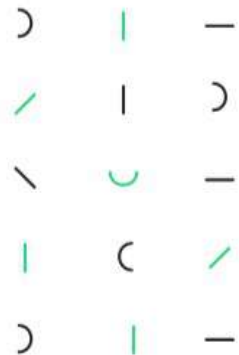
Die Zunahme toxischer Verbindungen (Schwermetalle, Pestizide usw.) in den Böden beeinträchtigt die menschliche Gesundheit und schädigt das Ökosystem Boden. Die drei wichtigsten Wege für die diffuse Bodenverschmutzung sind atmosphärische Ablagerung, Landwirtschaft und Überschwemmungen. Die Bodenverschmutzung kann die Ernährungssicherheit beeinträchtigen, da die Ernteerträge sinken und die Pflanzen für den Verzehr nicht mehr geeignet sind.



BODENVERSÄUERUNG

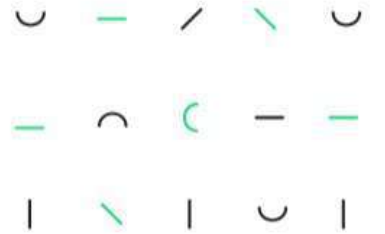
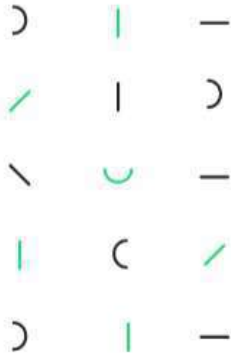
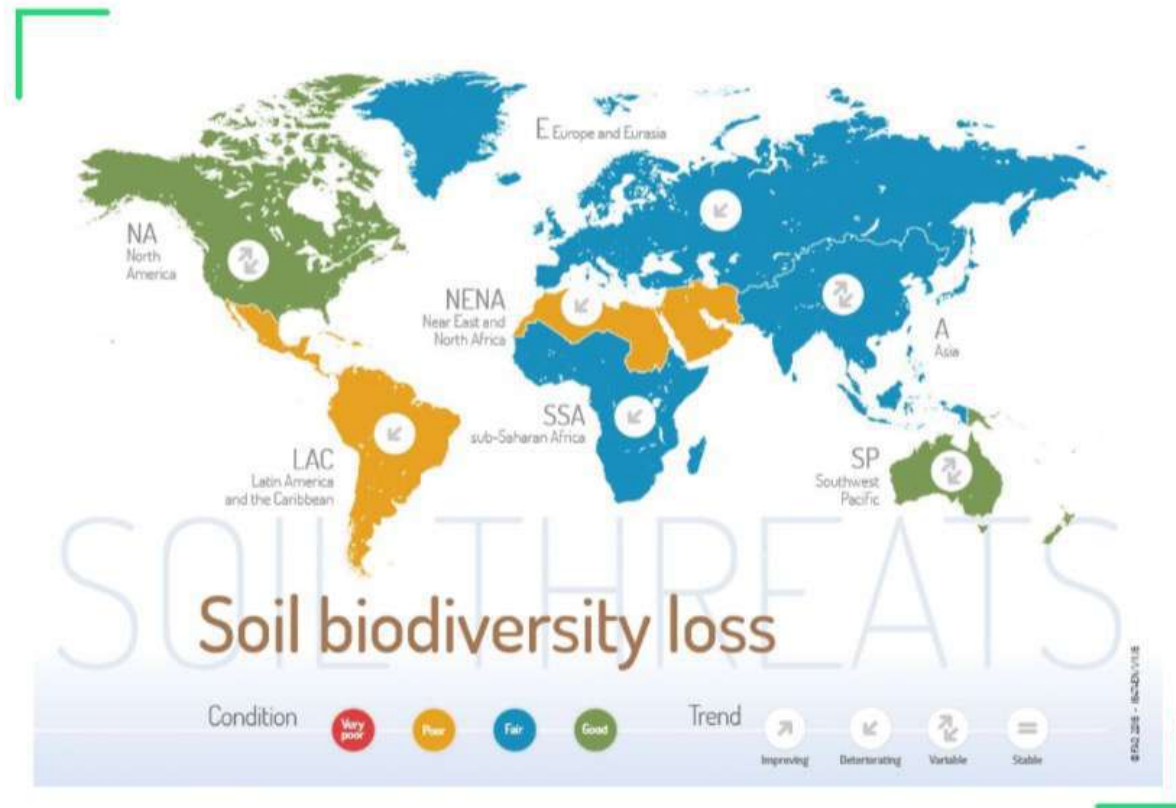
In der Karte wird erklärt, dass die Bodenversauerung ein Prozess ist, bei dem der pH-Wert des Bodens durch die Anreicherung von H^+ und Al^{3+} Ionen im Boden und die Auslaugung von Basenkationen wie Ca^{2+} , Mg^{2+} , K^+ und Na^+ sinkt.

In der Karte werden die Hauptursachen für die Versauerung der Böden erläutert: lang anhaltende Niederschläge, Entwässerung potenziell saurer Sulfatböden, saure Ablagerungen, übermäßiger Einsatz von Düngemitteln auf Ammoniumbasis, Entwaldung und Landnutzungspraktiken, bei denen alle geernteten Materialien entfernt werden.

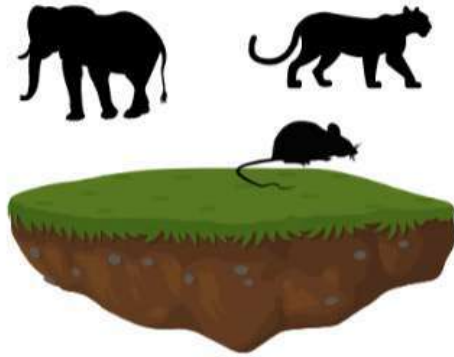


VERLUST DER BIOLOGISCHEN VIELFALT IM BODEN

Es ist allgemein bekannt, dass etwa ein Viertel der biologischen Vielfalt unseres Planeten in den Böden vorkommt. Daher wirkt sich der Rückgang der Vielfalt der im Boden vorhandenen Organismen auf zahlreiche Funktionen des Ökosystems aus, darunter Pflanzenvielfalt, Zersetzung, Nährstoffbindung und -kreislauf, Pflanzen- und Tiergesundheit, Kohlenstoffbindung im Boden und Treibhausgasemissionen. Daher ist die Erhaltung der biologischen Vielfalt im Boden wichtig für die Verbesserung der Bodengesundheit.

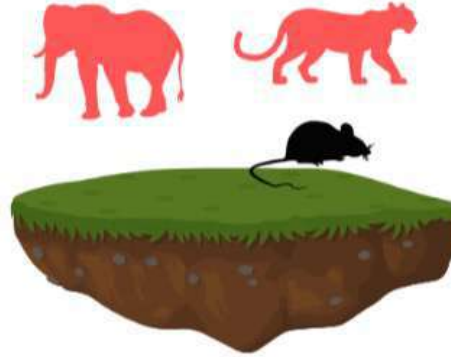


DIE EISZEIT



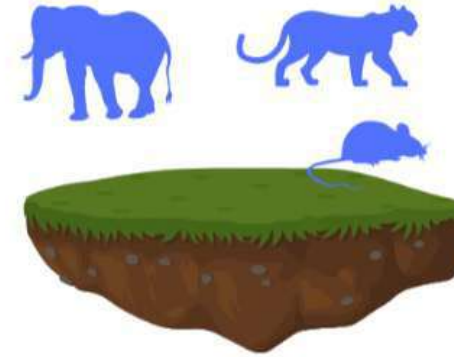
Während der Eiszeit durchstreiften viele große Säugetiere die Erde und füllten tiefe Zweige im Lebensbaum der Säugetiere aus

DIE GEGENWART

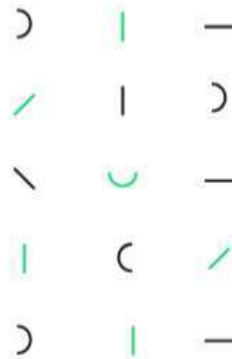


Seitdem sind alle größten Arten durch Aussterben aus dem Säugetierstamm verschwunden.

DIE ZUKUNFT?



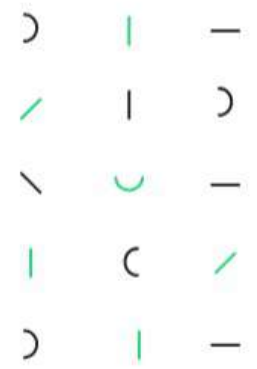
Die überlebenden Arten müssen sich über Millionen von Jahren diversifizieren, um diese fehlende Evolutionsgeschichte wiederherzustellen und den Baum des Lebens neu wachsen zu lassen.





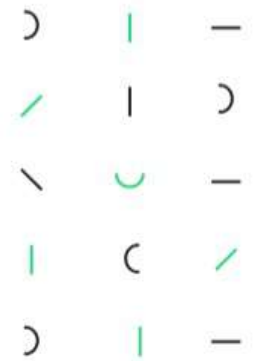
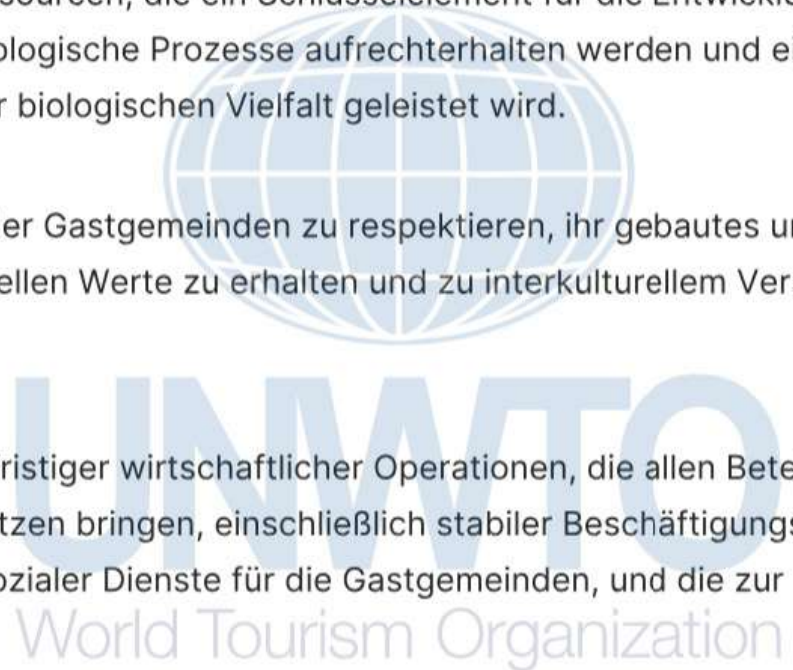
5-8 %

Der Beitrag der Reise- und Tourismusbranche zur globalen Emission von
Treibhausgasen



Entsprechend den Zielen zur Erreichung der Nachhaltigkeit

-  Optimale Nutzung der Umweltressourcen, die ein Schlüsselement für die Entwicklung des Tourismus darstellen, indem wesentliche ökologische Prozesse aufrechterhalten werden und ein Beitrag zur Erhaltung des Naturerbes und der biologischen Vielfalt geleistet wird.
-  Die soziokulturelle Authentizität der Gastgemeinden zu respektieren, ihr gebautes und lebendiges kulturelles Erbe und ihre traditionellen Werte zu erhalten und zu interkulturellem Verständnis und Toleranz beizutragen.
-  Gewährleistung tragfähiger, langfristiger wirtschaftlicher Operationen, die allen Beteiligten einen fair verteilten sozioökonomischen Nutzen bringen, einschließlich stabiler Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten und sozialer Dienste für die Gastgemeinden, und die zur Armutsbekämpfung beitragen.



MASSNAHMEN FÜR EINEN UMWELTFREUNDLICHEREN TOURISMUS

13

- > **Nachhaltige Nutzung von Ressourcen.** Die Erhaltung und nachhaltige Nutzung von Ressourcen - natürlichen, sozialen und kulturellen - ist von entscheidender Bedeutung und langfristig wirtschaftlich sinnvoll.
- > **Reduzierung des übermäßigen Verbrauchs und der Abfälle.** Die Verringerung des übermäßigen Verbrauchs und der Abfälle vermeidet die Kosten für die Sanierung langfristiger Umweltschäden und trägt zur Qualität des Tourismus bei.
- > **Erhaltung der biologischen Vielfalt.** Die Erhaltung und Förderung der natürlichen, sozialen und kulturellen Vielfalt ist eine wesentliche Voraussetzung für einen langfristig nachhaltigen Tourismus und schafft eine widerstandsfähige Basis für die Branche.
- > **Integration des Tourismus in die Planung.** Eine Tourismusedwicklung, die in einen nationalen und lokalen strategischen Planungsrahmen integriert ist und Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführt, erhöht die langfristige Lebensfähigkeit des Tourismus.
- > **Unterstützung der lokalen Wirtschaft.** Ein Tourismus, der eine breite Palette lokaler Wirtschaftstätigkeiten unterstützt und die Umweltkosten und -werte berücksichtigt, schützt diese Wirtschaft und vermeidet Umweltschäden.



Umsetzbare Schritte für einen umweltfreundlicheren Tourismus

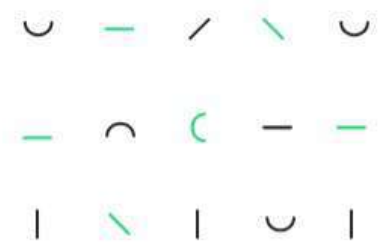
14

- > **Einbindung der lokalen Gemeinschaften.** Die umfassende Einbeziehung der lokalen Gemeinschaften in den Tourismussektor kommt nicht nur ihnen selbst und der Umwelt im Allgemeinen zugute, sondern verbessert auch die Qualität des touristischen Erlebnisses.
- > **Beratung mit Interessengruppen und der Öffentlichkeit.** Absprachen zwischen der Tourismusindustrie und den lokalen Gemeinden, Organisationen und Institutionen sind unerlässlich, wenn sie zusammenarbeiten und mögliche Interessenkonflikte lösen sollen.
- > **Ausbildung des Personals.** Die Ausbildung des Personals, die den nachhaltigen Tourismus in die Arbeitspraktiken einbezieht, verbessert zusammen mit der Einstellung von Personal auf allen Ebenen die Qualität des Tourismusprodukts.
- > **Verantwortungsbewusstes Tourismusmarketing.** Ein Marketing, das die Touristen umfassend und verantwortungsbewusst informiert, erhöht den Respekt für die natürliche, soziale und kulturelle Umwelt der Zielgebiete und steigert die Kundenzufriedenheit.
- > **Durchführung von Forschungsarbeiten.** Kontinuierliche Forschung und Überwachung durch die Branche mittels effektiver Datenerfassung und -analyse sind unerlässlich, um Probleme zu lösen und Vorteile für Reiseziele, die Branche und die Verbraucher zu erzielen.



PAUSE

DIE 3 KERNPUNKTE DER NACHHALTIGKEIT



Gemeinschaft

Respektierung und
Aufwertung der
Gastgemeinden



Umwelt

Erhaltung der
Ressourcen und der
Lebensräume der
Menschen



Wirtschaft

Stärkung der lokalen
Wirtschaft unter
Einbeziehung aller
Beteiligten

05



Gemeinschaft

Die gastgebende Gemeinde muss einbezogen werden, und ihre Kultur und Geschichte muss von Touristen und Institutionen bewahrt werden.

Einige Beispiele:



Die typischen Autos der späten 50er Jahre in Kuba sind zu einem der attraktivsten Erlebnisse auf der Insel geworden und bieten den Besitzern eine Geschäftsmöglichkeit, die ihr Erbe aufwertet und vielen Menschen eine faire Arbeit gibt.



06



Umwelt

Die biologische Vielfalt und die natürlichen Ressourcen müssen von den Reisenden mit Sorgfalt behandelt werden.

Einige Beispiele:



Viele Jahre lang haben Touristen die Strände Sardiniens geplündert, um selbstgemachte Souvenirs aus ihrem Sand zu sammeln. Das Regionalgesetz 16/2017 verbietet das Sammeln von Sand, Muscheln, Steinen und Kieselsteinen an den Stränden und im Meer von Sardinien. Diese Ordnungswidrigkeit wird mit einer Geldbuße zwischen 500 und 3.000 Euro geahndet.



07



Wirtschaft

Die Einheimischen in das Tourismusgeschäft einbeziehen, um den Anteil des Wohlstands in den gastgebenden Gemeinden zu erhöhen und faire Löhne und Arbeitsbedingungen zu fördern.

Einige Beispiele:



Die Umstellung auf eine umweltfreundlichere Wirtschaft, auch im Tourismussektor, bietet eine Chance für ein nachhaltigeres Wachstum für alle Gemeinschaften.



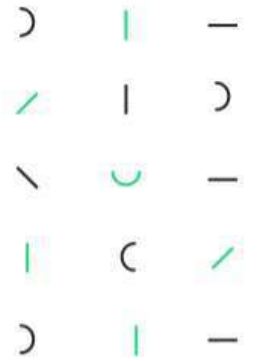
08

Die neuen Trends für ein nachhaltiges Reisen

Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit setzen einige Trends das Verbraucherbewusstsein:



Dies sind einige der Möglichkeiten, mit denen Reisende und Organisationen die Möglichkeit einer nachhaltigeren, sinnvolleren und reicheren Form des Reisens bieten.



KLIMA UND TOURISMUS

Ressourcen

- [overtourism](#)
- [mass tourism](#)
- [ecotourism](#)
- [sustainable tourism](#)

Debatte

Die Klasse wird in drei Gruppen eingeteilt: Eine Gruppe hebt die Vorteile hervor, eine andere befasst sich mit den Problemen im Zusammenhang mit dem Massentourismus und die dritte fungiert als Bewertungsgruppe für die Diskussion. Jede Gruppe entwickelt ihre Argumente innerhalb eines Zeitrahmens von 15 Minuten.

Die folgenden 15 Minuten sind der Präsentation der Argumente und der Auseinandersetzung gewidmet.

Die Bewertungsgruppe entscheidet, welche Gruppe die überzeugendsten Argumente vorgebracht hat.



TAG 2
LCA UND
GESETZGEBUNG



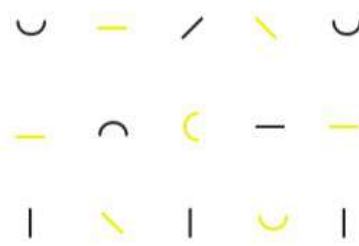
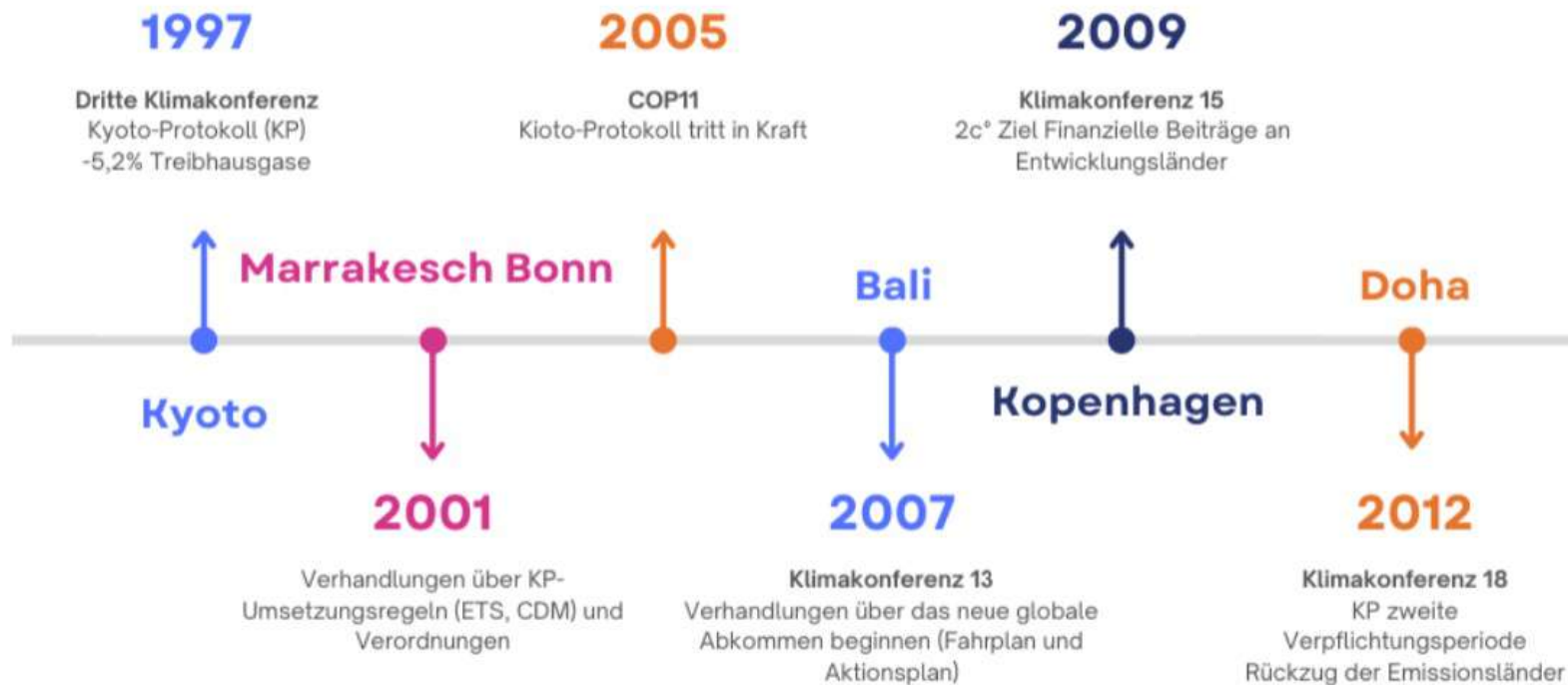
DAS PARISER ABKOMMEN

Das Pariser Abkommen (französisch: Accord de Paris), oft auch als Pariser Abkommen oder Pariser Klimaabkommen bezeichnet, ist ein internationaler Vertrag zum Klimawandel. Das 2015 verabschiedete Abkommen umfasst die Bereiche Klimaschutz, Anpassung und Finanzierung. Das Pariser Abkommen wurde von 196 Parteien auf der Klimakonferenz der Vereinten Nationen 2015 in der Nähe von Paris, Frankreich, ausgehandelt. Ab Februar 2023 sind 195 Mitglieder des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) Vertragsparteien des Abkommens. Von den vier UNFCCC-Mitgliedstaaten, die das Abkommen nicht ratifiziert haben, ist der Iran der einzige große Emittent. Die Vereinigten Staaten traten 2020 aus dem Abkommen aus, traten aber 2021 wieder bei.

DIE ZIELE SIND:

- > Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau und Fortsetzung der Bemühungen zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau in der Erkenntnis, dass dies die Risiken und Auswirkungen des Klimawandels erheblich verringern würde.
- > Verbesserung der Fähigkeit zur Anpassung an die negativen Auswirkungen des Klimawandels und Förderung der Klimaresistenz und einer Entwicklung mit geringen Treibhausgasemissionen, ohne die Nahrungsmittelproduktion zu gefährden.
- > Die Finanzströme mit einem Weg zu niedrigen Treibhausgasemissionen und einer klimaresistenten Entwicklung in Einklang zu bringen.

VON KIOTO NACH PARIS

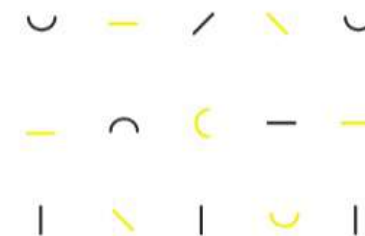


Das Pariser Abkommen: Der Weg der EU zur Klimaneutralität

Im Dezember 2015 einigten sich erstmals alle Länder weltweit auf eine gemeinsame Anstrengung:
 Begrenzen Sie die globale Erwärmung deutlich unter 2 °C
 Auswirkungen des Klimawandels in Angriff nehmen



26



Die Ziele der EU zum Klima: Klimazielplan 2030

28

Basierend auf einer umfassenden Auswirkungsabschätzung hat die Kommission vorgeschlagen, die Ambitionen der EU zur Reduzierung von Treibhausgasen zu erhöhen und diesen ambitionierteren Pfad für die nächsten 10 Jahre festzulegen. Die Abschätzung zeigt auf, wie alle Wirtschafts- und Gesellschaftssektoren dazu beitragen können, und legt die erforderlichen

Ziele:

- > Einen ambitionierteren und kosteneffektiveren Weg zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 festlegen.
- > Die Schaffung grüner Arbeitsplätze stimulieren und die Erfolgsbilanz der EU bei der Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum fortsetzen.
- > Internationale Partner dazu ermutigen, ihre Ambitionen zu erhöhen, um den Anstieg der globalen Temperatur auf 1,5°C zu begrenzen und die schwerwiegendsten Folgen des Klimawandels zu vermeiden.

EU-Programme zur Erreichung der Ziele der Agenda 2030

Europa hat sich eine Reihe weitreichender Ziele gesetzt, um bis 2050 ökologische Neutralität zu erreichen, wobei Meilensteine für 2030 festgelegt sind. In diesem Zusammenhang finanziert die Kommission verschiedene Initiativen und Programme, die Unternehmen und Verwaltungen bei den zur Erreichung der Ziele notwendigen systemischen Veränderungen unterstützen der Tagesordnung.

Optimierung und verantwortungsvolle Wiederverwendung von Ressourcen gehören zu den wichtigsten Strategien zur Eindämmung der Klimaauswirkungen, wie beispielsweise das LIFE-Programm zeigt.

LIFE Programme



The screenshot shows the top section of the LIFE Programme website. It features a dark blue header with a forest background on the left and the 'Life' logo (a yellow circle with stars) on the right. Below the header is a white box containing the text 'LIFE Programme' and 'The LIFE Programme is the EU's funding instrument for the environment and climate action.' Below this, there are six yellow boxes arranged in a 2x3 grid, each with an icon and a title: 'Nature and Biodiversity', 'Circular Economy and Quality of Life', 'Climate Change Mitigation and Adaptation', and three others with icons representing energy, waste, and people.

LIFE Programme
The LIFE Programme is the EU's funding instrument for the environment and climate action.

Nature and Biodiversity

Circular Economy and Quality of Life

Climate Change Mitigation and Adaptation

[Life programme website](#)

Europa und Transport

Selbst im Transportbereich sind die europäischen Richtlinien sehr detailliert, beginnend mit dem Weißbuch von 2011, das den Weg zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Individualverkehr und in der Logistik aufzeigt. Insbesondere das Konzept der Intermodalität kommt als notwendiger Ansatz für eine nachhaltige Mobilität ins Spiel.



WHITE PAPER

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum. Auf dem Weg zu einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrspolitik KOM(2011) 144 endgültig: 10 Ziele

Entwicklung und Einsatz innovativer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme:

- 1** Halbierung des Einsatzes „konventionell betriebener Fahrzeuge“ im Stadtverkehr bis 2030 und vollständige Abschaffung bis 2050; bis 2030 ein CO₂-freies städtisches Logistiksystem in Großstädten zu erreichen.
- 2** Im Luftfahrtsektor sollen bis 2050 40 % kohlenstoffarme Treibstoffe verwendet werden; außerdem sollen bis 2050 die durch im Seeverkehr verwendeten Heizöle verursachten CO₂-Emissionen in der Europäischen Union um 40 % und, wenn möglich, um 50 % gesenkt werden.

WHITE PAPER

Optimierung der Effektivität multimodaler Logistikketten, einschließlich der verstärkten Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger:

- 3** Bei Entfernungen über 300 km sollen bis 2030 30 % des Straßengüterverkehrs auf andere Verkehrsträger wie die Schiene oder die Wasserstraße verlagert werden. Bis 2050 soll dieser Anteil durch effiziente und ökologische Güterverkehrskorridore auf 50 % steigen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss eine entsprechende Infrastruktur entwickelt werden.
- 4** Fertigstellung des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes bis 2050. Verdreifachung des bestehenden Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes in allen Mitgliedstaaten. Bis 2050 soll der Großteil des Personenverkehrs über mittlere Distanzen auf der Schiene erfolgen.
- 5** Bis 2030 ein voll funktionsfähiges „wesentliches“ multimodales TEN-V-Netz in der gesamten Europäischen Union und bis 2050 ein hochwertiges und leistungsstarkes Netz mit einer Reihe vernetzter Informationsdienste.
- 6** Bis 2050 sollen alle großen Flughäfen an das Schienennetz angeschlossen werden, vorzugsweise an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz. Sicherstellen, dass alle großen Seehäfen ausreichend an das Schienengüterverkehrssystem und, soweit möglich, an die Binnenschifffahrt angeschlossen sind.

WHITE PAPER

Verbesserung der Effizienz der Transport- und Infrastrukturnutzung durch Information

Systeme und Marktanreize:

- 7** Inbetriebnahme der modernisierten Flugverkehrsmanagementinfrastruktur (SESAR) in Europa bis 2020 und Vollendung des Single European Sky. Implementierung gleichwertiger Verkehrsmanagementsysteme für den Land- und Seeverkehr sowie des europäischen globalen Navigationssatellitensystems (Galileo).
- 8** Festlegung eines Rahmens für ein europäisches Informations-, Management- und Zahlungssystem im multimodalen Verkehr bis 2020.
- 9** Fortschritte auf dem Weg zum Ziel „Null Opfer“ im Straßenverkehr bis 2050. Im Einklang mit diesem Ziel sollte die Zahl der Unfallopfer bis 2020 halbiert werden, und die Europäische Union sollte danach streben, weltweit führend in Sachen Sicherheit bei allen Verkehrsträgern zu werden.
- 10** Auf die vollständige Umsetzung der Grundsätze „Nutzer zahlt“ und „Verursacher zahlt“ hinarbeiten und sicherstellen, dass sich der Privatsektor dazu verpflichtet, Verzerrungen, einschließlich schädlicher Subventionen, zu beseitigen, Einnahmen zu generieren und die Finanzierung künftiger Investitionen im Verkehrssektor sicherzustellen.

Debatte: 30 Jahre Kampf gegen den Klimawandel

Sehen Sie sich das [video](#) an

Die ersten internationalen Abkommen zum Klimawandel stammen aus dem Jahr 1997.

Aus Ihrer Sicht wurden Verpflichtungen und Ziele für den Klimaschutz festgelegt erreichbar und konsequent verfolgt? Was sollte noch getan werden, um die Situation zu mildern?

globale Erwärmung, unter Beibehaltung eines realistischen Ansatzes und unter Berücksichtigung der

wirtschaftliche Bedürfnisse globaler Gemeinschaften?

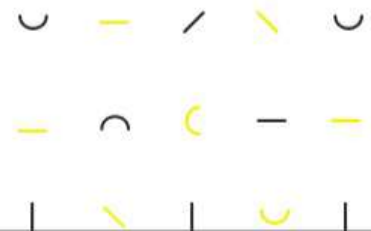


PAUSE

WIE VIEL GRÜNER IST EIN GRÜNES AUTO? 🚗 🌱 ?

12

Die Zunahme der weltweiten Automobilproduktion in den letzten Jahrzehnten hat zu einem starken Anstieg der Emissionen geführt, der sowohl die Bevölkerung als auch die Industrie weltweit betrifft. Die CO₂-Emissionen der EU entsprechen etwa 8 % der weltweiten CO₂-Emissionen. Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur (EUA) ist der Verkehrssektor für etwa ein Viertel der gesamten CO₂-Emissionen in Europa verantwortlich. 71,7 % davon werden durch den Straßenverkehr verursacht, wovon mehr als die Hälfte (60,6 %) auf Autos entfällt. Der Straßenverkehr ist somit für etwa ein Fünftel der Gesamtemissionen in der EU verantwortlich, wobei der Pkw-Verkehr das umweltschädlichste Verkehrsmittel ist.



WAS VERSTEHEN WIR UNTER GRAUER ENERGIE?

Leider wird elektrische Energie nicht ausschließlich aus erneuerbaren Quellen gewonnen, sondern nach wie vor aus einer Mischung verschiedener Quellen, die einen Kohlenstoff-Fußabdruck hinterlassen können (z. B. Kohle, Erdgas, Erdöl) oder unterschiedliche und gefährliche Abfälle produzieren können, wie z. B. die Kernenergie.

Table 5. Composition of the electricity mixes considered in the LCA [20].

	China (2018)	EU-28 (2019)	Germany (2019)	Norway (2019)	Poland (2019)
Coal	66.4%	15.4%	30.0%	0.121%	73.72%
Oil	0.153%	1.64%	0.822%	0.013%	1.09%
Natural gas	3.28%	21.9%	15.3%	1.732%	9.18%
Nuclear	4.09%	25.3%	12.1%	0%	0%
Hydro	17.1%	10.9%	4.24%	93.4%	1.63%
Wind	5.07%	13.3%	20.4%	4.1%	9.20%
Solar PV	2.45%	4.07%	7.69%	0.010%	0.44%
Biofuels	1.26%	5.27%	7.22%	0.03%	4.30%
Waste	0.187%	1.60%	2.03%	0.31%	0.38%
Geothermal	0.002%	0.206%	0.0317%	0%	0%
Solar thermal	0.004%	0.178%		0%	0%
Tide	0.0002%	0.0152%		0%	0%
Other sources		0.141%	0.168%	0.244%	0.05%



DIE LEBENSZYKLUS-FOLGENABSCHÄTZUNG

Bei der Bewertung der tatsächlichen Auswirkungen eines Produkts, insbesondere von BEVs und HEVs, zeigt sich, dass man sich nicht nur auf die Treibhausgasemissionen in der Nutzungsphase oder auf die Straßenemissionen konzentrieren kann. Um die tatsächlichen Auswirkungen und die Nachhaltigkeit zu erfassen, müssen wir den gesamten Lebenszyklus eines Produkts betrachten.

Die Ökobilanz weist darauf hin, dass diese Aspekte zu analysieren sind:

- > Produktionsphase
- > Batterieproduktion
- > Ergebnisse der Fahrzeugproduktion
- > Stufe verwenden
- > On-Road-Emissionen
- > Ende des Lebens
- > Entsorgung von Elektrofahrzeugbatterien



LCA-ANALYSE

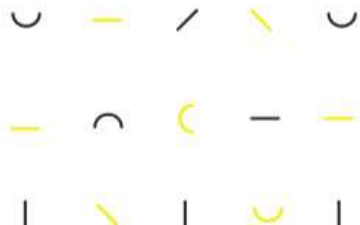
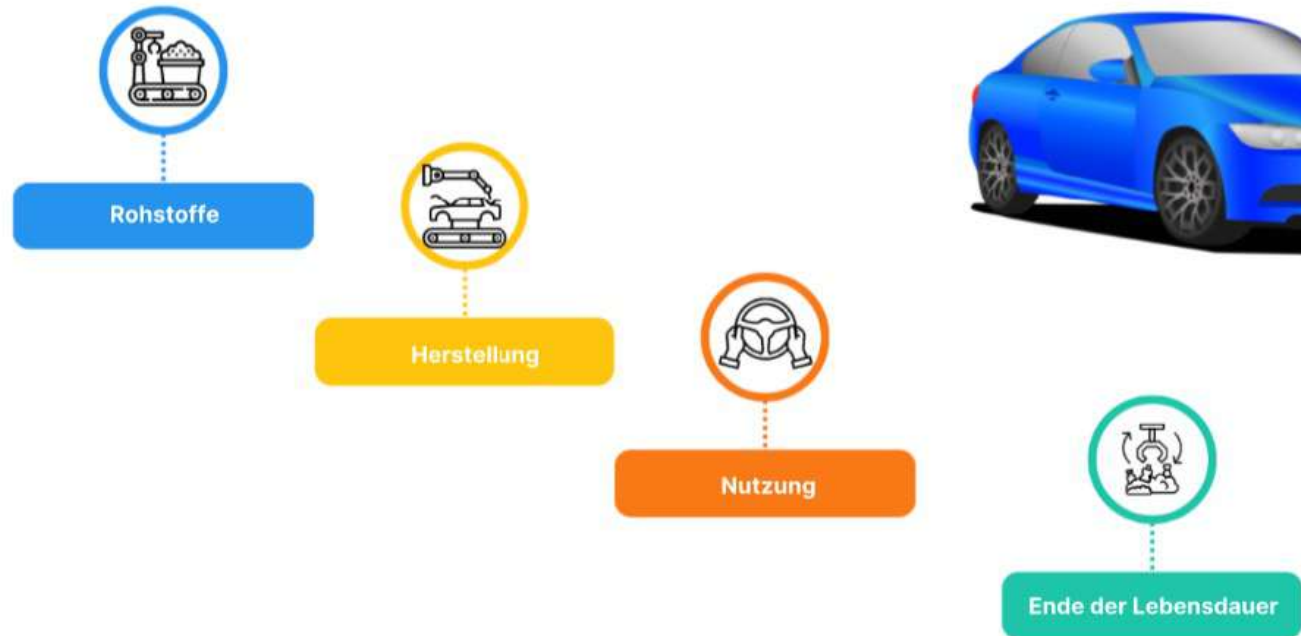
Alle Studien stimmen darin überein, dass die größten Umweltauswirkungen eines Elektrofahrzeugs in der Produktionsphase entstehen, während herkömmliche Autos in der Nutzungsphase mehr Auswirkungen haben. Laut einer Studie der Universität Palermo emittieren batteriebetriebene Elektrofahrzeuge (BEV) im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICEV) über den gesamten Lebenszyklus insgesamt weniger CO₂-Äquivalente. Insbesondere betragen die gesamten CO₂-Emissionen von BEVs 58,6 % derjenigen von herkömmlichen Benzinfahrzeugen. Die Produktionsphase von BEVs ist in Bezug auf die CO₂-Emissionen im Vergleich zur Produktion von Benzinfahrzeugen deutlich aufwändiger, was vor allem auf die Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien zurückzuführen ist. Bei der Herstellung eines BEV werden 4215 kg CO₂-Äquivalente ausgestoßen, was einem Anstieg von 112 % gegenüber der Produktion eines ICEV entspricht. Bei Benzin- und Hybridfahrzeugen (HEV) entstehen die meisten CO₂-Emissionen während der Nutzungsphase (85,5 % bei ICEV und 78,8 % bei HEV). Bei BEVs hingegen entfällt der größte Teil der gesamten CO₂-Emissionen auf die Produktionsphase (52,3 %).

Bei einer Lebensdistanz von 150.000 km erweisen sich BEVs als die am wenigsten belastende Lösung unter den drei betrachteten Alternativen, mit einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 41,4 % im Vergleich zu ICEVs und um 31,8 % im Vergleich zu HEVs.

Während der ersten 32.500 km der Nutzung (etwa die ersten 2,6 Jahre, basierend auf dem europäischen Durchschnitt von 12.529 km pro Jahr) sind Benzinfahrzeuge die emissionsärmsten Fahrzeuge. Diese Überlegenheit erstreckt sich bis zu 41.250 km (3,3 Jahre) im Vergleich zu BEVs. Bei HEVs erstreckt sich der Vorteil gegenüber BEVs auf bis zu 46.250 km (3,7 Jahre).

<https://www.mdpi.com/2071-1050/13/19/10992>

Lebenszyklus des Fahrzeugs



Produktion von Lithiumbatterien:

Die Produktion von Lithium-Ionen-Batterien für BEVs ist mit 60,3 kg SO₂-Äquivalent für den größten Teil der terrestrischen Versauerung verantwortlich, was 73 % der Gesamtbelastung in der Produktionsphase ausmacht. Dies ist auf die Emissionen von Schwefeloxiden (SOX) und Stickoxiden (NOX) bei der Gewinnung und Raffination von Nickel, Kupfer und Aluminium sowie bei der Zellproduktion und den Prozessen mit synthetischem Graphit zurückzuführen. Die Versauerung hat eine Reihe negativer Auswirkungen auf die Umwelt: Sie schädigt Pflanzen, führt zu Nährstoffverlusten im Boden und verschmutzt das Wasser, was sich auf die Fauna und Flora eines bestimmten Gebiets auswirkt.

Ein weiterer kritischer Punkt in Bezug auf Batterierohstoffe sind die sozialen Auswirkungen, die die Gewinnung dieser Metalle in einigen Ländern hat, in denen sich die wichtigsten Minen befinden, z. B. Indonesien für Nickel und Kongo für Kobalt. In diesen Ländern kommt es häufig zu schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen und zum Einsatz von Kinderarbeit (Amnesty International).

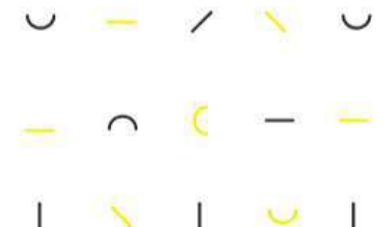
30



SCHLUSSFOLGERUNG

An dieser Stelle muss eine Überlegung angestellt werden: Wenn ein Elektrofahrzeug am Ende seiner Lebensdauer eine ähnliche Auswirkung auf die globale Erwärmung hat wie ein herkömmliches Benzin- oder Hybridfahrzeug (wie in den durchschnittlichen europäischen und polnischen Fällen), kann es aus ökologischer Sicht nicht als Erfolg definiert werden. Tatsächlich verursacht ein Elektrofahrzeug im Vergleich zu einem herkömmlichen Benzinfahrzeug etwa doppelt so viele säurebildende und partikelförmige Emissionen und erfordert den Abbau der fünffachen Menge an Mineralien. Wenn eine teilweise Reduzierung der Treibhausgase erreicht wird, müssen wir uns auch auf andere Umweltbelastungskategorien wie Versauerung und Partikelemissionen einstellen. Da eine Gesamtreduzierung in allen Belastungskategorien wünschenswert ist, muss die Forschung im Hinblick auf die Entwicklung effizienterer und weniger umweltbelastender Batterieproduktionsverfahren gefördert werden, wodurch die Abhängigkeit von seltenen Mineralien und fossilen Energiequellen deutlich verringert wird.

Darüber hinaus gibt es ein Erbe an Oldtimern und Klassikern, das zu verwerten sich lohnt, anstatt es zu verschrotten. Die Nutzung dieser historischen Fahrzeuge kann eine nachhaltige Option sein, da sie die Umweltauswirkungen vermeidet, die mit der Produktion neuer Fahrzeuge und der Verschrottung bestehender Fahrzeuge verbunden sind. Daher kann die Erhaltung und Nutzung von Oldtimern zur allgemeinen Verringerung der Umweltauswirkungen beitragen und den Übergang zu saubereren Technologien ergänzen.



Debatte: Sharing economy und sharing mobility

Die Einführung von Sharing-Transportsystemen und Innovationen bei Intelligent Transportation Systems (ITS) hat die Mobilität in den letzten Jahren erheblich verändert und dazu beigetragen, die Auswirkungen von Umweltverschmutzung und Staus zu verringern. Vom Bike-Sharing bis zum Car-Sharing entscheiden sich immer mehr Menschen für intelligente und effiziente Fortbewegungsmöglichkeiten in der Stadt und verzichten dabei auf private Fahrzeuge.

Führen Sie in Gruppen eine kurze Recherche zu den gängigsten Sharing-Transportmethoden in Großstädten durch, erzählen Sie deren Geschichte und heben Sie ihre Vor- und Nachteile hervor.

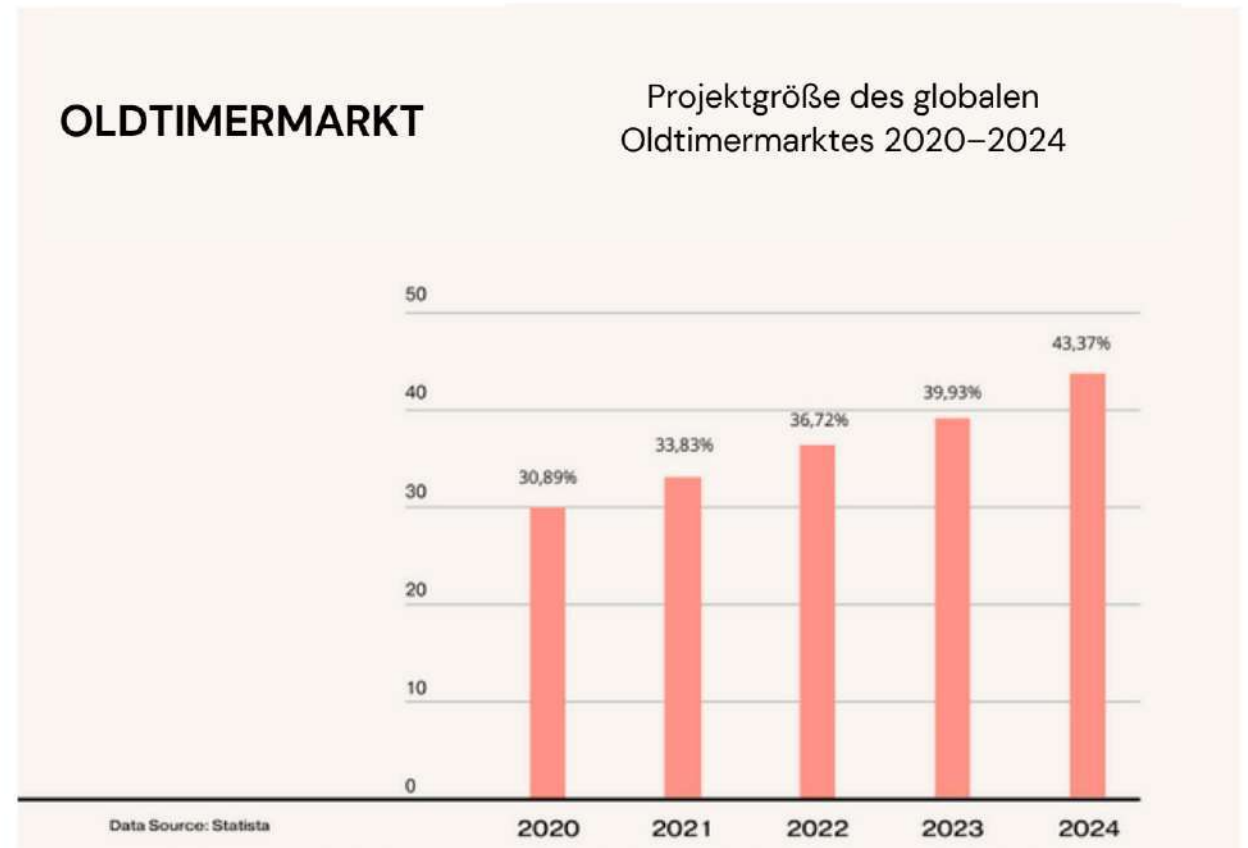




TAG 3
Oldtimer und
Industrietourismus

Der Oldtimermarkt und das Potenzial des Industrietourismus

Dieser Markt verzeichnet ein kontinuierliches Wachstum, das von einer Reihe von Faktoren angetrieben wird, wie etwa erhöhten Investitionen großer Unternehmen, dem Interesse am technischen Erbe und der Freude, die Enthusiasten an Vintage-Design haben.



Einige Datenkonfrontationen

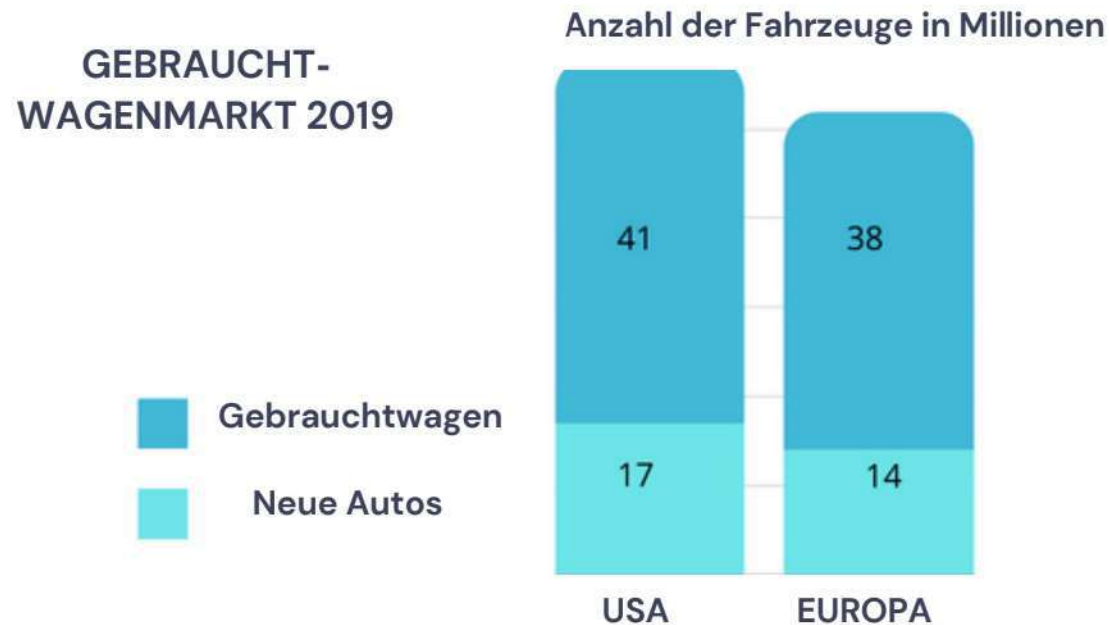
In Europa Mit einem Gesamtvolumen von 429 Milliarden Euro im Jahr 2021 ist der Gebrauchtwagenmarkt in Europa ähnlich groß wie der Neuwagenmarkt. Im Jahr 2021 wurden in Europa 32 Millionen Gebrauchtwagen verkauft.

In Italien

Mehr als 25 % des Fahrzeugbestands besteht aus Fahrzeugen, die 20 Jahre oder älter sind. Auch wenn man die Oldtimer mit einbezieht, ist die Zahl immer noch beträchtlich: über 300.000 Fahrzeuge, 7 % aller in Italien im Umlauf befindlichen Fahrzeuge, gleichmäßig verteilt auf Nord und Süd, mit einem Wert von 103,9 Milliarden Euro und einem Nebenmarkt – einschließlich Versicherungen, Veranstaltungen, Spezialdienstleistungen usw. – von 5,2 Milliarden Euro jährlich, was 0,3 % des nationalen BIP entspricht.

In Spanien

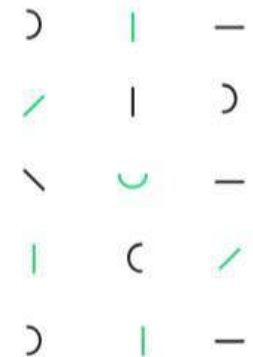
Der spanische Gebrauchtwagenmarkt wurde im Jahr 2021 auf 37,06 Milliarden USD geschätzt und soll bis 2027 58,74 Milliarden USD erreichen. Im Februar 2020 gingen die Autozulassungen in Spanien im Vergleich zu 2021 um 4,8 % zurück. Die Nachfrage nach Fahrzeugen über 20 Jahre stieg jedoch um 17 %.



Was ist ein Oldtimer?

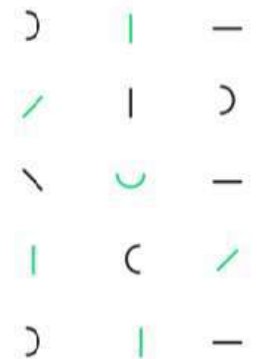
Es gibt keine einheitliche Definition von Oldtimern. Es ändert sich von Land zu Land, wie die Gesetze, die sie spezifische Versicherungspolicen oder Verordnung gibt. Hier gibt es eine Definition von Oldtimern nach dem Baujahr, die von den "Oldtimer-Sammlern" in den USA vorgeschlagen wird.

- **Oldtimer:** Hergestellt zwischen 1919 und 1930.
- **Antikes Auto:** Hergestellt 1975 oder früher (>45 Jahre alt).
- **Oldtimer:** Baujahr 2000 oder früher (>20 Jahre alt)



DIE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR OLDTIMER

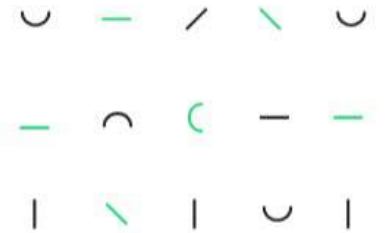
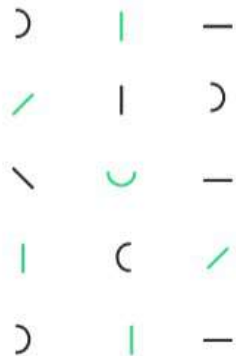
Autos in Italien sind Oldtimer oder "auto storiche", wenn sie mehr als 20 Jahre von ihrer Immatrikulation haben. In diesem Fall müssen sie in einem Register namens ASI registriert werden. Wenn ein Auto aus dem öffentlichen Register der Autovehicles gestrichen wird oder mehr als 30 Jahre im ASI registriert ist, wird es zum "auto d'epoca". Für beide gelten besondere Ermäßigungen bei der Versicherung und den Steuern. Die zweiten sind in ihrer Verbreitung eingeschränkt und können nur zu bestimmten Anlässen und mit einigen Einschränkungen bewegt werden.



DIE YOUNGTIMER

Wie gesagt, es gibt keine klare Regel, die definiert, was und wann ein Auto ein Klassiker ist. Eine Definition, die den europäischen Sammlern vertraut ist, ist "Youngtimer", die im Allgemeinen Autos bezeichnet, die nach den 70er Jahren produziert wurden und am Rande des Übergangs von der analogen zur elektronischen Revolution im Automobilbau stehen.

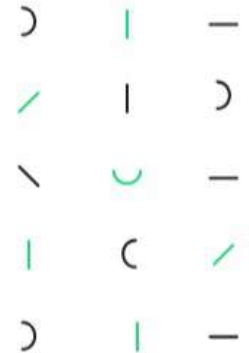
Für ihren Preis und ihre Beschaffenheit gelten die Youngtimer als Einstiegsmodell in die Autosammlerwelt.



Ein wachsendes Erbe: die "Youngtimer"

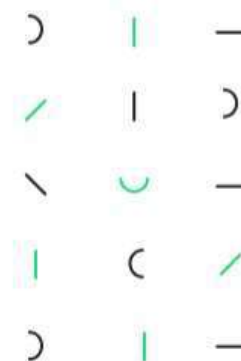
Jedes Jahr werden neue Autos so alt, dass sie zu "historischen Autos" werden. Um zu definieren, welche Modelle in Italien tatsächlich von historischem Interesse sind, schlagen einige Verbände, wie ACI storica, eine "Lista di salvaguardia" vor, um die Liste der Youngtimer anhand einiger Kriterien zu aktualisieren:

- 🚗 die Seltenheit des Modells,
- 🚗 die historische/kulturelle oder technische Relevanz,
- 🚌 den Erfolg des kommerziellen oder industriellen Projekts



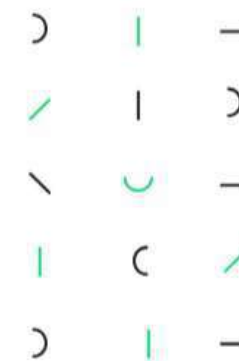
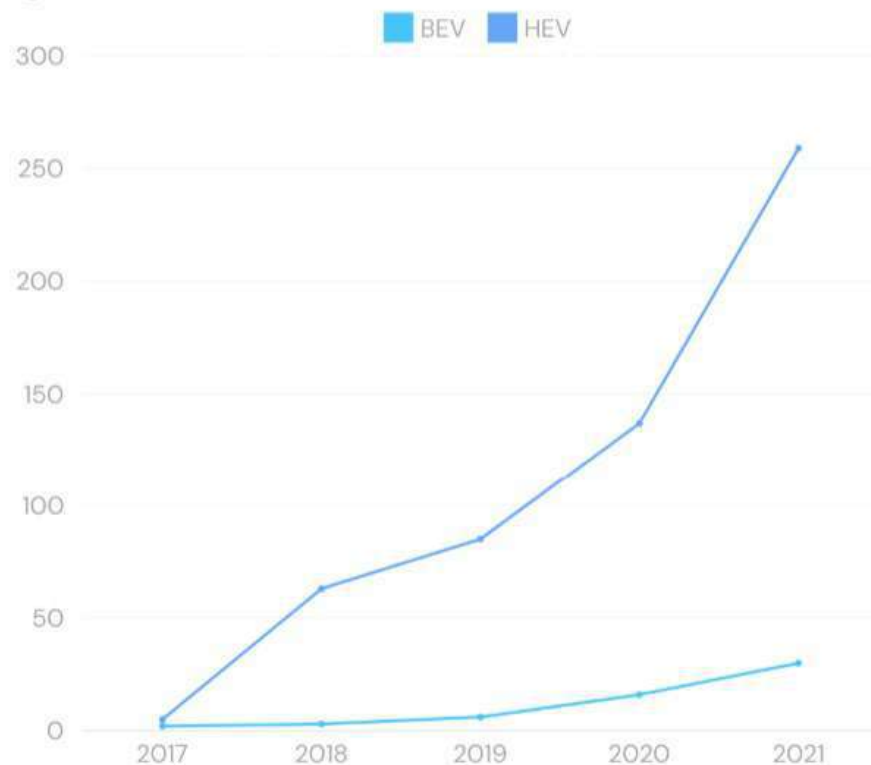
Was machen wir mit all den alten Autos?

Mit einem Anteil von fast einem Viertel der im Umlauf befindlichen Fahrzeuge stellen die Altfahrzeuge einen grossen Teil des allgemeinen Fahrzeugparks mehrerer Länder dar. Die Entsorgung oder Renovierung dieses Anteils ist eine grosse Sache und sollte im Sinne eines sinnvollen und schrittweisen Abbaus überlegt werden. Während batteriebetriebene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Hybridmotoren nur einen minimalen Anteil am gesamten Fahrzeugbestand ausmachen, sollten die klassischen und historischen Fahrzeuge als ein aufzuwertendes Erbe betrachtet werden.



BEVs und HEVs BESTAND IN ITALIEN

DER ANTEIL DER EHV- UND BHV-Fahrzeuge, die in Italien verkehren, liegt unter 3 %, auch wenn er in den letzten Jahren beträchtlich gestiegen ist, insbesondere durch die 30%ige Umstellung auf neue Fahrzeuge im Jahr 2021.



DER FIAT PANDA

Der Fiat Panda ist ein Stadtauto, das seit 1980 von Fiat hergestellt und vermarktet wird. Die erste Generation des Panda (Mk 1: 1980-1986 & Mk2: 1986-2003) wurde von Giorgetto Giugiaro und Aldo Mantovani entworfen. Von der ersten Generation des Panda wurden ca. 4,5 Millionen Exemplare produziert und verkauft. Es ist sicherlich eines der kultigsten und beliebtesten Autos unter den Jugendlichen und sein Ruhm ist gleich auf andere italienische Klassiker wie Fiat 500. Es ist das erste Stadtauto in der Geschichte, das die 5200 Meter des Everest erreicht hat und seine Robustheit ist immer noch ein Beispiel für Produkte, die gebaut wurden, um zu widerstehen.



11

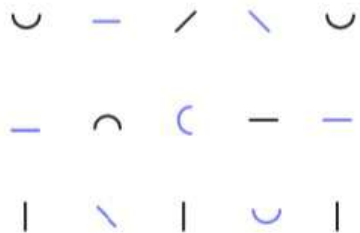
Millemiglia

Die Mille Miglia ist einer der berühmtesten Oldtimerwettbewerbe, der in Italien, in der Stadt Brescia, stattfindet. Bei jeder Ausgabe der Mille Miglia d u r c h q u e r e n die Oldtimer traditionell Italien in vier Etappen: Cervia – Milano Marittima, Rom, Parma, Mailand und dann die Rückkehr in die Stadt. Die erste Ausgabe geht auf das Jahr 1927 zurück, dank der Initiative von Renzo Castagneto, dem damaligen Direktor des Automobilclubs von Brescia. Die Veranstaltung verlief entlang der Straßen der Stadt, die sich für die Woche des Rennens in eine Art Autorennstrecke verwandelten, dank der Anzeigetafeln für die Rangliste, der Lautsprecher, der Ausstellungen und der Umzüge der Jugendlichen.

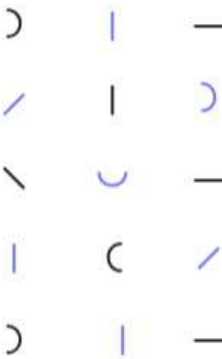


WAS WOLLEN DIE VERBRAUCHER?

Laut einer Studie des Reisebüros Expedia aus dem Jahr 2022 scheinen sich die Verbraucher aus 11 verschiedenen Ländern mehr Gedanken über die Auswirkungen ihrer Reisen auf die Umwelt zu machen als in den vergangenen Jahren, und die Tendenz geht in Richtung eines besseren Verhältnisses.

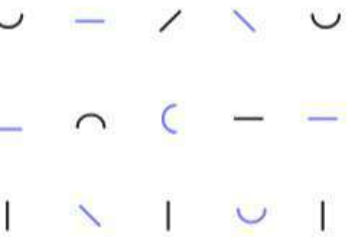
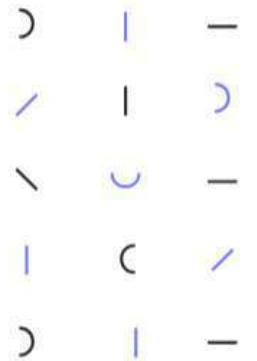


15



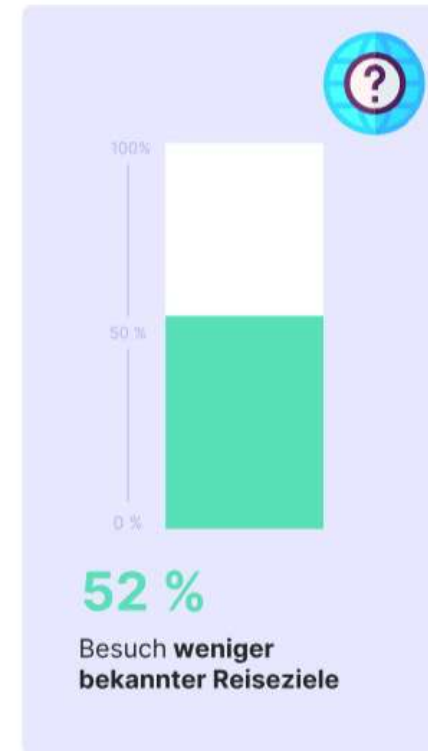
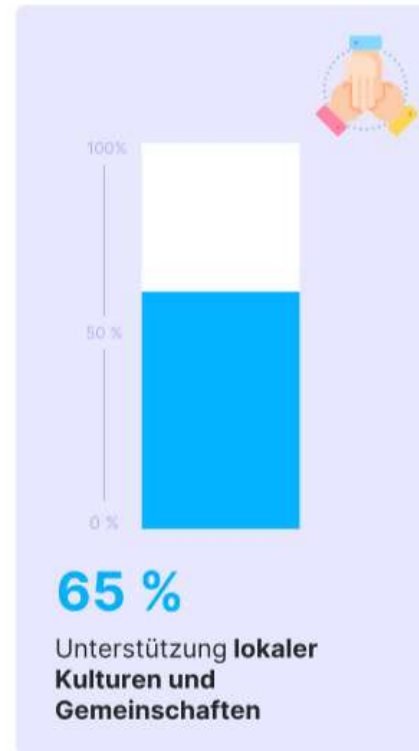
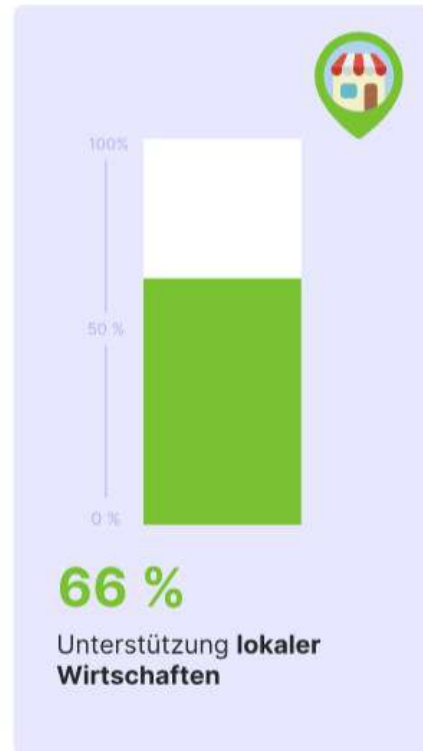
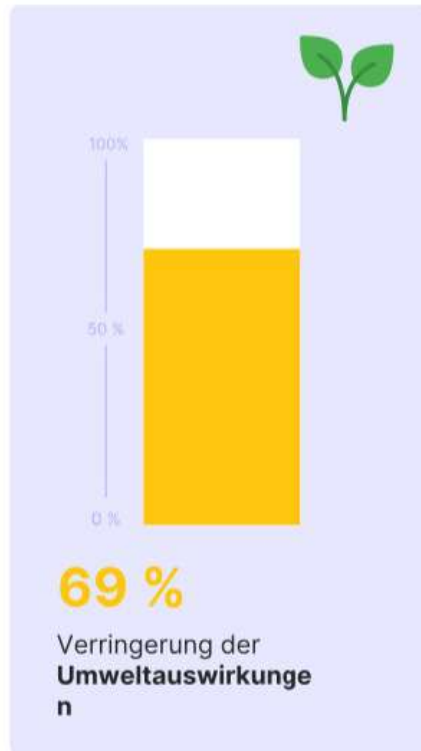
90 %

**der Verbraucher suchen auf ihren
Reisen nach nachhaltigen Optionen**



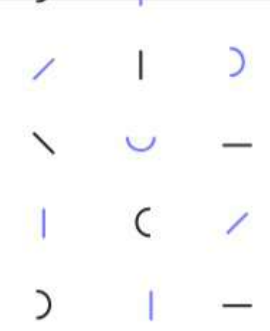
Was betrachten Verbraucher als Teil des nachhaltigen Reisens?

17



Verbraucher versuchen bereits,
sinnvolle Entscheidungen beim Reisen zu treffen

18



Die Antworten stammen aus einer von Expedia durchgeführten Studie

Mit 11.000 Kunden weltweit zeigt sich dieser Trend
Der Trend hin zu nachhaltigerem Reisen nimmt zu.

Es wird erwartet, dass die Ausweitung des Angebots für Reiseziele abseits des Massentourismus, die über nachhaltigere Transportmittel erreichbar sind, maßgeblich zu diesem Trend beitragen wird.

PAUSE

INDUSTRIETOURISMUS

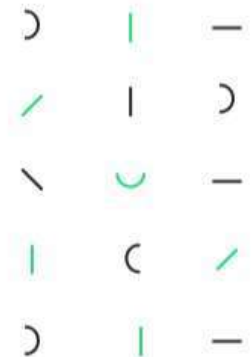
03

Einige Definitionen

Normalerweise neigen wir nicht dazu, industrielle Tätigkeiten mit Freizeitaktivitäten in Verbindung zu bringen. Wir stellen uns vor, dass es sich um zwei völlig gegensätzliche Welten handelt, die nichts gemeinsam haben.

Dies ist jedoch nicht immer der Fall: Industrien (und das technisch-industrielle Erbe im Allgemeinen) ziehen Menschen an, die sich für technische Objekte (Maschinen), moderne Architektur, mehr oder weniger spektakuläre Produktionstechniken (z.B. in der Stahlindustrie) oder bestimmte Endprodukte aufgrund ihres ästhetischen (z.B. Glas) oder kulinarischen (z.B. Bier) Wertes interessieren. Hunderttausende von Besuchern in Europa zeugen von der Attraktivität solcher Objekte im Rahmen von Bildungs- oder Freizeitaktivitäten. Das Gleiche gilt für die Überreste ehemaliger industrieller Tätigkeiten, seien es gut erhaltene Industriedenkmäler oder einfache Ruinen von Gebäuden und Maschinen.

Diese Arten von Aktivitäten, für die der Begriff "Industrietourismus" vorgeschlagen wird, sind von großem Interesse für die Förderung von weniger traditionellen Touristenströmen und Orten, die weniger dem Massentourismus unterliegen.



Einige Definitionen

Der Begriff des Industrietourismus ist noch nicht sehr gut definiert, aber wir werden die wichtigsten Konzeptualisierungen analysieren.

Dietrich Soyez, Vizepräsident der Internationalen Geographischen Union, definiert Industrietourismus als "jede Art von Bewegung externer Besucher, die von Industrielandschaften angezogen werden, in denen sich eine in Betrieb befindliche oder sogar stillgelegte Fabrik befindet.

(Soyez Dietrich, "Industrietourismus", Erdkunde, Bd. 40, Nr. 2, 1986)

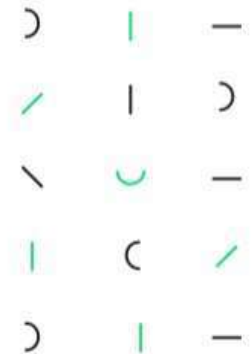
Für Soyez sollte sich das Konzept des "Industrietourismus" nicht so sehr auf eine bestimmte Art von Industrieattraktion konzentrieren, sondern vielmehr auf den Grund, der Touristen dazu veranlasst, diese zu besuchen, d. h. das Interesse an der industriellen Welt (ob in der Vergangenheit oder Gegenwart).



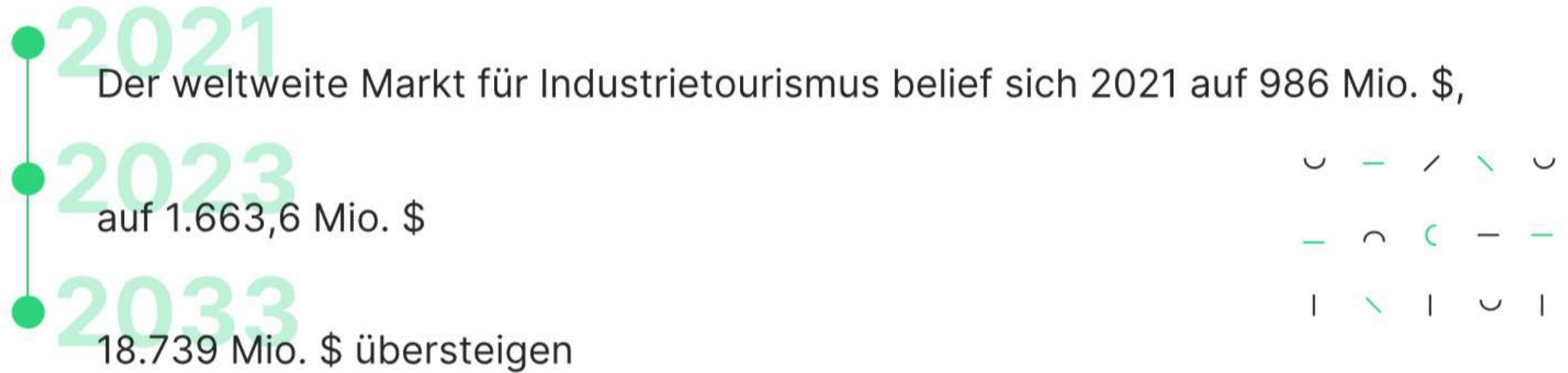
Einige Definitionen

Eine weitere wichtige Definition stammt von der australischen Wissenschaftlerin **Ann Frew**, die Industrietourismus als "Besuche von Touristen an Betriebsstätten, deren Hauptaktivität nicht touristisch ausgerichtet ist" definiert.

Der Begriff Industrie ist in diesem Fall nicht als "produzierendes Gewerbe" zu verstehen, sondern als Wirtschaftszweig. Damit wird der Kreis der Unternehmen erweitert, die ihre Türen für Besucher öffnen können, mit Ausnahme der Unternehmen, die ausschließlich für Touristen bestimmte Waren herstellen.



UND JETZT? EIN WACHSENDER MARKT

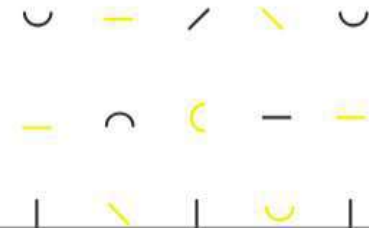


Quelle www.futuremarketinsights.com

UNESCO-WELTKULTURERBE-KONVENTION

Die UNESCO-Welterbekonvention ist Teil einer Reihe von Verträgen, die nach der Konferenz der Vereinten Nationen über die Umwelt des Menschen 1972 in Stockholm, Schweden, verabschiedet wurden.

Mit ihr wurde die Erhaltung des Kultur- und Naturerbes in einem einzigen Rechtsinstrument zusammengefasst. Es sieht den Schutz derjenigen Kultur- und Naturgüter vor, die von außergewöhnlichem Interesse und außergewöhnlichem universellem Wert sind.

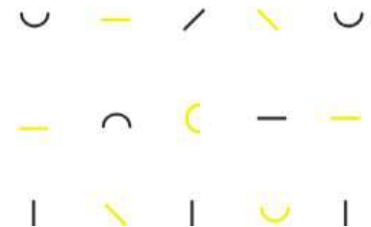


In dem Übereinkommen wird festgelegt, welche Art von Natur- oder Kulturstätten für die Eintragung in die Liste des Welterbes in Frage kommen.

Es gibt jedoch weder eine spezifische Liste noch ein spezifisches Programm der UNESCO für das industrielle Erbe.

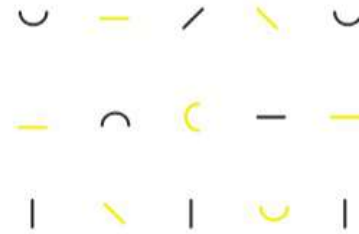


Die Aufnahme von Industriekultur in die UNESCO-Liste bezieht sich in der Regel auf das UNESCO-Programm für modernes Kulturerbe.



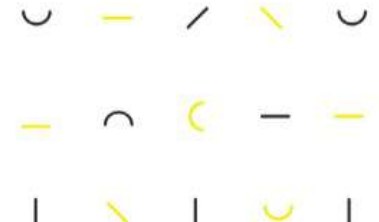
UNESCO-PROGRAMM FÜR DAS MODERNE ERBE

Anfang 2001 starteten das UNESCO-Welterbezentrum, ICOMOS (Internationaler Rat für Denkmalpflege) und DOCOMOMO (Arbeitsgruppe für die Dokumentation und Erhaltung von Gebäuden, Stätten und Stadtvierteln der Moderne) ein gemeinsames Programm zur Identifizierung, Dokumentation und Förderung des baulichen Erbes des 19. und 20. Jahrhunderts - das Programm zum modernen Erbe.





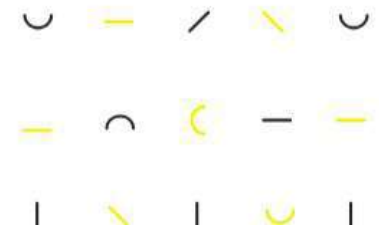
Der Prozess der Anerkennung von Objekten des 20. Jahrhunderts als Kulturerbe identifiziert folglich diese Erbe durch neue thematische Ansätze, wie z. B. die Art der Nutzung von Land und Raum, industrielle Technologie, städtische Ensembles, traditionelle und wiederverwendete Gebäude, Umwelt und Kulturlandschaft.



ICOMOS UND TICCIH

ICOMOS - International Council on Monuments and Sites (Internationaler Rat für Denkmäler und Stätten) ist die führende internationale Institution, die 1965 mit der Aufgabe gegründet wurde, sich um Kulturdenkmäler zu kümmern. Bald wurden auch Industriedenkmäler in die Listen aufgenommen, und seither kann man von einer systematischen Verwaltung solcher Denkmäler sprechen.

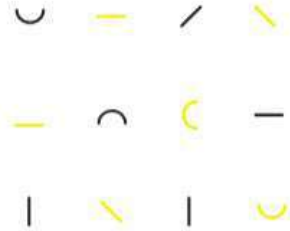
TICCIH - Das Internationale Komitee für die Erhaltung des industriellen Erbes ist die internationale Gesellschaft, die sich dem Studium der Industriearchäologie und dem Schutz, der Förderung und der Interpretation des industriellen Erbes widmet.





Die beiden wichtigsten Chartas, die in diesem Zeitraum verabschiedet wurden, sind die Nizhny Tagil Charta für das industrielle Erbe in Moskau, die 2003 von der TICCIH-Organisation verabschiedet wurde, und die Dublin-Prinzipien, die auf der 17. ICOMOS-Generalversammlung im November 2011 verabschiedet wurden. ICOMOS-Generalversammlung im November 2011 verabschiedet wurden. Diese beiden Chartas definieren systematisch den Status und die moderne Interpretation sowie die Art und Weise des Umgangs mit dem gesamten industriellen Erbe.

Durch die Aufnahme des industriellen Erbes in die Listen der geschützten Kulturgüter eines bestimmten Landes erhält dieses Erbe einen völlig neuen Status. Seine Gegenstände und Gebäude mit spezifischen funktionalen Eigenschaften, die in der ursprünglichen industriellen Phase hergestellt wurden, erhalten eine neue Rolle. Die Experten schätzen die historische Bedeutung und die ästhetischen Merkmale eines bestimmten Ortes und geben Leitlinien für die künftige Umnutzung vor.



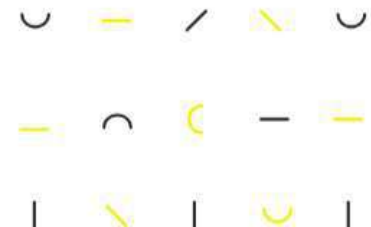
EUROPÄISCHE ROUTE DES INDUSTRIELLEN ERBES

14

Das Projekt wurde 1999 ins Leben gerufen, als die (inzwischen aufgelöste) Deutsche Gesellschaft für Industriekultur vorschlug, ein virtuelles Netzwerk einzurichten, um die wichtigsten europäischen Stätten der Industriearchäologie miteinander zu verbinden. Auf diese Weise wurde ein System von (virtuellen) Routen mit Ankerpunkten, regionalen Routen und europäischen thematischen Routen aufgebaut.

Die Karte: <https://www.erih.net/i-want-to-go-there>

Die Sehenswürdigkeiten entlang der Route, die als symbolische Orte der europäischen Industriegeschichte gelten, werden als Ankerpunkte bezeichnet, und bis heute gibt es mehr als 2000 in 56 verschiedenen Ländern. Die Ankerpunkte decken die gesamte Bandbreite der europäischen Industriegeschichte ab. Sie zeigen den Touristen, was sie auf lokaler Ebene sehen können. Besucher aller Altersgruppen können ihr industrielles Erbe durch faszinierende Führungen, spannende Multimedia-Präsentationen und herausragende Sonderveranstaltungen neu erleben.



Best practices

Zum Abschluss des Kurses möchten wir einige Beispiele bewährter Verfahren vorstellen, die einen Eindruck davon vermitteln können, wie der Tourismusmarkt reift und wie sich Initiativen zur Wiederherstellung und Aufwertung des Industrie- und Automobilerbes in Richtung Bereicherung entwickeln die verfügbaren Instrumente, um den Sektor nachhaltiger zu machen.

Weiterlesen: [Cool Classic Cars-Handbuch mit Best Practices](#)

Übung

Stellen Sie sich Angebote für alternative Reiseziele zu den wichtigsten Touristenzentren und -trägern vor, um diese mithilfe der [europäischen Karte des Industrielerbes](#) zu erreichen und den [CO₂-Fußabdruck](#) Ihrer Reise zu berechnen.

Vergleichen Sie die Ergebnisse mit einer Reise mit dem Flugzeug in die wichtigsten europäischen Hauptstädte.

Gute Arbeit!

Danke und auf Wiedersehen



Weitere Informationen : www.coolclassicars.info