

# Mobilität und Wirtschaftsfaktor Tourismus

## Ergänzung oder Widerspruch?

Univ.-Ass. DI Dr. Bernhard RÜGER

Technische Universität Wien  
Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft & Seilbahnen  
Karlsplatz 13/232  
1040 Wien  
Tel: +43/1/ 588 01-232 12  
Fax: +43/1/ 588 01-232 99  
E-Mail: bernhard.rueger@tuwien.ac.at

### ***1*** Einleitung

Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor für Österreich. Er ist von einer entsprechenden Mobilität und damit Verkehr abhängig, ohne die es keine nennenswerten touristischen Aktivitäten geben könnte. Dennoch stellen Mobilität und Tourismus einen gewissen Widerspruch dar. Ein zu viel an Mobilität und somit an Verkehr führt in Urlaubsregionen zu Qualitätsverlusten und damit zu Nachfrageverminderungen.

Dieser Widerspruch verdeutlicht sich im Verhalten von Urlaubern. Der heutige Urlaubsgast möchte im Regelfall mit seinem eigenen PKW von zu Hause bis zum Hotel fahren, am Urlaubsort selbst möchte er sich jedoch nicht durch die negativen Auswirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm oder Flächenverbrauch beeinträchtigt fühlen.

Die Anreisemobilität ist zwangsläufig für die Erreichbarkeit der Tourismusregionen erforderlich, die Vor-Ort-Mobilität stellt hingegen ein Komfortkriterium für Urlauber dar, welche am Reiseziel allen Urlaubsbedürfnissen bestmöglich nachkommen möchten.

Der An- und Abreiseverkehr auf der Straße stellt besonders an Hauptreisetagen für Orte entlang der Reiserouten sowohl für die ansässige Bevölkerung als auch für dortige Urlaubsgäste eine hohe Belastung dar. Zusätzlich kommt noch der lokale Verkehr hinzu, welcher durch Einheimische und die lokale Wirtschaft verursacht wird. In der Urlaubszeit wird dieser durch den touristischen Ausflugsverkehr ergänzt.

Die aus dem Straßenverkehr resultierenden Belastungen führen zu einem Sinken der Standortqualität, weshalb in durch Verkehr stark belasteten Gemeinden die Nachfrage und damit auch die Einnahmen für die lokale Wirtschaft zurückgehen.

Aus diesen Gründen gibt es verschiedene Versuche, Urlauber vermehrt zu einer Anreise per Bahn zu motivieren. Dies würde einerseits die Belastungen an Hauptreisetagen aber auch die Belastungen durch den lokalen Verkehr reduzieren, da Urlauber, welche mit dem Pkw anreisen, diesen im Regelfall auch für Ausflüge in Anspruch nehmen.

Hiefür ist es erforderlich, die wesentlichen Entscheidungsparameter zu kennen, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Nur durch genaue Kenntnis der Beeinflussungsgrößen und durch Setzen der entsprechenden Verbesserungsmaßnahmen ist es möglich, einen Teil der Urlauber zur Anreise mit der Bahn zu bewegen.

Im Rahmen einer umfangreichen Untersuchung am Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen der TU-Wien, der unter anderem Befragungsdaten von 2000 Hotel- und 14000 Fahrgästen zu Grunde liegen, wurden die wesentlichsten Entscheidungsparameter für die Verkehrsmittelwahl im Urlaubsreiseverkehr entwickelt.

## **2 Einflussgrößen der Verkehrsmittelwahl**

Die Einflussgrößen können in Rand- und Rahmenbedingungen sowie in Entscheidungskriterien unterteilt werden.

### **2.1 Randbedingungen**

Zu den Randbedingungen, welche die Verkehrsmittelwahl teilweise beeinflussen, zählen das Alter der Reisenden, der Reisezweck, das Einkommen, Gruppengrößen aber auch die Entfernung des zurückzulegenden Weges.

### **2.2 Rahmenbedingungen**

Rahmenbedingungen stellen einerseits die Verfügbarkeit eines Pkws und andererseits das Vorhandensein eines Bahnanschlusses dar. Unter Pkw-Verfügbarkeit wird die Möglichkeit, einen Pkw zu benutzen, verstanden. Hiefür ist das Vorhandensein einer Lenkerberechtigung und der Besitz bzw. die Möglichkeit, ein Fahrzeug ausborgen zu können, Voraussetzung. Ist ein Pkw demnach nicht verfügbar, fällt dieses Verkehrsmittel bei der Wahl weg.

Das Vorhandensein eines Bahnanschlusses ist kein unbedingtes Ausschlusskriterium da das Fehlen eines unmittelbaren Bahnanschlusses nicht zwangsläufig bedingt, dass die Bahn nicht dennoch in Anspruch genommen werden kann. Trotzdem lässt sich ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Entfernung zum nächstgelegenen Bahnhof und der Häufigkeit der Bahnbenutzung feststellen.

## **Verfügbarkeit eines Pkws**

Bei dieser Rahmenbedingung sind Reisende, welche für den täglichen Weg zur Arbeit regelmäßig die Bahn in Anspruch nehmen und jene, welche die Bahn im täglichen Leben kaum oder nicht benutzen, zu unterscheiden.

Die Untersuchungen zeigen, dass die gegebene Pkw-Verfügbarkeit nicht zwangsläufig zu einer Verwendung des Fahrzeuges bei Urlaubsfahrten führt. Vielmehr verdeutlicht sich, dass eine Bahnaffinität beim Weg zur täglichen Arbeit auch zu einer entsprechenden Bahnbenutzung bei Urlaubsreisen führt. Wird die Bahn im täglichen Leben hingegen nicht oder kaum in Anspruch genommen und ist ein Fahrzeug verfügbar, wird auch bei Urlaubsreisen im Regelfall der Pkw gewählt.

## **Bahnanschluss**

Dem Bahnanschluss am Heimatort kommt eine größere Bedeutung zu als jenem am Reiseziel. Es zeigt sich, dass bei einem vorhandenen Anschluss sowohl am Heimatort als auch am Reiseziel etwa 20 % der Urlaubsreisenden mit der Bahn anreisen. Gibt es am Zielort keinen Anschluss, beträgt der Anteil etwa 10 %, ist am Urlaubsort ein Bahnanschluss gegeben, fehlt dieser jedoch am Heimatort, beträgt der Anteil der Bahnfahrer nur etwa 5 %. Gibt es weder am Heimat- noch am Zielort einen Bahnhof, so benutzen knapp 1 % der Urlauber die Bahn.

Dieses Untersuchungsergebnis zeigt, dass Reisende durchaus bereit sind, sich am Ziel auch von einem etwas weiter entfernten Bahnhof abholen zu lassen, jedoch die Entfernung am Heimatort zum Bahnhof eine wesentlich bedeutendere Rolle spielt, was auch auf die Vertrautheit mit dem System Bahn, analog zum im Kapitel „Pkw-Verfügbarkeit“ Gesagtem, schließen lässt.

## **2.3 Entscheidungskriterien**

Neben den üblichen Entscheidungskriterien in Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl wie die „Reisezeit“, der „Fahrpreis“ oder der „Komfort“ zeigen sich besonders im Urlaubsreiseverkehr zwei wesentliche Entscheidungsgrößen, welche sich je nach Saison in ihrer Wertigkeit geringfügig von einander unterscheiden. Es sind dies die Mitnahme von „Reisegepäck“ und die „Mobilität am Reiseziel“. Diese beiden Kriterien haben im Urlaubsreiseverkehr die größte Wertigkeit (vgl. Abb. 1).

Zusätzlich muss zwischen Sommer- und Wintersaison unterschieden werden. Der klassische Sommerurlauber möchte am Urlaubsziel mobil sein und teilweise auch weiter entfernte Ausflüge unternehmen. Deshalb wird im Sommer die Mobilität am Ziel wichtiger eingestuft als das Gepäck, welches im Winter im Regelfall sperriger und schwerer ist (vgl. Abb. 2).

Der durchschnittliche Winterurlauber kann hingegen seinen Wintersportaktivitäten in einem lokal begrenzteren Bereich nachkommen, weshalb eine großräumige Mobilität nicht erforderlich scheint.

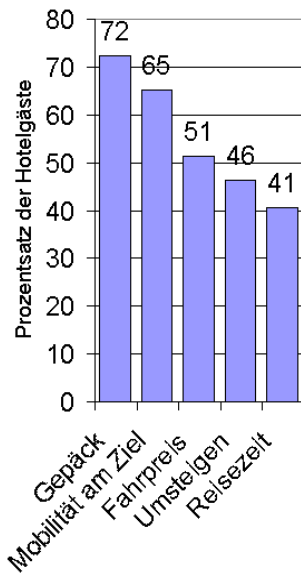


Abb. 1: Verkehrsmittelwahl – Entscheidungskriterien im Urlaubsreiseverkehr

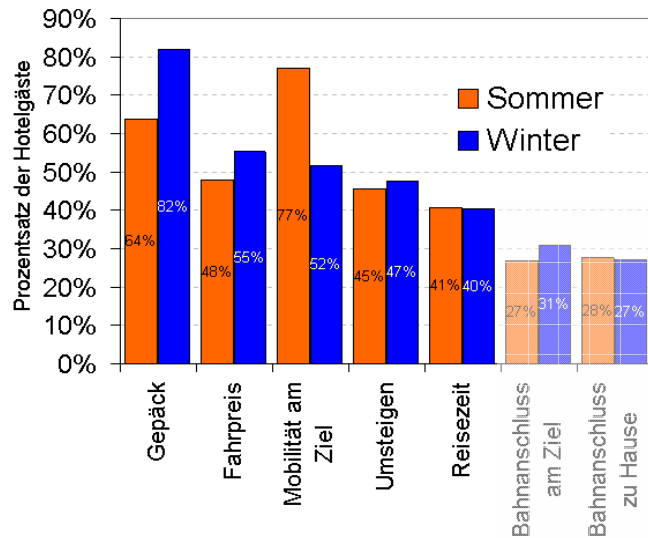


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl -Entscheidungskriterien im Urlaubsreiseverkehr in Abhängigkeit der Saison

Besonders im Winterreiseverkehr verdeutlicht sich die Tatsache, dass der Pkw nur für die Anreise benötigt, bzw. tatsächlich verwendet wird. Eine Untersuchung im Tuxertal<sup>1</sup> verdeutlicht diesen Umstand (vgl. Abb.3). 47 % der Befragten gaben an, während des gesamten Urlaubes Ihr privates Fahrzeug nie zu verwenden. 38 % meinten, es während des gesamten Urlaubes maximal 3 mal in Anspruch zu nehmen. Demnach ist bei einer entsprechenden fußläufigen Erreichbarkeit der Ziele bzw. bei einem sehr guten Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln die Benutzung des eigenen Fahrzeuges nicht notwendig. Es zeigt sich somit, dass die Mobilitätsbedürfnisse vor Ort, zumindest im Winter bei einem entsprechenden Angebot ohne eigenes Fahrzeug befriedigt werden können.

<sup>1</sup> ERLER, Marita: Verkehrsprobleme des Wintertourismus und deren Lösungsansätze. Diplomarbeit, WU-Wien, 1999

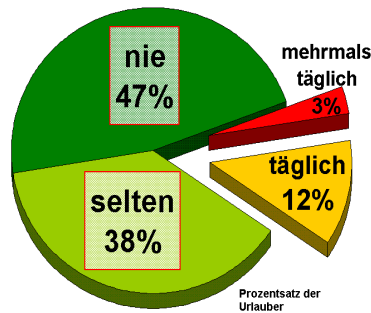


Abb. 3: Verwendung des privaten Pkws am Urlaubsort

Im Winter spielt hingegen die Mitnahme des Reisegepäcks mit über 80 % eine bedeutende Rolle, im Sommer ist hingegen für mehr als drei Viertel der Urlauber die Mangelnde Mobilität am Reiseziel ein wesentlicher Entscheidungsgrund, nicht mit der Bahn zu reisen.

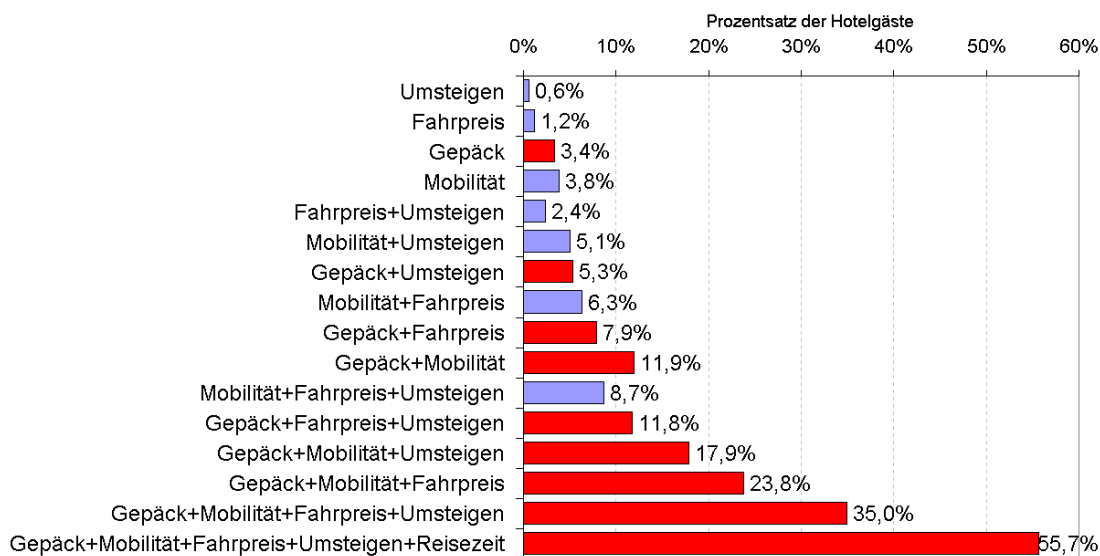


Abb. 4: Kombination von Entscheidungsgründen

Weiters zeigt sich die Wichtigkeit, die Kombinationen der verschiedenen Gründe zu betrachten. In den meisten Fällen sind mehrere Gründe ausschlaggebend, nur ein einziger Grund wird in den seltensten Fällen genannt. Verbesserungen bei Teilbereichen werden demnach nur in sehr geringem Umfang zu einem Gewinn neuer Fahrgäste beitragen. Daher ist die Gesamtheit aller Entscheidungsgründe zu analysieren und zu verbessern.

In diesem Zusammenhang verdeutlicht sich jedoch auch die Wichtigkeit der Mobilität am Reiseziel. Selbst wenn die Bahnbetreiber die größten Anstrengungen unternehmen, alle genannten Kritikpunkte zu verbessern, der Kunde jedoch am Reiseziel seinen Mobilitätsbedürfnissen nicht

ausreichend nachkommen kann, so bleibt für drei Viertel aller Urlauber diese mangelnde Mobilität als wesentlicher Entscheidungsparameter, doch wieder das eigene Fahrzeug zu benutzen.

Die Befragungen der Hotelgäste haben gezeigt, dass die grundsätzliche Bereitschaft zur Bahnbenutzung sehr hoch ist. 75 % der befragten Pkw-Reisenden geben an, unter entsprechend verbesserten Bedingungen zu einer Bahnreise bereit zu sein (vgl. Abb.5). Diese hohe prinzipielle Bereitschaft verdeutlicht sich auch in der Tatsache, dass 60 % der befragten Autofahrer angeben, zumindest zeitweise die Bahn im Fernverkehr in Anspruch zu nehmen.

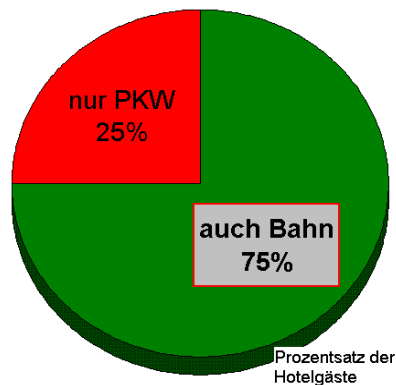


Abb. 5: Grundsätzliche Bereitschaft zur Bahnbenutzung

Hinsichtlich der Gepäckmitnahme wünschen die meisten Bahnreisenden, aber auch ein Großteil der per Pkw angereisten Urlauber eine unmittelbare Gepäckmitnahmemöglichkeit im Zug. Aus diesem Grund ist auf ausreichende Gepäckunterbringungsmöglichkeiten im Fahrgastraum zu achten. Ein wesentliches Kriterium für die Akzeptanz solcher Ablagen ist jedoch die Unterbringbarkeit in Bodennähe. Alle Systeme, welche die Flexibilität von Bahnreisenden einschränkt, werden oder würden nur bedingt akzeptiert. Bahnreisende sehen es als großen Vorteil an, dass Sie nicht an spezielle Züge gebunden sind sondern grundsätzlich jeden in Betracht kommenden Zug benutzen können.

### 3 Conclusio

Verkehr ist für den Tourismus ein „notwendiges Übel“. Notwendig ist er, damit Urlauber überhaupt anreisen können, ein „Übel“ ist überall dort, wo aufgrund von zu viel (Pkw-)Verkehr die Qualität der Urlaubsregion eingeschränkt wird und dadurch die Nachfrage sinkt.

Ein Großteil der Pkw-Reisenden wäre grundsätzlich bereit, auf die Anreise mittels Pkw zu verzichten, was die Standortqualität heben würde. Um dieser Bereitschaft auch Taten folgen zu

sehen ist es entscheidend, entsprechende Verbesserungen zu setzen, die den Urlaubsgast zu einer Bahnreise motivieren.

Im Einflussbereich der Bahnverwaltungen ist neben zahlreichen klassischen Kriterien wie der Fahrpreis, die Reisezeit, der Komfort aber auch ein umsteigefreies Reisen die nach wie vor ungelöste Frage der Gepäckbeförderung das Hauptentscheidungskriterium. Hier sind sowohl die Fahrzeughersteller als auch die Bahnverwaltungen gefragt, denn ohne Lösungen in diesem Bereich sind nur die wenigsten bereit die Bahn für Urlaubsfahrten zu benutzen. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass Reisende ihr Gepäck vorwiegend im Waggon, in unmittelbarer Nähe zu ihren Sitzen untergebracht sehen möchten.

Das zweite Hauptkriterium, welches derzeit Urlauber am häufigsten davon abhält, die Bahn für die Anreise zu wählen, liegt im unmittelbaren Einflussbereich der Tourismusregionen. Dies ist die Sorge einer unzureichenden Mobilität am Reiseziel, wenn der eigene Pkw nicht zur Verfügung steht. V.a. in der Sommersaison ist dies für mehr als 80 % der Pkw-Reisenden ein wesentlicher Faktor, auf ihr Fahrzeug nicht zu verzichten.

Um die Urlaubsgemeinden vom An- und Abreiseverkehr sowie vom lokalen Ausflugsverkehr entlasten zu können, ist es abseits aller bahnseitigen Verbesserungen unbedingt erforderlich, für ein möglichst großes Maß an autofreier Mobilität am Reiseziel zu sorgen.

Es zeigt sich, dass überall dort, wo lokale Mobilitätslösungen angeboten werden, diese von den Urlaubern auch angenommen werden. Besonders der Autofahrer ist durch das ständige Verfügbarsein seines Fahrzeuges sehr verwöhnt und erwartet entsprechend hochwertige Angebote zur Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse am Urlaubsziel. V.a. im Sommer ist dabei auf die ausreichende überregionale Mobilität zu achten, da in dieser Saison auch vermehrt Ausflüge in der weiteren Umgebung durchgeführt werden.

Es sind verschiedene Angebote im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel erforderlich, an welche jedoch hinsichtlich der Regelmäßigkeit der Bedienung, der Informationen und auch der Preispolitik hohe Anforderungen gestellt sind.

Neben öffentlichen Verkehrsmitteln sollte auch über einen Ausbau des bereits in Ballungsräumen gut funktionierenden Carsharings nachgedacht werden. Hier sein ein Blick in die Schweiz getan, wo an vielen Bahnhöfen, auch in Tourismusregionen, Carsharing-Fahrzeuge angeboten werden. Diese haben den Vorteil, dass sie im Regelfall unkompliziert zu jeder Tageszeit auch stundenweise ausborgt werden können. Eine Zusammenarbeit zwischen den Urlaubsgemeinden und heimischen Carsharing-Anbietern kann in Kombination mit einer guten Bewerbung des Systems entsprechende Anreize schaffen, den eigenen Pkw zu Hause zu lassen. Denn oft genügt das Wissen, man hat am Urlaubsort jederzeit ein Auto zur Verfügung, um auf das eigene Fahrzeug zu verzichten.

Eine ausreichende „alternative“ Vor-Ort-Mobilität hilft mit, Belastungen aus dem An- und Abreise(-Pkw-)verkehr und auch aus dem lokalen Urlaubsverkehr zu verringern. Diese Reduzierung bringt einerseits eine wertvolle Qualitätssteigerung für die Tourismusregionen und andererseits auch mehr Qualität für Fernreisende mit dem Flugzeug. Da diese Sparte stark im wachsen ist und diese Gruppe der Urlauber auf ein gut funktionierendes Mobilitätssystem vor Ort angewiesen ist, werden jene Regionen bevorzugt werden, in denen auch Flugreisende ausreichend mobil sind.