

Mafo-News 05/06

Umweltfreundlich Reisen

**Europäische Fachkonferenz,
30. und 31. Jänner 2006,
Hofburg Wien**

Oberösterreich Tourismus

Mag. Rainer Jelinek

Tourismusentwicklung

Freistädter Straße 119, 4041 Linz

Tel: (+43 732) 72 77-163

Fax: (+43 732) 72 77 9-163

e-mail: rainer.jelinek@lto.at

www.oberoesterreich-tourismus.at



INHALTSVERZEICHNIS:

1. Mobilität – ein Grundbedürfnis der Menschen	3
2. Tourismus und Verkehr in Europa	4
3. Umweltauswirkungen des Tourismusverkehrs	6
4. Die Verkehrsmittelwahl der Konsumenten.....	7
5. Sanft-mobiles Destinationsmanagement	10
5.1. Einflussfaktoren im Bereich der Mobilität	11
5.2. Mögliche Schwerpunkte der Destinationspolitik	13
6. Lösungsansätze für mehr sanfte Mobilität	15
6.1. Änderung des Urlaubsverhaltens der Menschen	15
6.2. Anpassungsbedarf bei Verkehrsträgern.....	16

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abbildung 1: Marktanteile im EU-Reiseverkehr, nach Anzahl der Einzelreisen und Gesamtreiseaufkommen	5
Abbildung 2: Korrelation zwischen Reiseziel und Flugzeugnutzung für verschiedene Urlaubertypen.....	8
Abbildung 3: Begründungen für Verkehrsmittelwahl im Urlaub.....	10
Abbildung 4: Beziehungsdreieck Tourist – Destination – Verkehr.....	11

Am 30. und 31. Jänner 2006 fand im Rahmen der Österreichischen Präsidentschaft der Europäischen Union in der Hofburg in Wien die Europäische Fachkonferenz „Umweltfreundlich Reisen in Europa – Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus“ statt. Rund 400 internationale Experten diskutierten Möglichkeiten um Tourismus in Zukunft nachhaltiger zu gestalten und neue Wege der Freizeitmobilität zu finden.

Dieses Mafo-News bietet ihnen einen Überblick über die in der Konferenz behandelten Themenfelder.

1. Mobilität – ein Grundbedürfnis der Menschen

Mobilität gilt als menschliches Urbedürfnis. Die Menschen waren mobil, noch ehe sie sesshaft wurden. Die Geschichte der Menschheit ist eine Geschichte der Mobilität, des Ortswechsels und der großen Wanderungen. „Travel“ und „Travail“, Reisen und Arbeiten, haben die gleiche Wortwurzel und deuten auf das gleiche Phänomen hin: Der Mensch kann auf Dauer nicht untätig in seinen eigenen vier Wänden verweilen.

Mobilität und Reisen gelten heute als die populärste Form von Glück. Sie ermöglichen Orts-, Szenen- und Rollenwechsel und bieten die Chance, zeitweilig die Seele vom Alltagsballast zu befreien. Für viele Menschen sind Mobilität und Unterwegssein zur Leidenschaft geworden – in dem Doppelsinn des Wortes: Leiden und Lust. Leiden durch nervenaufreibende und energieaufwendige Mobilität: Verkehrsströme quälen sich in dichten Kolonnen aus der Stadt. Stress und Staus, Massenmotorisierung als Horrortrip, ein gewohntes Bild an Wochenenden und zur Ferienzeit. Und unheimliche Lust am Reisen und Unterwegssein: Der rastlose Drang, ins Blaue oder Grüne zu fahren. Es gehört zum Wesen der menschlichen Natur, so sagte schon Plinius, reiselustig und nach Neuem begierig zu sein. Innere Unruhe und Bewegungsdrang, Angst vor Monotonie und Langeweile, das Bedürfnis, vorübergehend dem Alltag zu entfliehen, und der Wunsch nach Wechsel und Abwechslung.¹

¹ vgl. *Opaschowski, Dr. Horst W.: Zukunftsperspektiven umweltfreundlicher Mobilität in Freizeit und Tourismus, Statement im Rahmen des interministeriellen Hintergrundgesprächs, Wien, 10. Jänner 2006*

Neben den rationalen Motiven für Mobilität, kommen also auch eine Reihe irrationaler Beweggründe hinzu. So ist beispielsweise die Zeit heute so wertvoll geworden, dass sie einfach „genutzt“ werden muss – um möglichst viel zu erleben, es treibt uns die „Angst etwas zu verpassen“. Und viele Autofahrer verspüren die Lust am Autofahren – wieso sonst würden sie es trotz täglicher Staus noch tun. Alle Versuche, die Spontaneität des mobilen Menschen mit rationalen und verkehrsrechtlichen Mitteln einzuschränken, sind bisher gescheitert, weil sie den Gefühls- und Erlebniswert des Unterwegsseins außer acht gelassen haben. Während die Reiselust dem Menschen geradezu am Herzen liegt, spricht die staatliche Verkehrspolitik von „unnützem Hin- und Herfahren“. Hier laufen Gefühls- und Verstandesebenen aneinander vorbei.

Mobilität wird sich auch in Zukunft allenfalls umlenken und kanalisieren lassen, aber niemals vermeiden. Wohl aber wird die gewohnheitsmäßige Mobilität in Freizeit und Urlaub – der Automatismus Wochenende = Mobilität bzw. Urlaub = Reisen – selbstkritisch zu überdenken sein.

2. Tourismus und Verkehr in Europa

Tourismus und Verkehr bedingen einander. Tourismus ist gleichbedeutend mit Mobilität und ohne sie nicht denkbar. Tourismusdestinationen liegen jedoch oftmals in ökologisch und kulturell besonders sensiblen Gebieten, wodurch dem Verkehr besondere Beachtung geschenkt werden muss. Der Alpenraum ist davon besonders betroffen, da sich der alpenquerende Transitverkehr und auch der Reiseverkehr auf kleine Gebiete (Täler) konzentriert. Auch der Tourismus selbst findet konzentriert statt, bedenkt man, dass 50% der Gästebetten in den Alpen in nur 5% der Alpengemeinden stehen.

Erstmals wurden in der MuSTT-Studie² die Reisen der Europäer, sowohl grenzüberschreitend als auch innerhalb nationaler Grenzen dargestellt. Im Jahr 2000 machten die EU-Bürger insgesamt 875 Millionen Reisen. Davon waren 61% Inlandsreisen, 29% internationale Reisen innerhalb der EU, 4% gingen in europäische Länder außerhalb der

² vgl. Europäische Union, Generaldirektion Unternehmen: *Feasibility and preparatory study regarding a Multi-stakeholder European Target Action for Sustainable Tourism & Transport – kurz „MuSTT“, 2004*

EU, und bei 6% lag das Reiseziel auf einem anderen Kontinent. Nach der Prognose der MuSTT-Studie ist bis 2020 eine Zunahme des touristischen Reiseverkehrs um 2,3% jährlich auf 1.371 Millionen Reisen zu erwarten, was einem Wachstum von insgesamt 57% innerhalb von 20 Jahren entspricht.

Generell kann man zwei Arten von touristisch verursachtem Verkehr unterscheiden: An- und Abreiseverkehr zwischen dem jeweiligen Wohnort und der Destination, und lokalen Tourismusverkehr am Zielort (Transfer, Besuchsaktivitäten, Exkursionen). Für eine Betrachtung der Umweltauswirkungen reicht allerdings eine Konzentration auf den An- und Abreiseverkehr, der ein Mehrfaches des lokalen Tourismusverkehrs ausmacht.

Betrachtet man den Reiseverkehr in Passagierkilometern (pkm), so zeigt sich, dass die Interkontinentalreise bei nur 6% der Reisen im Jahr 2000 37% des Gesamtreiseaufkommens (gemessen in pkm) verursacht hat. Da der Fernreisemarkt rascher als andere Segmente wächst, wird prognostiziert, dass der entsprechenden Anteil bis 2020 auf 56% steigen wird. Der Inlandsmarkt hingegen generierte im Jahr 2000 mit 61% aller Reisen nur 30% der Gesamtmobilität (in pkm), ein Wert der bis 2020 auf 20% absinken soll.

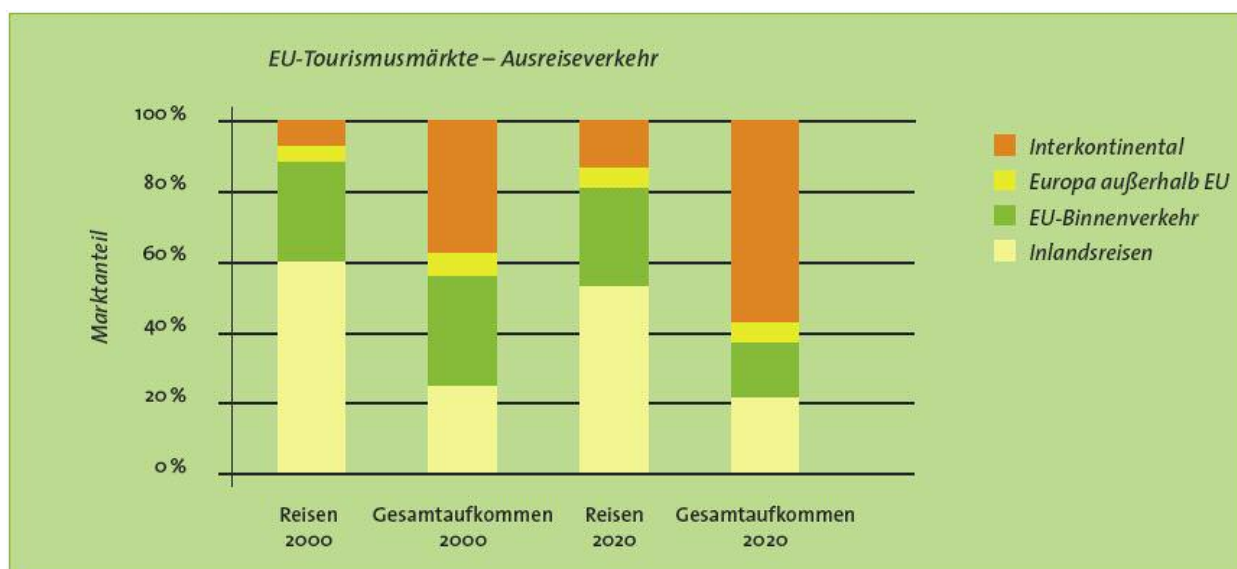


Abbildung 1: Marktanteile im EU-Reiseverkehr, nach Anzahl der Einzelreisen und Gesamtreiseaufkommen (in Passagierkilometern, pkm)
 (Quelle: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus*. Konferenzbroschüre, Wien, 2006, S. 15)

Die MuSTT-Studie weist auch nach, dass 50% bis 75% der Umweltfolgen des Tourismus alleine durch den Reiseverkehr verursacht werden. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr (PKW und Wohnmobil) und der Flugverkehr zählen zu den weniger umweltfreundlichen Reiseformen, wobei jedoch 46,7% der Urlaubsreisen mit dem PKW und 35,8% mit dem Flugzeug unternommen werden. Der Rest der Urlaubsreisen wird mit Bus (9,5%) oder Bahn (5,9%)³, die als wesentlich umweltverträglichere Fortbewegungsmittel einzustufen sind, unternommen. Zudem macht der touristische Reiseverkehr innerhalb der EU für jeden Verkehrsträger rund 15% bis 20% der Nutzung aus. Nur der Flugverkehr wird fast ausschließlich touristisch genützt – 80-90% aller Flugreisen sind Tourismusreisen.

Im Zeitraum 1970 bis 2000 konnten die einzelnen Verkehrsträger (gemessen in den umgesetzten Passagierkilometern) unterschiedliche Zuwachsraten verzeichnen. Während der Schienenverkehr nur 38% Wachstum verzeichnen konnte, waren es beim Busverkehr 53%, beim PKW-Verkehr 154% und im Flugverkehr sogar 753% Zuwachs. Der größte Zuwachs ist auch in Zukunft für den Flugverkehr zu erwarten, gefolgt von Bahn und PKW, während Fähr- und Busreiseverkehr am wenigsten zunehmen sollen. Durch Billigfluglinien wird der Flugverkehr in der EU für immer weitere Bevölkerungsschichten leistbar, wodurch natürlich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit und damit auch das Verkehrsvolumen der Gesamtbevölkerung steigt.

3. Umweltauswirkungen des Tourismusverkehrs

Die verschiedenen Verkehrsträger erzeugen unterschiedliche Umweltauswirkungen. So ruft der Flugverkehr die massivsten klimarelevanten Auswirkungen („Treibhauseffekt“) je Passagierkilometer hervor, während die Luftqualität am stärksten vom PKW-Verkehr beeinträchtigt wird (Feinstaub) und Fähren relativ den größten Ausstoß an Säurebildnern haben.

Generell sind die Umweltkosten beim Flugverkehr am höchsten. Vergleicht man beispielsweise eine typische Bahnreise von 500 km mit einer Flug-Fernreise von 8.000 km,

³ vgl. *Deutsche Reiseanalyse 2005*

so variiert der Umfang der Treibhausgasemissionen erheblich – bei der Flugreise entsteht um 168-mal mehr Treibhausgasemission als durch die Bahnreise.

Von der Gesamtmenge an CO₂-Äquivalenten, die von den EU-25 erzeugt wird, stammen rund 10% aus dem Tourismusverkehr. Wenn die Treibhausgasemissionen in der EU durch das Kyoto-Protokoll zurückgehen, wird der durch den Tourismus in der EU verursachte Anteil am Treibhausgasausstoß bis 2020 auf rund 17% ansteigen.

Als weitere Umweltauswirkungen des Tourismusverkehrs sind noch bauliche Maßnahmen für die Verkehrsinfrastrukturen, die das Landschaftsbild und oftmals auch die Ökosysteme beeinflussen, und die Lärmentwicklung anzuführen.

4. Die Verkehrsmittelwahl der Konsumenten

Die Ursachen und Motive für die Verkehrsmittelwahl der Konsumenten sind vielfältig. Bei der Urlaubsmobilität ist das Verkehrsmittel entweder alternativloser Bestandteil des All-In-Reisepaketes (zB Flug-Pauschalreise), oder aber es ist für die Urlauber lediglich Mittel zum Zweck – sie wollen möglichst bequem, schnell und kostengünstig in den Urlaub reisen. Mobilitäts-Orientierungen und persönliche Einstellungen (zB ökologische) spielen bei der Verkehrsmittelwahl im Urlaub im Vergleich zur Alltagsmobilität im Allgemeinen lediglich eine untergeordnete Rolle.

Es sind folgende fünf Faktoren, die – abhängig vom jeweiligen Urlaubertyp – die Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflussen:

- *Zielwahl*

Ausländische Reiseziele, die nur noch mit dem Flugzeug bequem und in akzeptabler Zeit zu erreichen sind, gewinnen immer mehr an Bedeutung. Für die meisten Urlauber gibt es eine individuelle Grenze, ab der das Flugzeug präferiert wird – je nach Urlauber zwischen 500 und 1.500 km.

Fun- und Action-Urlauber sowie Sonne-, Strand-, Pauschalurlauber, die Zielgebiete mit Schönwettergarantie suchen und überdurchschnittlich oft Pauschalreisen buchen, weisen den höchsten Anteil bei der Flugzeugnutzung auf (vgl. Abbildung 3).

Gewohnheitsurlauber machen überwiegend in nahen, ihnen bekannten Destinationen Urlaub und Kulturreisende suchen Urlaubsgebiete mit kulturellen Highlights, zumeist ebenfalls in der Nähe. Entsprechend niedrig ist der Anteil der Flugreisen bei diesen Urlaubertypen. Zudem hat für diese Zielgruppe weniger eine schnelle, als vielmehr eine bequeme Anreise oberste Priorität.

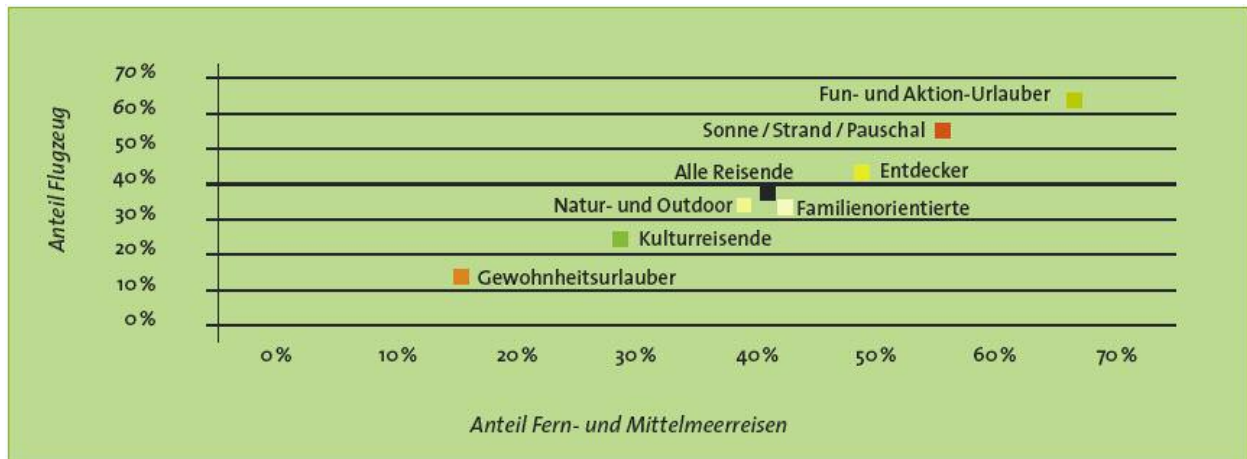


Abbildung 2: Korrelation zwischen Reiseziel und Flugzeugnutzung für verschiedene Urlaubertypen (Quelle: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus*. Konferenzbroschüre, Wien, 2006, S. 56)

Bei Zielen die auch ohne Flugzeug erreichbar sind, verhalten sich verschiedene Urlaubertypen ähnlich. Der Großteil fährt mit dem PKW. Gründe sind die höhere Mobilität am Zielort, die höhere zeitliche Flexibilität, die Möglichkeit des einfachen Gepäcktransports und eine Reise ohne Umsteigen von Haustür zu Haustür.

- **Preis**

Der Preis der Gesamtreise spielt bei allen Urlaubertypen eine Rolle für die Verkehrsmittelwahl. Insbesondere Fun- und Action-Urlauber sowie Sonne-, Strand-, Pauschalurlauber haben eine ausgeprägte Schnäppchen- und Last-Minute-Orientierung – auch längere und beschwerliche Anreisen werden in Kauf genommen, wenn der Urlaub nur günstig ist. Weniger bedeutend ist der Preis bei den anspruchsvollen Kulturreisenden und den Natur- und Outdoor-Urlaubern. Allerdings entscheiden sich auch diese Gruppen kaum mehr als andere Urlauber für die vermeintlich teureren, umweltfreundlichen Verkehrsmittel.

Sanftmobile Angebote mit Bus oder Bahn haben aufgrund dieser hohen Preissensibilität vieler Urlaubertypen eine schlechte Ausgangsbasis. Die Bahn wird oftmals als zu teuer angesehen. Zu diesem Hochpreisimage der Bahn trägt auch die verzerrte

Wahrnehmung der Autokosten bei – für die Urlaubsreisen mit dem eigenen PKW werden nur die Treibstoffkosten betrachtet, nicht aber jährliche Fixkosten (KFZ-Steuer, Versicherung, Abschreibung). Durch die zunehmende Anzahl an Billigflieger-Angeboten hat sich die Wahrnehmung der Bahnpreise abermals verschlechtert.

- *Angebotsumfang und –qualität*

Die Bahn hat auch in den klassischen Bahndestinationen in den vergangenen Jahren Marktanteile verloren. Ursachen dafür sind, dass viele Verbindungen in klassische Urlaubsgebiete ausgedünnt oder umsteigefreie Direktverbindungen aufgegeben wurden. Beides gilt sowohl im nationalen als auch grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Vor allem für ältere Reisende sowie für Reisende mit Gepäck werden damit Bahnurlaubsreisen immer unattraktiver. Auch das oftmals veraltete Rollmaterial der Bahnen trägt wenig zur Attraktivität bei.

Etwas anders sieht es bei Kurzreisen aus: Zum einen führen diese oft in Städte, die gut mit Direktverbindungen im Bahnnetz integriert sind und mit modernen Zugsgarnituren bedient werden. Zum anderen wird für Kurzreisen weniger Gepäck benötigt.

- *Mobilität vor Ort*

Ein weiterer Entscheidungsfaktor ist der Wunsch nach größtmöglicher Flexibilität vor Ort, der derzeit nur mit dem Auto erfüllt werden kann. Um so wichtiger wird dieser Aspekt, wenn die Reise in ländliche Gebiete führt oder in der Nebensaison stattfindet. Jedoch gibt es durchaus Interesse – auch von Autobesitzern – an Angebotsbausteinen, die die Mobilität vor Ort verbessern. Dabei kommt es jedoch nicht auf das reine Vorhandensein an, sondern vielmehr auf eine akzeptable Preisgestaltung und vor allem auf die Kommunikation dieser Angebote.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass bei Flugreisen der Mietwagen vor Ort oftmals ganz selbstverständlich als fix eingeplant wird, die Kombination aus Bahn und Mietwagen jedoch kaum in Betracht gezogen wird.

- *Mobilitätsorientierung und Einstellungen der Reisenden*

Anders als bei der Alltagsmobilität bestimmen Mobilitätsorientierungen nicht unmittelbar die Wahl des Verkehrsmittels im Urlaub. Selbst autofixierte Personen wählen für den Urlaub oftmals ein öffentliches Verkehrsmittel – das Flugzeug. Wenn jedoch das Reiseziel mit dem PKW erreicht werden kann, wählen autoaffine Personen den PKW zur Anreise, wobei ein klarer positiver Zusammenhang zur Intensität der alltäglichen Autonutzung besteht.

Auch persönliche Einstellungen der Reisenden (zB ökologische) können die Verkehrsmittelnutzung bestimmen. Es gilt aber: Die Mehrheit der Urlauber will nichts von Umweltschutz und Nachhaltigkeit im Zusammenhang mit ihrem Urlaub wissen. Ökologische Gründe sind für die Minderheit der Reisenden bei der Wahl des Verkehrsmittels ausschlaggebend. Sanfte Mobilitätsformen werden aber gerne akzeptiert, jedoch erweist es sich als kontraproduktiv, diese Angebotsbausteine – die fälschlicherweise oftmals mit Mehrkosten in Verbindung gebracht werden – aktiv zu vermarkten.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die wesentlichen Gründe für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels für die Urlaubsreise.

Auto	Flugzeug	Bahn	Reisebus
<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängigkeit, Ungebundenheit, Flexibilität (zeitlich, örtlich) • Mobilität vor Ort gesichert • stressfrei (kein Umsteigen) • problemloser Gepäcktransport (v.a. für Familien) • preiswert (vor allem für mehrere Personen) 	<ul style="list-style-type: none"> • im Reiseangebot enthalten • Reiseziel anders schlecht erreichbar • schnell • stressfrei • falls am Zielort sowieso kein Auto benötigt wird • Angebote der Billigflieger 	<ul style="list-style-type: none"> • stressfrei und entspannend • preiswert • Landschaft besser genießen können • neue Leute kennen lernen • umweltfreundlich und sicher 	<ul style="list-style-type: none"> • im Reiseangebot enthalten (Gruppen- oder Rundreise) • stressfrei und entspannend • Haus-zu-Haus-Service • preisgünstig • Landschaft besser genießen können

Abbildung 3: Begründungen für Verkehrsmittelwahl im Urlaub
(Quelle: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus*. Konferenzbroschüre, Wien, 2006, S. 62)

5. Sanft-mobiles Destinationsmanagement

Ein sanft-mobiles Destinationsmanagement versucht die Verkehrsbelastungen in einer Destination auf ein Minimum zu reduzieren. Touristen sollen sich sanft-mobil in der Destination bewegen. Anreise und Mobilität vor Ort hängen jedoch zusammen. Wenn die sanft-mobile Anreise zu lange dauert, mit oftmaligem Umsteigen verbunden ist, zu unbequem oder zu teuer erscheint, dann wird der durchschnittliche Gast sein Auto verwenden – und wenn das Auto schon mit im Urlaub ist, dann wird man es auch am Urlaubsort nutzen. Umgekehrt gibt es Freizeitformen, die mehr Mobilität in der Destination erfordern (zB Besichtigungen, Ausflüge) – wird diese Mobilität nicht angeboten, so hilft

auch die schnellste Bahnverbindung für die Anreise nichts, der durchschnittliche Gast wird wieder sein Auto mitbringen.

Aus den Wünschen und Vorstellungen der Touristen und der Art des Destinationsangebotes ergibt sich eine klare Priorität für bestimmte Verkehrsformen – es ergibt sich also ein eng verknüpftes Beziehungsdreieck. Überlagert wird dieses Beziehungsdreieck von gesellschaftlichen, politischen Rahmenbedingungen, die auf die Attraktivität und Preise von verschiedenen Verkehrsmitteln Einfluss nehmen, oder in der Arbeitswelt ein bestimmtes Urlaubsverhalten provozieren.

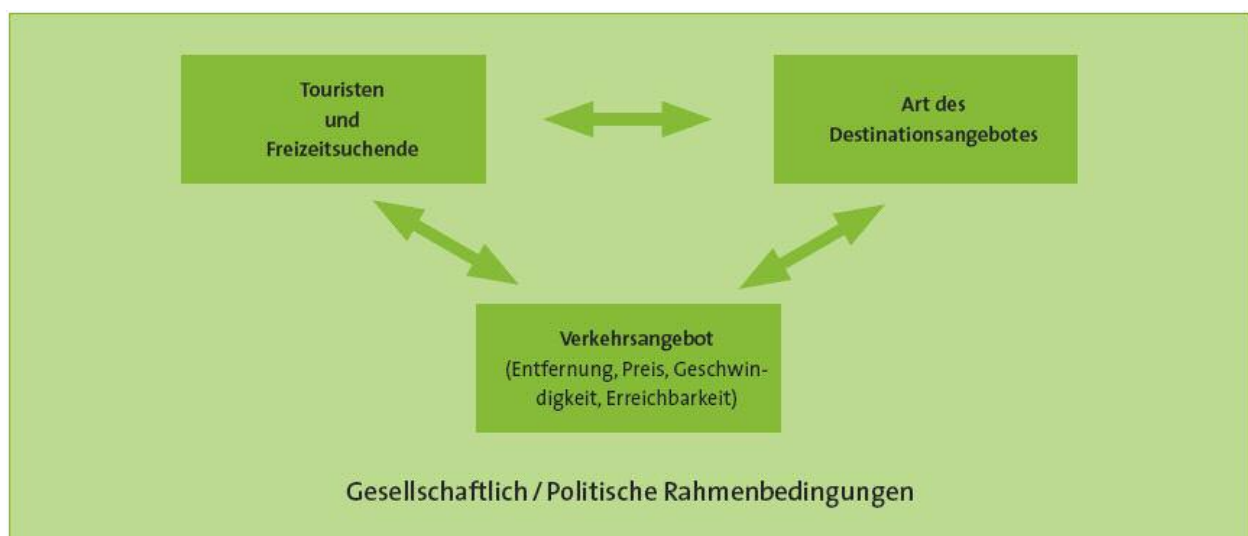


Abbildung 4: *Beziehungsdreieck Tourist – Destination – Verkehr*
(Quelle: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus. Konferenzbroschüre, Wien, 2006, S. 38*)

Dadurch ergibt sich für jede Kombination von Freizeitwunsch und Destination, bezogen auf den eigenen Wohnort, eine „logische“ Kombination von Verkehrsmitteln.

5.1. Einflussfaktoren im Bereich der Mobilität

Einige Faktoren haben erheblichen Einfluss auf die Art der touristischen Mobilität in einer Destination. Die Möglichkeiten für das Destinationsmanagement diese Faktoren zu beeinflussen sind nur begrenzt vorhanden.

So sind gerade die traditionellen (Massen-) Tourismusdestinationen gut an das Verkehrsnetz angebunden, führte doch erst der Ausbau der Bahnlinien im 19. und Anfang

des 20. Jahrhunderts zum Aufschwung des Tourismus. Es ergibt sich jedoch das Paradoxon, dass gerade ländliche – also eigentlich „sanfte“ – Destinationen mit der sanften Mobilität die größten Probleme haben. Einerseits fehlt die direkte Anbindung an Bahnlinien, andererseits benötigt jeder öffentliche Verkehr eine kritische Masse an Fahrgästen. Je zerstreuter in einer Destination Hotels und Attraktionen sind, desto schwieriger ist es, diese mit einem lokalen sanften Mobilitätskonzept zu verbinden – unmöglich ist es freilich nicht (zB Lungauer Tälerbus).

Neben der Anbindung an den öffentlichen Verkehr stellt auch das eigentliche touristische Angebot der Destination einen wesentlichen Einflussfaktor für die Mobilität dar:

- *Markante Ausflugs-, Sport- oder Kulturangebote für Tages- oder Wochenendgäste*
Die Dauer des Aufenthalts ist neben der Entfernung ein wesentlicher Faktor für die Umweltbelastung durch den Reiseverkehr – je kürzer der Aufenthalt, desto höher der Anteil der Verkehrsbelastung. Da nur eine begrenzte Zeit zur Verfügung steht, ist der Tages- und Wochenendbesucher versucht, für die An- und Abreise möglichst wenig Zeit zu verwenden. Daher wird oftmals der PKW bevorzugt. Inzwischen haben Destinationen, die auf sanften Tourismus wert legen, Strategien entwickelt, um den Tagestourismus zurück zu drängen, weil er Charakter und Image der Destination zu stark beeinflusst und letztendlich die Erholung suchenden Dauergäste beeinträchtigt.
- *Sporturlaube*
Sportlich orientierte Angebote bieten an und für sich gute Voraussetzungen für einen sanft-mobilen Aufenthalt. Da der Sport zumeist auf festen Anlagen stattfindet (zB Schifahren, Golf), ist vor Ort weniger Mobilität nötig, bzw. der Verkehr konzentriert sich auf die Anfahrt zum „Sportgelände“. Allerdings verweisen bei sportlich orientierten Urlauben viele Touristen auf das Problem des Ausrüstungstransportes. Diese Ausrüstung kann mit dem Privat-PKW einfacher als mit dem öffentlichen Verkehr transportiert werden. Verleihsysteme würden hier eine günstige Alternative bieten – allerdings werden diese erst dann angenommen, wenn auch wirklich gute und moderne Ausrüstung ausgeliehen werden kann.
- *Kur- und Gesundheitstourismus*
Für den Kur- und Gesundheitstourismus gilt ähnliches wie beim Sporttourismus. Bei Kuraufenthalten ist der Gast eher stationär im wahrsten Sinne des Wortes und

braucht kaum zusätzliche Mobilität – und es fällt bei diesem Tourismus das Ausrüstungsproblem weg.

- *Sanfter Tourismus im eigentlichen Sinne*

Als sanfte Tourismusformen können alle Freizeitformen, die nur auf Muskelkraft beruhen, bezeichnet werden – zB Wandern, Radfahren, Schitourenlauf etc. Aus der Sicht der sanften Mobilität ist das (mit Ausnahme des Radfahrens) nicht so klar festzustellen. Denn immerhin braucht ein Wanderer in einer Woche zumindest sechs lohnende Wanderziele – und muss diese auch erreichen. Aber immerhin sind diese Urlaubsformen auch für den öffentlichen Verkehr zu begeistern (da man zB dann nicht gezwungen ist, zum Ausgangspunkt zurück zu kommen, weil dort das Auto steht).

- *Kulturtourismus – Land und Leute kennen lernen*

Bei Städten mit einem umfangreichen Angebot ist es kein Problem, längere Zeit am gleichen Ort zu bleiben und die meist gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, aber gerade ländliche Regionen haben es schwer, solche Gäste zu einem längeren Aufenthalt ohne Auto zu motivieren.

5.2. Mögliche Schwerpunkte der Destinationspolitik

Der Spielraum für Tourismusdestinationen in Richtung sanfte Mobilität ist von sehr engen Rahmenbedingungen gekennzeichnet. Der Tourismus insgesamt ist von den preislichen Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik abhängig, die darüber bestimmen, ob sanftmobile Angebote angenommen werden. Rahmenbedingungen die oftmals nur sehr schwer verändert werden können.

Mögliche Schwerpunkte einer sanft-mobilen Destinationspolitik können daher sein⁴:

- *Analyse der Stärken und Schwächen in Bezug auf sanft-mobilen Tourismus*

Massentourismusdestinationen mit Bahnanschluss werden verstärkt Kooperationen mit den öffentlichen Verkehrsträgern und dem Sportartikelverleih eingehen müssen, um auch bei der Anreise der Touristen sanfte Mobilitätsangebote zu bieten. Gemeinden im Nahbereich von Bahnlinien müssten sich vor allem mit der Frage der

⁴ Vgl. Pils, Manfred: *Die Rolle der Tourismusdestinationen bei der Entwicklung und Akzeptanz sanft-mobiler Tourismusangebote*, in: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus*. Konferenzbroschüre, Wien, 2006, S. 41ff.

Anknüpfung beschäftigen, ländliche Gemeinden mit entsprechenden Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum.

- *Aufbau eines lokalen Agenda-21-Prozesses*

Die so genannten „Stakeholder“ müssen in alle Stufen der Entwicklung einer sanftmobilen Tourismuspolitik eingebunden werden, sei es die Analyse, die Zielsetzung und die Umsetzungsmaßnahmen. Das Modell eines lokalen Agenda-21-Prozesses erscheint dafür am besten geeignet.

- *Marketing auf geeignete Zielgruppen ausrichten*

Es wäre naiv anzunehmen, dass im Prinzip jeder Tourist überzeugt werden kann, sanft-mobil auf Urlaub zu gehen. Es gibt jedoch eine Reihe von Zielgruppen, für die sanft-mobiler Tourismus keine Einschränkung, sondern eine positive Alternative darstellt (zB Radfahrer, Wanderer, Wellness- und Kurgäste)

- *Autofreie Zonen schaffen*

Die Einrichtung von Fußgängerbereichen und Ruhezeiten als Mittel zur Besucherlenkung. Im Idealfall kann der gesamte Tourismusstort „autofrei“ gestaltet werden.

- *Sanfte Mobilität vor Ort aufbauen*

Wenn für wesentliche Angebotssegmente lokale Mobilität erforderlich ist, zB zum Ausgangspunkt wichtiger Wanderungen, muss versucht werden, lokale Mobilitätskonzepte zu verwirklichen – zB Gästetaxis, Elektrobuslinien.

- *Konsequente Parkraumbewirtschaftung*

Sobald in Ortszentren Parkgebühren eingehoben werden, lohnt sich vielmals die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

- *Kooperation mit öffentlichen Verkehrsträgern und Reiseanbietern*

Vermarktung von Kombiangeboten, zB Wochenend-Skizüge, Bahnticket mit Naturführungen kombinieren.

- *Entwicklung einer sanft-mobilen Angebotspalette*

Eine sanft-mobile Angebotsentwicklung muss danach trachten, die bestehenden Angebotsstärken mit weiteren Angeboten zu ergänzen (Sehenswürdigkeiten, Museen, Themenwege usw.), wobei vor allem auf Allwetterangebote zu achten ist. Dabei ist die Geh-Distanz dieser neuen Angebote bzw. die Einbindung in die lokalen Mobilitätskonzepte zu berücksichtigen.

6. Lösungsansätze für mehr sanfte Mobilität

Da Tourismus ohne Verkehr nicht möglich ist, bedeutet dies ein Umsteuern in Richtung weniger belastende Verkehrsformen (zB öffentlicher Verkehr, Fahrrad) und / oder die Veränderung des Verkehrsverhaltens (Reduktion der Zahl der Personenkilometer).

Doch wie kann man diese Ziele erreichen? Wesentlich ist, nicht aus den Augen zu verlieren, dass Menschen in ihrer Freizeit flexibel, unabhängig und vor allem selbst bestimmt sein wollen. Ein touristisches Angebot, das mit „erhobenem Zeigefinger“ umweltfreundliches Verhalten in Urlaub und Freizeit „einfordert“, ist bei den meisten Menschen von vorne herein zum Scheitern verurteilt. Das bedeutet, dass einerseits das touristische Angebot hohe Qualität aufweisen und dabei sanfte Mobilität (stillschweigend) integriert sein muss, und andererseits, dass das Marketing die als positiv erlebten Elemente, etwa des „Genussreisens“, des Reiseerlebnisses selbst, der Ruhe und Verlangsamung etc., gezielt in den Vordergrund stellen muss – nicht das Argument des „ökologischen Reisens“.

6.1. Änderung des Urlaubsverhaltens der Menschen

Eine Änderung des Urlaubsverhaltens der Menschen kann nur sehr langfristig greifen. Diese kann durch Information und Erziehung erreicht werden. Oberstes Ziel müsste es sein, eine Verlangsamung des Verkehrsverhaltens herbeizuführen.

Durch eine Verlängerung der Aufenthaltsdauer bei gleichzeitiger Reduktion der Anzahl der Reisen würde eine Verringerung des Reiseverkehrs erzielt. Auch eine verstärkte Konzentration der Tourismusdestinationen auf die Nahmärkte würde zu einer Reduktion der Passagierkilometer bei der An- und Abreise führen. Höhere Verkehrskosten würden unweigerlich zu einer längeren Aufenthaltsdauer und zu einem kleineren Reiseradius führen. In beiden Fällen – längerer Aufenthaltsdauer und nähere Reiseziele – könnten sanft-mobile Verkehrsmittel wieder mehr in Betracht kommen.

Auch eine konsequente Kundenorientierung der Tourismusangebote würde eine Änderung des Verkehrsverhaltens der Urlauber unterstützen. Wenn durch eine vollständige

Dienstleistungskette, die alle Wünsche und Bedürfnisse der Urlauber erfüllt, Möglichkeiten angeboten werden, die den Urlauber unabhängig vom eigenen PKW machen, so würde das die Akzeptanz von sanft-mobilen Verkehrsträgern wesentlich erhöhen. Als ein Beispiel ist nur der Haus-zu-Haus-Transport des Reisegepäcks zu erwähnen, der die Nutzung der Bahnreise wesentlich erleichtern würde.

6.2. Anpassungsbedarf bei Verkehrsträgern

Nur durch die kontinuierliche Information der Urlauber über mögliche Anreisealternativen können umweltverträgliche Verkehrslösungen den PKW als Urlaubsverkehrsmittel ablösen. Die Integration der Verkehrsangebote in die Tourismusprodukte bedarf des Aufbaus von Langzeitpartnerschaften zwischen Destinationen und Verkehrsunternehmen.

Zudem muss eine Verbesserung der „multimodalen Verbindungen“, ein verzahntes System öffentlicher Beförderungsmittel zwischen Wohn- und Zielort, stattfinden. Dazu gehört die Einrichtung eines Pendelverkehrs von Bahnstationen zu Hotels ebenso wie Angebote am Zielort selbst (Rad- und Autoverleih) und selbstverständlich ein integriertes Fahrplaninformationssystem über alle Verkehrsträger hinweg.

Auch die Verkehrsträger selbst müssen ihre Dienstleistungsqualität weiter verbessern. Dazu zählt nicht nur eine ausreichende Frequenz an Verbindungen, sondern auch der Komfort und Service in den Verkehrsmitteln. Zeitungen und gastronomische Angebote für die Passagiere zählen in Flugzeugen zu den Selbstverständlichkeiten, sind jedoch in Zügen noch die Seltenheit.

Die Bahn gilt als das sanft-mobile Verkehrsmittel schlecht hin. Der Ausbau des Schienenverkehrs ist jedoch von seiner Struktur her kaum durch den freien Markt allein zu sichern, dazu bedarf es öffentlicher Finanzierungen, insbesondere bei der Schieneninfrastruktur und einheitlichen Sicherungs- und Signalsystemen. Neben dem raschen Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes, sind vor allem auch Reinvestitionen in Nebenlinien mit Anbindung an Hochgeschwindigkeitsstrecken von Bedeutung. Zur Dienstleistungsqualität im Eisenbahnverkehr tragen auch Taktfahrpläne und Knotenbahnhöfe sowie modernes Rollmaterial bei.

Quellen:

- BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus. Konferenzbroschüre, Wien, 2006*
- Dubois, Ghislain: *Der Wille - aber kein Weg? Umweltfreundlich Reisen in Europa und die Rolle der Verkehrsträger*, in: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus. Konferenzbroschüre, Wien, 2006*
- Opaschowski, Dr. Horst W.: *Zukunftsperspektiven umweltfreundlicher Mobilität in Freizeit und Tourismus, Statement im Rahmen des interministeriellen Hintergrundgesprächs, Wien, 10. Jänner 2006*
- Peeters, Paul: *Trends in European tourist transport, Vortrag bei Konferenz „Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus“, Wien, 30. Jänner 2006*
- Pils, Manfred: *Die Rolle der Tourismusdestinationen bei der Entwicklung und Akzeptanz sanft-mobiler Tourismusangebote*, in: BMLFUW, Abt. V/5 (Hrsg.): *Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus. Konferenzbroschüre, Wien, 2006*
- Rheinberger, Ulrike: *The consumer perspective, Vortrag bei Konferenz „Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus“, Wien, 30. Jänner 2006*
- Thaler, Robert: *Strategic background of the conference, Vortrag bei Konferenz „Umweltfreundlich Reisen in Europa. Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus“, Wien, 30. Jänner 2006*

Alle Präsentationen sowie den kompletten Kongressband finden sie als pdf-Dokumente zum Download auf der Kongress-Homepage: <http://www.eco-travel.at>