



## DIPLOMARBEIT

Tourismusmobilität im Bundesland Tirol -  
Anforderungen an ÖsterreichurlauberInnen im Rahmen einer Fluganreise

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung von

**Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Norbert OSTERMANN**

und

**Dipl.-Ing. Dr.techn. Bernhard RÜGER**

Institut für Verkehrswissenschaften (E230)

Forschungsbereich für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen

**eingereicht an der Technischen Universität Wien**

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

**Marcel KALISCH, BSc.**

1526116

Wien, am 25.09.2018





---

## Kurzfassung

Der kontinuierliche Anstieg an internationalen ÖsterreicherInnen sorgt im Tourismusstärksten Bundesland Tirol für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und einer Übernutzung der vielfältigen und einzigartigen Landschaftsräume. Dies ist für die Politik ein Grund, umweltschonende und sozial verträgliche Mobilitätsformen in der Region zu fördern. Dabei ist es das Ziel, die Anbindung zum und vom Flughafen sowie die Vor-Ort-Mobilität durch die Implementierung von umweltfreundlichen Mobilitätsformen langfristig und zukunftsfähig zu entwickeln. Damit ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot entwickelt werden kann, ist es in einer ersten Instanz wesentlich herauszufinden, welche Bedürfnisse und Anforderungen bei den Urlaubsreisenden zu berücksichtigen sind. Vor diesem **Hintergrund** ist es im Rahmen dieser Diplomarbeit essentiell, die Bedürfnisse und Anforderungen von ÖsterreicherInnen im Rahmen einer Flugreise entlang der Mobilitätskette tiefgründig zu analysieren.

Um ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot hinsichtlich der Informations- und Buchungsmöglichkeiten, des Gepäcktransportes sowie der erforderlichen Vor-Ort-Mobilität implementieren zu können, ist es wesentlich das Forschungsdefizit der quantitativen Daten zu den Bedürfnissen und Anforderungen an Urlaubsreisenden durch eine **Analyse** zu beheben. Für diese Zielsetzung wurden unterschiedliche methodische Zugänge gewählt - eine zentrale Methode stellt dabei eine umfangreiche Befragung von Urlaubsreisenden am Flughafen Innsbruck mittels Fragebogen dar. Parallel zu den Befragungen am Flughafen wurde zusätzlich eine Online-Befragung durchgeführt, wodurch weitere themenspezifische Meinungen von Zielgruppen sichtbar gemacht werden konnten. Ergänzt wurde die quantitative durch eine qualitative Datenerhebung im Rahmen von ExpertInnen-Interviews mit AkteurInnen im Bundesland Tirol.

Das **Ergebnis** der empirischen Datenerhebung sowie einer Gegenüberstellung der gegenwärtigen Situation zeigt die Anforderungen von ÖsterreicherInnen, welche für die Implementierung von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten entlang der Mobilitätskette erforderlich sind. Demnach war es möglich, jene Stellen sichtbar zu machen, welche durch innovative Lösungen zu einer Verbesserung der touristischen Mobilität führen sowie das Erreichen des politisch-strategischen Zieles ermöglichen. Die Hauptanforderungen bestehen demzufolge an einer Applikation/Webportal, in dem touristische Leistungsangebote mit einem breiten Spektrum gebündelt und gleichermaßen zur Verfügung stehen sollen. Weiterhin lässt sich ein Bedürfnis erkennen, wonach spezielle Serviceangebote die Urlaubsreise im Wesentlichen unterstützen und vereinfachen. Aus den Ergebnissen werden in einem abschließenden Kapitel Lösungsansätze abgeleitet, welche darstellen, in welcher Reisephase die Maßnahmen zu setzen sind.

## Abstract

The continuous increase in the number of international tourists in Austria has led to an increase in the volume of traffic and overuse of the diverse and unique landscapes in Tyrol, the province with the highest rate of tourism. For politicians, this is a reason to promote environmentally friendly and socially compatible forms of mobility in the region. The aim is to develop long-term and sustainable connections to and from the airport as well as local mobility through the implementation of environmentally friendly forms of mobility. In order to develop a demand-oriented mobility offer, it is essential to find out which needs and requirements must be considered concerning the international tourists. Against this **background**, it is essential within the framework of this diploma thesis to analyse the needs and requirements of international tourists travelling to Austria via air journey along the mobility chain in depth.

In order to be able to implement a demand-oriented mobility offer regarding the information and booking possibilities, the luggage transport as well as the necessary on-site mobility, it is essential to eliminate the research deficit of the quantitative data on the needs and requirements of holidaymakers by means of an **analysis**. Different methodological approaches were chosen for this objective - a central method is an extensive questionnaire survey of holiday travellers at Innsbruck Airport. Parallel to the surveys at the airport, an additional online survey was carried out, which made it possible to visualise further topic-specific opinions of target groups. The quantitative survey was supplemented by qualitative data collection in the form of expert interviews with stakeholders in the province of Tyrol.

The **result** of the empirical data collection as well as a comparison of the current situation shows the requirements of Austrian holidaymakers, which are necessary for the implementation of demand-oriented mobility offers along the mobility chain. Accordingly, it was possible to make the areas visible which, through innovative solutions, lead to an improvement of tourism mobility and enable the achievement of the political-strategic goal. The main requirements are therefore an application/web portal in which tourist services are bundled covering a broad spectrum and are simultaneously easily available. Furthermore, a need can be identified for special service offers to essentially support and simplify the holiday trip. In a concluding chapter, solutions are derived from the research results, describing the travel phase in which the measures are to be implemented in.

## Vorwort

*„Die beste Bildung findet ein gescheiter Mensch auf Reisen.“*  
Johann Wolfgang von Goethe (1749 – 1832)

Mein schulischer und beruflicher Werdegang sowie zuletzt auch mein Studium kann durchaus als eine Reise bezeichnet werden, welche natürlich mit all seinen Höhen und Tiefen geprägt waren. Mit der vorliegenden Diplomarbeit endet vorerst meine Reise und daher ist es auch an der Zeit, sich bei all denjenigen zu bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Arbeit unterstützt und motiviert haben.

Zuallererst gebührt mein Dank Herr Dipl.-Ing. Dr.techn. Bernhard Rüger, welcher mich bei der Erstellung dieser Diplomarbeit betreut und mich bei der Ideenfindung und Verfassung unterstützt hat, sowie auch Herr Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Norbert Ostermann für die Ermöglichung dieser Arbeit. Für die hilfreichen Anregungen und die konstruktive Kritik bei der Erstellung dieser Diplomarbeit möchte ich mich herzlich bedanken.

Ebenfalls möchte ich mich bei Herr DI Marco Pernetta, Herr Holger Gassler, BSc., Frau Katleen Johne, Herr Mag. (FH) Christoph Rauch sowie DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich bedanken, die mir mit viel Geduld, Interesse und Hilfsbereitschaft als ExpertInnen im Rahmen von Interviews zur Seite standen.

Ein besonderer Dank gilt natürlich auch an all jene befragten Personen, welche durch das Ausfüllen der Fragebögen einen erheblichen Beitrag zu dieser Arbeit geliefert haben. Mein Dank gilt ihrer Informationsbereitschaft, dem zur Verfügung stellen ihrer Zeit und den interessanten Beiträgen zu den offenen Fragen.

Nicht zuletzt gilt auch ein besonderer Dank meiner Familie. Vor allem meinem Vater Olaf Kalisch, meiner Mutter Silke Kalisch sowie meiner Großmutter Marion Weber. Mit eurer finanziellen und sozialen Unterstützung habt ihr es mir ermöglicht, mich stets auf das Studium konzentrieren und den Fokus auf die wesentlichen Dinge bewahren zu können.

Meiner Freundin Sandra Ivankovits kann ich im Prinzip gar nicht genug danken. Nicht nur, dass sie mich monatelang sehr geduldig mit Rat und Tat unterstützt und mich von den Lasten des alltäglichen befreit hat, sondern dass ich sie auch auf dieser Reise kennenlernen konnte.

## Eidesstattliche Erklärung zur Eigenständigkeit der Arbeit

Gemäß den studienrechtlichen Bestimmungen nach § 51 Abs. 2 Z 8 des Universitätsgesetzes sowie § 46 und § 57 des Urheberrechtsgesetzes der Republik Österreich bestätige ich mit meiner Unterschrift, dass:

- die Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt wurden,
- alle Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, als solche kenntlich gemacht wurden und
- die Arbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde weder im In- noch im Ausland vorgelegen hat.

Wien, am 25.09.2018



Name, Vorname

1526116

Matrikelnummer

**Genderhinweis**

Diese Diplomarbeit wurde weitgehend nach der Sprachform des generischen Femininums verfasst. Es kann allerdings durchaus sein, dass durch das Verwenden von Fach-Begriffen oder durch die Wissenschaft gefestigten Grundlagen die Sprachform des generischen Maskulinums vorkommen kann. Auf diese Weise soll hingewiesen werden, dass die Verwendung von männlichen Sprachformen bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen als geschlechtsneutral zu verstehen ist.

## INHALTSVERZEICHNIS

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>EINLEITUNG</b> .....   | <b>12</b> |
| 1.1      | Einführung in die Thematik und Problemstellung .....                    | 12        |
| 1.2      | Forschungsziel, Forschungsfrage und Hypothesen .....                    | 14        |
| 1.3      | Forschungsdesign .....  | 16        |
| 1.4      | Aufbau der Arbeit .....   | 18        |
| <br>     |   |           |
| <b>2</b> | <b>GRUNDLAGEN DER ANALYSE</b> .....                                     | <b>20</b> |
| 2.1      | Eine Begriffsannäherung.....  | 20        |
| 2.1.1    | Der Begriff „Tourismus“ .....   | 20        |
| 2.1.2    | Die Begriffe „Sommer- und Wintertourismus“ .....                        | 24        |
| 2.1.3    | Der Begriff „Destination“ .....   | 24        |
| 2.1.4    | Die Begriffe „Ankünfte“ und „Nächtigungen“ .....                        | 25        |
| 2.1.5    | Die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ .....                            | 25        |
| 2.1.6    | Der Begriff „Mobilitätskette“ .....                                     | 29        |
| 2.1.7    | Der Begriff „Flugreise“ .....   | 30        |
| 2.2      | Einflussfaktoren auf die touristische Mobilität.....                    | 31        |
| 2.3      | Die zeitliche Entwicklung der touristischen Mobilität .....             | 34        |
| 2.4      | Der österreichische Tourismus im internationalen Vergleich .....        | 37        |
| 2.5      | Bedeutung von Tourismus in Österreich.....                              | 39        |
| 2.6      | Touristischer Flugverkehr.....  | 42        |
| 2.6.1    | Struktur des Flugverkehrs.....  | 42        |
| 2.6.2    | Unterscheidung Linien- und Charterflugverkehr .....                     | 43        |
| 2.6.3    | Vertriebspolitik im österreichischen Luftverkehr .....                  | 44        |
| 2.6.4    | Volkswirtschaftliche Auswirkungen eines Flughafens .....                | 45        |
| 2.7      | Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Tourismus in Österreich ..... | 46        |
| 2.7.1    | Wirtschaftliche Rahmenbedingungen .....                                 | 46        |
| 2.7.2    | Gesellschaftliche Rahmenbedingungen.....                                | 46        |
| 2.7.3    | Technologische Rahmenbedingungen .....                                  | 47        |
| 2.7.4    | Politische Rahmenbedingungen .....                                      | 48        |
| 2.7.5    | Ökologische Rahmenbedingungen .....                                     | 48        |
| <br>     |   |           |
| <b>3</b> | <b>GEGENWÄRTIGE SITUATION</b> .....                                     | <b>51</b> |
| 3.1      | Ein kurzer Überblick über Tirol .....                                   | 51        |



---

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| 3.1.1    | Geografische Lage.....   | 51         |
| 3.1.2    | Landschaftsökologie .....  | 52         |
| 3.1.3    | Bevölkerungsentwicklung.....   | 52         |
| 3.2      | Tourismusstandort Tirol.....   | 53         |
| 3.2.1    | Die Entwicklung des Tourismus in Tirol .....                           | 53         |
| 3.2.2    | Tourismusstatistik .....   | 54         |
| 3.2.3    | Positionierung und touristische Destinationen in Tirol.....            | 58         |
| 3.2.4    | AkteurInnenlandschaft der Tourismusmobilität im Bundesland Tirol ..... | 60         |
| 3.2.5    | Aussagen in Planungsdokumenten zu Tourismus und Mobilität .....        | 66         |
| 3.3      | Mobilität und Verkehr in Tirol.....                                    | 71         |
| 3.3.1    | Nicht motorisierter Verkehr.....                                       | 71         |
| 3.3.2    | Motorisierter Individualverkehr .....                                  | 73         |
| 3.3.3    | Öffentlicher Verkehr .....   | 75         |
| 3.4      | Flugverkehr in Tirol .....   | 83         |
| 3.4.1    | Entwicklung des Flugverkehrs in Tirol.....                             | 83         |
| 3.4.2    | Flughafen Innsbruck: Zustand und Analyse .....                         | 86         |
| 3.4.3    | Bedeutung des Flughafens Innsbruck.....                                | 88         |
| 3.4.4    | Service-, An- und Abreisemöglichkeiten .....                           | 89         |
| <b>4</b> | <b>UNTERSUCHUNGSDESIGN .....</b>                                       | <b>97</b>  |
| 4.1      | Abgrenzung von Begrifflichkeiten .....                                 | 97         |
| 4.2      | Erhebungsparameter .....   | 99         |
| 4.3      | Auswahl und Charakterisierung der Zielgruppe.....                      | 99         |
| 4.4      | Methode der empirischen Datenerhebung.....                             | 100        |
| 4.5      | Zeitraum der empirischen Datenerhebung .....                           | 100        |
| 4.6      | Gestaltung des Fragebogens und der Online-Befragung .....              | 101        |
| 4.6.1    | Fragebogen.....  | 101        |
| 4.6.2    | Online-Befragung.....  | 102        |
| 4.7      | Auswertungsstrategie der empirischen Datenerhebung.....                | 103        |
| <b>5</b> | <b>UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE .....</b>                                   | <b>107</b> |
| 5.1      | Stichprobe und Rücklaufquote der empirischen Datenerhebung .....       | 107        |
| 5.2      | Soziodemografische Analyse .....                                       | 108        |
| 5.2.1    | Geschlecht und Altersstruktur der Befragten .....                      | 108        |
| 5.2.2    | Herkunftsländer der Befragten .....                                    | 109        |

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 5.2.3    | Familienstruktur der Befragten.....   | 110        |
| 5.2.4    | Hauptwohnsitz der Befragten.....  | 110        |
| 5.2.5    | Überprüfung der Zusammenhangshypothese .....                                  | 111        |
| 5.3      | Analyse der Vorreisephase .....   | 113        |
| 5.3.1    | Information und Reisevorbereitung .....                                       | 113        |
| 5.3.2    | Buchung.....  | 115        |
| 5.3.3    | Kriterien der Verkehrsmittelwahl.....   | 117        |
| 5.3.4    | Überprüfung der Zusammenhangshypothese .....                                  | 118        |
| 5.4      | Analyse der An- und Abreisephase.....   | 120        |
| 5.4.1    | Gründe für das Flugzeug als Verkehrsmittel .....                              | 120        |
| 5.4.2    | Serviceleistungen während der An- und Abreise.....                            | 122        |
| 5.4.3    | Überprüfung der Zusammenhangshypothese.....                                   | 124        |
| 5.5      | Analyse der Mobilität am Aufenthaltsort .....                                 | 127        |
| 5.5.1    | Öffentlicher und individueller Verkehr .....                                  | 127        |
| 5.5.2    | Serviceleistungen während der Mobilität vor Ort .....                         | 129        |
| 5.5.3    | Überprüfung der Zusammenhangshypothese .....                                  | 130        |
| 5.6      | Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse .....                                 | 132        |
| 5.7      | Kritische Auseinandersetzung.....   | 133        |
| <b>6</b> | <b>HYPOTHESENTEST .....</b>   | <b>137</b> |
| 6.1      | Hypothese 1.....  | 137        |
| 6.2      | Hypothese 2 .....   | 140        |
| 6.3      | Hypothese 3 .....   | 142        |
| 6.4      | Zusammenfassung der Hypothesenüberprüfung.....                                | 145        |
| <b>7</b> | <b>LÖSUNGSANSÄTZE .....</b>   | <b>147</b> |
| 7.1      | Ansatz 1 „Digitale Vernetzung der Informations- und Buchungssysteme“ .....    | 148        |
| 7.1.1    | Einführung .....  | 148        |
| 7.1.2    | Problemstellung.....  | 149        |
| 7.1.3    | Lösungsansatz.....  | 150        |
| 7.1.4    | Bezug zu Planungsdokumenten.....  | 151        |
| 7.1.5    | AkteurInnenempfehlung.....  | 151        |
| 7.1.6    | Systematisierung des Lösungsansatzes.....                                     | 151        |
| 7.1.7    | Best Practice .....   | 151        |
| 7.2      | Ansatz 2 „Sicherstellung und Vernetzung touristischer Vor-Ort-Mobilität“..... | 153        |
| 7.2.1    | Einführung .....  | 153        |

---

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| 7.2.2     | Problemstellung.....   | 154        |
| 7.2.3     | Lösungsansatz.....   | 155        |
| 7.2.4     | Bezug zu Planungsdokumenten.....                                   | 156        |
| 7.2.5     | AkteurInnenempfehlung.....   | 156        |
| 7.2.6     | Systematisierung des Lösungsansatzes.....                          | 157        |
| 7.2.7     | Best Practice .....  | 157        |
| 7.3       | Ansatz 3 „GepäckLos 2.0 - Innovatives Gepäck-Logistiksystem“ ..... | 158        |
| 7.3.1     | Einführung .....   | 158        |
| 7.3.2     | Problemstellung.....   | 159        |
| 7.3.3     | Lösungsansatz.....   | 159        |
| 7.3.4     | Bezug zu Planungsdokumenten.....                                   | 160        |
| 7.3.5     | AkteurInnenempfehlung.....   | 160        |
| 7.3.6     | Systematisierung des Lösungsansatzes.....                          | 161        |
| 7.3.7     | Best Practice .....  | 162        |
| 7.4       | Zusammenfassung der Lösungsansätze.....                            | 163        |
| <b>8</b>  | <b>ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK .....</b>                          | <b>165</b> |
| <b>9</b>  | <b>VERZEICHNISSE.....</b>  | <b>171</b> |
| 9.1       | Literaturverzeichnis .....   | 171        |
| 9.1.1     | Literatur .....  | 172        |
| 9.1.2     | Materialien .....  | 175        |
| 9.1.3     | Online-Quellen .....   | 178        |
| 9.1.4     | Fachgespräche .....  | 187        |
| 9.2       | Abbildungsverzeichnis .....  | 188        |
| 9.3       | Abkürzungsverzeichnis .....  | 192        |
| <b>10</b> | <b>ANHANG.....</b>   | <b>195</b> |
| 10.1      | Anhang I: Fragebogen im Sommertourismus (deutsch) .....            | 196        |
| 10.2      | Anhang II: Fragebogen im Sommertourismus (english).....            | 200        |
| 10.3      | Anhang III: Fragebogen im Wintertourismus (deutsch).....           | 204        |
| 10.4      | Anhang IV: Fragebogen im Wintertourismus (englisch) .....          | 208        |
| 10.5      | Anhang V: Online-Fragebogen im Sommertourismus (deutsch) .....     | 212        |
| 10.6      | Anhang VI: Online-Fragebogen im Wintertourismus (deutsch).....     | 224        |
| 10.7      | Anhang VII: Interview-Leitfaden .....                              | 233        |

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Einführung in die Thematik und Problemstellung

Die Tourismusbranche ist seit Jahrzehnten einer der am schnellst wachsendsten Branchen auf der Welt - der stetige Aufwärtstrend wird auch für die nächsten Jahre vorausgesagt. Die Welttourismus-Organisation (UNWTO) geht davon aus, dass bis zum Jahr 2020 über 1,4 Milliarden internationale Touristenankünfte zu erwarten sind und prognostiziert bis zum Jahr 2030 sogar über 1,8 Milliarden internationale Touristenankünfte. Allein für Europa wird in einem Zeitraum von 2020 bis 2030 ein voraussichtlicher Anstieg von 620 auf 744 Millionen internationale Touristenankünfte erwartet (vgl. World Tourism Organization (UNWTO) 2017: 14ff.).

Ein Anstieg, von dem auch Österreich durchaus profitieren wird - denn auf Grund der geografischen Lage und seiner vielfältigen landschaftlichen Gegebenheiten genießt Österreich auf internationaler Ebene einen besonderen Stellenwert unter den Urlaubsreisenden. Die Beliebtheitskala, in Österreich den Urlaub zu verbringen, steigt von Jahr zu Jahr unter den Aktiv- und NaturliebhaberInnen. Verständlich, denn mit der weltweit steigenden Industrialisierung und Urbanisierung von Ballungsräumen kann Österreich den Urlaubsreisenden das ermöglichen, was derzeit kaum ein anderes Land auf diese Art und Weise ermöglichen kann: vielfältige, naturnahe Aktivitäten durch einzigartige Landschaftsräume. Die Urlaubsreisenden wünschen sich im Sommer wie auch im Winter eine Urlaubsreise in ländlicher Umgebung, wo Aktivitäten wie Skifahren, Wandern oder Wassersport im Vordergrund stehen und setzen mit diesen Vorlieben die Welt in Bewegung. Eine Trendentwicklung, welche in Österreich nicht zuletzt natürlich auch durch die abwechslungsreiche Entwicklung von Freizeit- und Tourismusangeboten sowie durch die vielseitige Entwicklung von kulinarischen Besonderheiten zu verdanken ist.

Dabei sind die natürlichen und kulturellen Aktivitäten in Österreich nicht flächendeckend gleich aufgestellt und werden von den Urlaubsreisenden nicht flächendeckend gleich gern genutzt - wie jüngste Statistiken bestätigen können. Werden in Österreich die Maßstäbe von touristischen Nächtigungen regionalspezifisch betrachtet, lassen sich unterschiedlich hohe Stellenwerte feststellen. So konnten allein im Jahr 2016 mit insgesamt 140,9 Millionen getätigten Nächtigungen Urlaubsreisende aus der ganzen Welt im Bundesland Tirol begrüßt werden, das sind immerhin 33,4 % der Gesamtnächtigungen in Österreich. Zum Vergleich: im Jahr 2016 nächtigten 19,5 % der Urlaubsreisenden im Bundesland Salzburg und 10,7 % im Bundesland Wien (vgl. Statistik Austria, 2017h). Somit lässt sich eindeutig feststellen, das Bundesland Tirol bietet in Österreich die besten Voraussetzungen für Urlaubsreisende, welche auf der Suche nach einer naturnahen Erholung oder nach naturnahen Aktivitäten sind.

Die Trendentwicklung bedeutet für die AkteurInnen auf allen Ebenen im Bundesland Tirol zahlreiche Herausforderungen. Dabei sind eines der wichtigsten und zentralen

Herausforderungen die Themenbereiche Tourismus, Verkehr, Mobilität und Umwelt. Zurecht, denn der seit Jahren kontinuierliche Anstieg internationaler Urlaubsreisenden lässt im Bundesland Tirol die Verkehrsknotenpunkte wachsen und erhöht das Verkehrsaufkommen. Vor allem der Flughafen ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im Bundesland Tirol und für die Erreichbarkeit der dezentralen und peripheren Tourismusaktivitäten unter den internationalen Urlaubsreisenden für die An- und Abreise zentral entscheidend. Entwicklungen, welche sich vor allem in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund einer Übernutzung negativ auf die vielfältigen und einzigartigen Landschaftsräume im Bundesland Tirol auswirken. Seitens der Politik sind die Auswirkungen von zunehmenden Verkehrsbelastungen sowie der globale Klimawandel ein Grund genug die Förderung von nachhaltiger, umweltschonender sowie sozial verträglichen Mobilitätsformen als politisch-strategische Ziele in zahlreichen Planungsdokumenten zu verankern. So hat sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Ziel gesetzt, den Urlaubsreisenden die Anbindung zum und vom Flughafen durch eine Implementierung von umweltfreundlichen Mobilitätsformen zu ermöglichen. Durch die Ziele ist es nicht nur möglich nachhaltige Mobilitätslösungen in Bezug auf eine Erreichbarkeit der Urlaubsdestination oder der Vor-Ort-Mobilität zu berücksichtigen, sondern langfristig nachhaltige und zukunftsfähige Angebote zu entwickeln.

Das politisch-strategische Ziel war durchaus ein sehr wichtiger Grundstein für Wirtschaft und Forschung, um den tiefgreifenden Veränderungsprozessen zielorientiert zu begegnen. Denn kein Bereich in unserer Gesellschaft ist von so einem starken Wandel betroffen, wie die Mobilität. Was die technologischen Entwicklungen im 19. Jahrhundert erst ermöglichten, intensiviert das 21. Jahrhundert – und stellt die Gesellschaft vor ein multimobiles Zeitalter. Mit der voranschreitenden Digitalisierung wächst auch der individuelle Mobilitätsbedarf und auf dem individuellen Mobilitätsbedarf basiert das erhöhte Verkehrsaufkommen. Die Bedürfnisse auf eine vielfältige Fortbewegung werden am Urlaubsort umfangreicher und komplexer und stehen im Kontext zu einer nachhaltigen Raumentwicklung. Für ein leistungsfähiges und effizientes Verkehrssystem sind die Erwartungshaltungen durch Vernetzung hoch. Neue Plattformen müssen sich ausschließlich den veränderten Anforderungen stellen und ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot schaffen. Wirtschaft und Forschung stehen also gemeinsam vor der Frage, welche Bedürfnisse und Anforderungen bei einer zukünftigen Mobilität gemäß den politisch-strategischen Zielen besonders wichtig sind?

Vor diesem Hintergrund scheint es im Rahmen der vorliegenden Diplomarbeit essentiell, die Probleme und Anforderungen von Flugreisenden im Sommer- wie im Wintertourismus entlang der gesamten Mobilitätskette hinsichtlich der Informations- und Buchungsmöglichkeiten, des Gepäcktransportes und der erforderlichen Vor-Ort-Mobilität tiefgründig zu analysieren.

## 1.2 Forschungsziel, Forschungsfrage und Hypothesen

Die vorliegende Diplomarbeit entstand begleitend zum Forschungsprojekt „Easy Travel – new mobility concepts in tourism“ (im weiteren kurz: „Easy Travel“), welches von der Universität Innsbruck am Institut für Infrastruktur, Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien am Institut für Verkehrswissenschaften, netwissOG, Tirol Werbung, komobile w7 GmbH, Tiroler Zukunftsstiftung, Ötztal Tourismus, Ötztaler Verkehrsgesellschaft m.b.H sowie der FH OÖ Forschungs&Entwicklungs GmbH bearbeitet wurde. Die Diplomarbeit fokussiert unter dem zentralen Aspekt der Tourismusmobilität auf das Bundesland Tirol und ermöglicht somit eine konkrete Vertiefung mit den örtlichen Voraussetzungen. Ziel dieser Diplomarbeit ist es auf Grund von fehlenden quantitativen Daten die Probleme, Bedürfnisse und Anforderungen von Flugreisenden entlang der gesamten Mobilitätskette zu erfassen und durch eine anschließende Analyse das Forschungsdefizit zu beheben. Anhand dieser Analyse werden Lösungsansätze erarbeitet, um den ÖsterreicherInnen ein bedarfsgerechtes Angebot bei dem Erreichen der Urlaubsdestinationen sowie den Mobilitätsbedürfnissen vor Ort zu schaffen und die politisch-strategischen Ziele einer nachhaltigen, umweltschonenden sowie sozial verträglichen Mobilitätsform zu berücksichtigen. Die folgende Forschungsfrage wurde, unter Berücksichtigung der gewählten Forschungsmethode, zum gegenwärtigen Forschungsziel entwickelt. Zum einen reflektiert die Forschungsfrage das Projektziel des Forschungsprojektes „Easy Travel“ und zum anderen entstand die Forschungsfrage durch vorher geleistete Recherche-Arbeiten und der damit erkannten wissenschaftlichen Relevanz. Im Rahmen dieser Diplomarbeit entstand somit eine zentrale Forschungsfrage, die für das Grundgerüst der Aufsätze und dem Forschungsprozess dienen. Die vorliegende Diplomarbeit befasst sich demnach mit folgender Forschungsfrage:

- Welche Probleme, Bedürfnisse und Anforderungen ergeben sich an Flugreisende entlang der Mobilitätskette?

Aus der Hauptfrage lassen sich weitere Forschungsfragen ableiten und werden im Laufe der Diplomarbeit beantwortet:

- Welche Rahmenbedingungen sind für die nachhaltige Entwicklung entlang der Mobilitätskette zu beachten?
- Welche Maßnahmen oder Strategien sind entlang der Mobilitätskette notwendig und wie lassen sich diese mit einer nachhaltigen Raumentwicklung bzw. Raumordnung verknüpfen?

Zusätzlich zu der zentralen Forschungsfrage sollen die folgenden Hypothesen im Zuge der Erarbeitung betrachtet und beantwortet werden:

### Hypothese 1

In der ersten Hypothese wird unterstellt, dass eine Mitnahme von Sport- und Freizeitausrüstungen entlang der Mobilitätskette eine zentrale Rolle einnimmt und saisonal in den Altersgruppen von unterschiedlicher Ausprägung ist.

### Hypothese 2

In der zweiten Hypothese wird vermutet, dass die Anzahl der Reisenden mit Kindern eine signifikant niedrige Verkehrsmittelwahl mit dem Flugzeug aufweisen, als Reisende ohne Kinder.

### Hypothese 3

In der dritten Hypothese wird eine Behauptung aufgestellt, dass eine Pkw-Untersagung am Urlaubsort für die Urlaubsreisenden kein Ausschlussgrund der Urlaubsdestination darstellt und auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgegriffen wird.



**Abbildung 01:** Übersicht der Forschungsfragen und Hypothesen

(Quelle: eigene Darstellung)

### **1.3 Forschungsdesign**

Für die Beantwortung der unter Kapitel 1.2 dargestellten Zielsetzung wurden unterschiedliche methodische Zugänge gewählt. Eine zentrale Methode stellt dabei die Befragung von Urlaubsreisenden am Flughafen Innsbruck mittels Fragebogen dar - sowie ExpertInneninterviews. Die Befragungen der Urlaubsreisenden sowie der ExpertInnen wurden im Rahmen des Forschungsprojektes „Easy Travel“ durchgeführt. Durch diese methodische Vorgehensweise ist im Rahmen der Diplomarbeit ein qualitativer als auch ein quantitativer Zugang zur Zielerreichung gewährleistet. Parallel zu den Befragungen am Flughafen mittels Fragebogen, wurde zusätzlich eine Online-Befragung durchgeführt. Dadurch sollten weitere themenspezifische Meinungen von Zielgruppen sichtbar gemacht werden, welche auf dem analogen Wege schwierig rekrutierbar sind - eine weitere wesentliche Methode war eine umfangreiche Literatur- und Internetrecherche. Im weiteren werden die angewandten Methoden näher beschrieben.

#### **Literatur- Internetrecherche**

Ein wesentlicher Bestandteil stellt die umfangreich verwendete Literatur- und Internetrecherche dar und liefern das theoretische sowie praktische Hintergrundwissen und den gegenwärtigen Stand der Wissenschaft für diese Diplomarbeit.

#### **Interview**

Neben der Literatur- und Internetrecherche lag ein wesentlicher Fokus auf die Gewinnung von Erkenntnissen durch Interviews mit ExpertInnen aus den Bereichen Tourismus, Mobilität und Verkehr. Die alleinige Erhebung von statistischen Kennzahlen zum Thema Tourismus und Mobilität stellt sich nicht als sinnvoll heraus. Eine Erhebung von subjektiven Einstellungen und persönlichen Erfahrungen seitens der AkteurInnen im Bundesland Tirol wurde aus diesem Grund zusätzlich als eine qualitative Erhebungsmethode durchgeführt. Des Weiteren sollten unter Einsatz der qualitativen Erhebungsmethode Informationen gewonnen werden, welche mittels Literatur- und Internetrecherche nicht erhoben werden konnten. Dabei erfolgten die Interviews halbstrukturiert, leitfadengesteuert und die aufgestellten Fragen wurden je nach InterviewpartnerIn spezifiziert. Die Gespräche fanden am 10.01.2018, am 24.01.2018 sowie am 19.02.2018 statt und wurden mit folgenden ExpertInnen einzeln durchgeführt:

- Holger Gassler, BSc.  
Herr Gassler ist Leiter der Fokusmärkte und Fluglinienkooperationen bei der Tirol Werbung GmbH.



- Katleen Johne  
Frau Johne ist bei der Tirol Werbung GmbH für die Strategie- und Tourismusedwicklung zuständig.
- Mag. Christoph Rauch  
Herr Mag. Rauch ist für die Destinationsleitung Oetz, Sautens und Haiming-Ochsengarten bei Ötztal Tourismus zuständig.
- Dipl.-Ing. Marco Pernetta  
Herr DI Pernetta ist Geschäftsführer der Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH.
- Dipl.-Ing. Mag. Ekkehard Allinger-Csollich  
Herr DI Mag. Allinger-Csollich ist Leiter des Sachgebietes Verkehrsplanung bei der Tiroler Landesregierung.
- Dr. Alexander Jug  
Herr Dr. Jug ist Geschäftsführer des Verkehrsverbund Tirol GesmbH.

### **Befragungen**

An der quantitativen Forschungsmethode nahmen insgesamt 690 Befragte teil, wobei mittels Fragebogen 434 Urlaubsreisende und bei der Online-Befragung 256 allgemein Reisende teilnahmen. Dabei wurde die Sommer-Befragung mittels Fragebogen an zwei Tagen durchgeführt, vom 13.09.2017 bis einschließlich dem 14.09.2017. Die Online-Befragung fand in einem Zeitraum von Juni 2017 bis einschließlich September 2017 statt. Die Winter-Befragung fand mittels Fragebogen an zwei Tagen statt, dem 20.02.2017 sowie dem 26.02.2017. Die Online-Befragung in einem Zeitraum von November 2017 bis einschließlich Januar 2018. Bei der Befragung mittels Fragebogen wurde am Flughafen darauf geachtet, dass die Befragten zufällig ausgewählt sowie die Fragebögen erst nach ein paar einleitenden Worten zu den Hintergründen der Befragung ausgehändigt wurden. Dabei sind die Fragen im Fragebogen und in der Online-Befragung im selben Wortlaut formuliert und weisen in beiden Fällen eine gleiche Reihenfolge auf. Die Interviewenden waren für aufkommende Fragen stets in unmittelbarer Nähe anzutreffen. Nach der Teilnahme wurden die Fragebögen eingesammelt und in einer ersten Instanz sortiert. Anzumerken ist, dass der Autor dieser Diplomarbeit am Fragenaufbau sowie an der Durchführung der Befragung mit beteiligt war. Unterstützungen bei der empirischen Datenerhebung konnten durch weitere studentische MitarbeiterInnen am Flughafen Innsbruck ermöglicht werden.

#### 1.4 Aufbau der Arbeit

Die Diplomarbeit gliedert sich in insgesamt acht Kapitel. In **Kapitel 1** wird durch eine Beschreibung der Problemstellung, der Zielsetzung sowie die verwendeten Methoden in die Thematik eingeführt. Des Weiteren werden zum Forschungsthema die forschungsleitenden Fragen und Hypothesen erläutert.

Nach dem einleitenden Kapitel zum Forschungsgegenstand werden in einer ersten Instanz unter **Kapitel 2** die theoretischen Grundlagen behandelt und sollen im weiteren Leseverlauf für ein grundlegendes und einheitliches Verständnis sorgen. Dabei werden vor allem Begrifflichkeiten zum Thema Tourismus, Mobilität, Verkehr, Mobilitätskette, Reisekette, Destination, Ankünfte, Nächtigungen sowie Fluganreise definiert. Es werden im weiteren die positiven wie auch die negativen Auswirkungen und Effekte des Tourismus für Österreich, für die Ökonomie, für die Ökologie, für die Gesellschaft sowie für die Technologie erläutert – impliziert werden dabei die Herausforderungen für die Tourismusmobilität in einer allgemeinen Betrachtungsweise.

Das im Rahmen der Diplomarbeit festgelegte Untersuchungsgebiet wird in **Kapitel 3** durch eine Darstellung der gegenwärtigen Situation vorgestellt. Abgesehen von einer geographischen Abgrenzung zum umliegenden Raum wird der Tourismusstandort mit seiner Positionierung, seinen treibenden AkteurInnen sowie seinen auf regionaler Ebene und nationaler Ebene vorhandenen Planungsdokumente erwähnt. Eine kompakte Übersicht über die vorhandene Verkehrsinfrastruktur liefert wesentliche Erkenntnisse über den Erschließungszustand sowie deren Potentiale.

**Kapitel 4** behandelt im Rahmen der Diplomarbeit ausführlich die angewandten Methoden. Es werden, wie in der verkehrswissenschaftlichen Forschung üblich, ein Methodenmix aus qualitativen und quantitativen Forschungsmethoden angewendet, damit die Zielsetzung angemessen erreicht werden kann. Allerdings erfolgt im Rahmen dieses Kapitels allein eine intensive Darstellung der quantitativen Forschungsmethode, wobei die im Fragebogen und in der Online-Befragung aufkommenden Begrifflichkeiten für ein besseres Verständnis erläutert, die Erhebungsparameter vorgestellt, die Methode und der Zeitraum dargestellt sowie die Auswertungsstrategien erklärt werden.

Das Herzstück der vorliegenden Diplomarbeit bildet das **Kapitel 5**. Innerhalb des empirischen Teils werden die erfolgten Datenerhebungen abstrahiert, damit die forschungsleitenden Fragen und Hypothesen rund um das Thema Anforderungen an ÖsterreichurlauberInnen beantwortet werden können. Nach dem die Beschreibung zu den Erhebungen sowie die Repräsentativität der quantitativen Erhebungsergebnisse erfolgt, werden die Auswertungen in vier wesentlichen Unterpunkten analysiert und interpretiert. Die Erhebungsergebnisse werden Stichprobenartig einem Signifikanztest unterzogen und entsprechend dargestellt. Das Kapitel wird anschließend

mit einer Zusammenfassung über die Bedürfnisse der Urlaubsreisenden sowie kritischen Auseinandersetzung zu der empirischen Datenerhebung abgeschlossen.

Die forschungsleitenden Hypothesen werden in **Kapitel 6** beantwortet. Dafür werden die Hypothesen durch das Erstellen von Unterkapiteln einzeln betrachtet und einem Signifikanztest unterzogen. Je nach Ergebnis des Signifikanztests werden die forschungsleitenden Hypothesen entweder falsifiziert oder verifiziert. Das Ende des Kapitels bildet die Zusammenfassung der Hypothesenüberprüfung.

Das **Kapitel 7** umreißt mögliche Lösungsansätze einer zukünftigen touristischen Entwicklung im Bundesland Tirol und berücksichtigt abgesehen von den politisch-strategischen Zielen zusätzlich die Ergebnisse aus allen vorherigen Kapiteln. Dabei gliedern sich die Lösungsansätze in drei wesentlichen Ansätzen, welche jeweils alle durch eine Einleitung, einer Problemstellung, dem eigentlichen Lösungsansatz, dem Bezug zu bereits bestehenden Planungsdokumenten, Informationen über AkteurInnen zur Umsetzung, einer grafischen Ausarbeitung einer beispielhaften Systematisierung zum Lösungsansatzes sowie durch Best Practice geprägt sind. Abschließend wird das Kapitel durch eine Zusammenfassung beendet.

In **Kapitel 8** erfolgt ein abschließendes Fazit der Diplomarbeit mit der Beantwortung der forschungsleitenden Fragen sowie einem Ausblick auf weiterführende Forschung und Praxis.

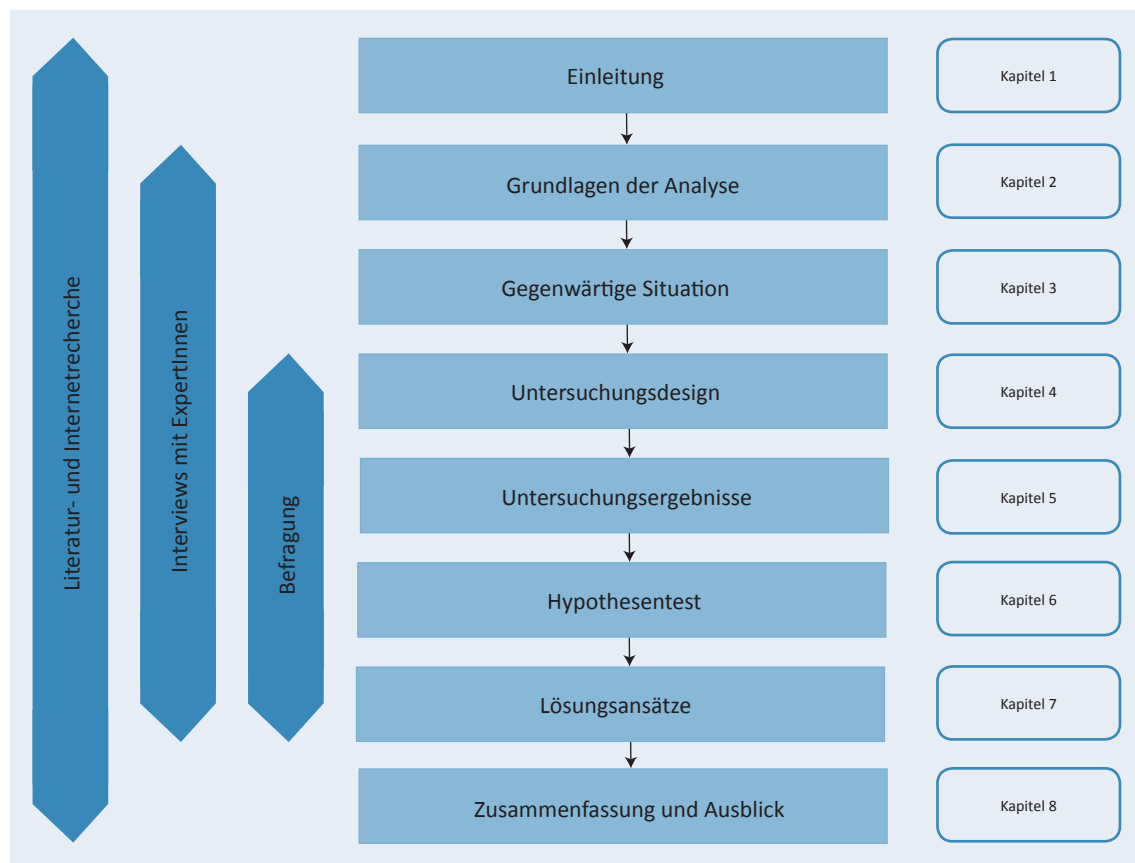


Abbildung 02: Übersicht zum Aufbau der Arbeit

(Quelle: eigene Darstellung)

## 2 GRUNDLAGEN DER ANALYSE

Damit die eingangs aufgestellten Forschungsfragen und Hypothesen beantwortet werden können, ist es essentiell das Gesamtsystem zur Thematik Tourismusmobilität sowie den Flugverkehr mit seinen Grundlagen näher zu beleuchten. Das erfolgt in diesem Kapitel anhand einer Definition der verwendeten Begriffe, der Darstellung der touristischen Erscheinungsform und Entwicklung, spezifische sowie systemorientierte Aspekte, damit auf die Problemstellung im Weiteren eingegangen werden kann.

### 2.1 Eine Begriffsannäherung

In der vorliegenden Diplomarbeit kommen Begrifflichkeiten zur Anwendung, welche zur Übersichtlichkeit und zum besseren Verständnis in diesem Kapitel näher erläutert werden. Da der zentrale Aspekt dieser Diplomarbeit auf die Tourismusmobilität liegt und sich dieser Begriff aus den Worten Tourismus und Mobilität zusammensetzt, werden diese im Folgenden Kapitel für eine bessere Abgrenzung definiert.

#### 2.1.1 Der Begriff „Tourismus“

Der Begriff „Tourismus“ kam in Österreich erst in den 1990er Jahren in Verwendung und hatte bis zur Einführung die ursprüngliche Begriffsbezeichnung „Fremdenverkehr“. Im Zuge der Globalisierung und Internationalisierung wurde der Begriff entsprechend angepasst, was dem ganzen einen wertneutralen und objektiven Charakter verpasst hat (vgl. Müller, Kramer, Krippendorf 1993: 50). Durch das griechische Wort „Tornos“ (= zirkelähnliches Werkzeug), dem lateinischen Wort „Tornare“ (= runden) und dem französischen Wort „Tour“ gelangte es in den deutschen und englischen Sprachgebrauch. Alle drei Wörter haben die zum Ausgangspunkt zurückkehrende Wendung. Was bedeutet, dass eine Reise nach dem Verlassen des normalen Wohnortes, um für eine unbestimmte Zeit sich an einem anderen Ort aufzuhalten, dann wieder zum Ausgangspunkt zurückkehrt und die Reise somit für beendet gilt (vgl. Mundt 2013: 1). In der deutschsprachigen Literatur existieren unterschiedliche Definitionen zum Begriff „Tourismus“. Eine grundlegende Definition stammt von der Welttourismusorganisation (UNWTO), welche im Jahr 1975 in Mexiko gegründet wurde und durch die Vereinten Nationen (UN) eine Sonderorganisation darstellt (vgl. Mundt 2013: 6). Der Begriff „Tourismus“ definiert sich demnach: „Tourism is a social, cultural and economic phenomenon which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes“ (World Tourism Organization (UNWTO), o.J.). Diese Begriffsdefinition erlaubt eine umfassende Darstellung des Begriffes „Tourismus“ und reflektiert alle relevanten Dimensionen aus dem Bereich Wirtschaft,

Gesellschaft und Umwelt. Dabei lassen sich aus dieser Definition drei wesentliche Merkmale herauskristallisieren (vgl. Müller et al. 2002: 63):

- **Ortswechsel:** von dem normalen Aufenthaltsort wechseln die Personen an einen „fremden“ Ort, wobei dieser Ortswechsel mit unterschiedlichen Transportmitteln erfolgt und hier bereits als ein touristischer Prozess zu sehen ist.
- **Aufenthalt:** erfolgt durch Personen vorübergehend an einen fremden Ort, wie in der Hotellerie, in Privatunterkünften oder bei Freunden. Dabei haben die Personen die Absicht, nach einer vorher definierten Reisedauer wieder an den Wohnort zurückzukehren.
- **Motiv:** in Form einer Frage, also warum ein Ortswechsel stattfindet.

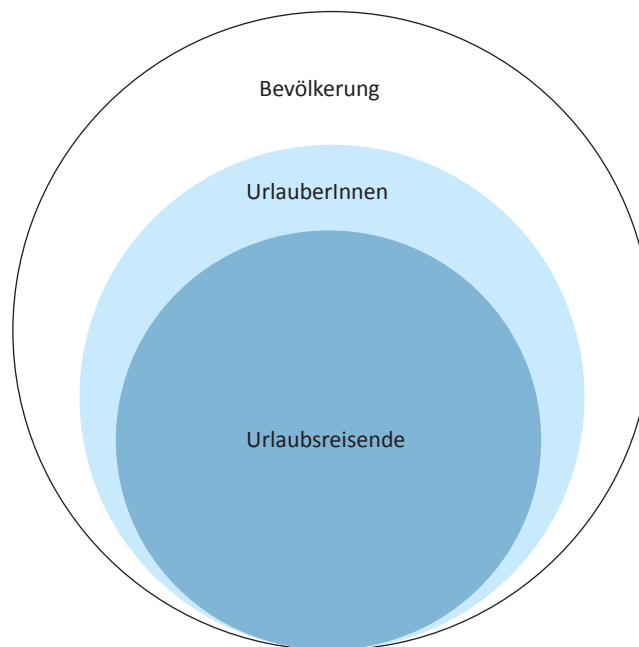
Wesentliche Uneinigigkeiten bestehen dagegen bei dem Inhalt und Gegenstand zu Reisedauer, Entfernung und Motivation. Die nachstehende Abbildung 03 stellt tabellarisch die Erscheinungsformen nach den grundlegenden Elementen im Tourismus dar. Zusätzlich lässt sich aus der Abbildung entnehmen, wann eine Reise dem Tourismus zugerechnet wird (touristischer Kernbereich), wann eher selten (touristischer Randbereich) und wann der Tourismus überhaupt nicht mehr mit dazugerechnet wird (nicht-touristischer Bereich) (vgl. Freyer 2015: 3f.).

| Abgrenzung nach   | Erscheinungsformen des Tourismus   |                         |  |                                      |  |
|-------------------|--|-------------------------|--|--------------------------------------|--|
| <b>Motivation</b> |  |                         |  |                                      |  |
| - Motive          | <b>Geschäft</b>  | <b>Gesundheit</b>       | <b>Erholung</b>  |                                      | Studium, Arbeit, Auswandern  |
| - Bezeichnung     | Geschäftsreise-tourismus   | Gesundheits-tourismus   | Urlaubs-, Erholungs-tourismus  |                                      | Studien- und Arbeitsaufenthalte  |
| <b>Dauer</b>      |  |                         |  |                                      |  |
| - Tage            | 1  | 2-4                     | 5-30/45  | über 30/45                           | über 1 Jahr  |
| - Übernachtungen  | 0  | 1-3                     | 4-30/45  | -1 Jahr                              |  |
| - Bezeichnung     | Tagesausflug   | kurzfristiger Tourismus | Erholungs-tourismus  | langfristiger Tourismus              | Daueraufenthalt  |
| <b>Zielort</b>    |  |                         |  |                                      |  |
| - Entfernung      | (Heimat-)Ort   | nähere                  | Inland   | Ausland, Kontinent, transkontinental | zum Arbeitsplatz kleiner Grenzverkehr  |
| - Bezeichnung     | Stadttourismus   | Umgebung Nahtourismus   | Inlands-tourismus  | Auslands-, Fern-tourismus            | (Berufs-)Pendler   |
|                   | wird nur teilweise dem Tourismus zugerechnet<br><b>(touristischer Randbereich)</b> |                         | wird (fast) immer unter Tourismus verstanden<br><b>(touristischer Kernbereich)</b> |                                      | wird nicht dem Tourismus zugerechnet<br><b>(nicht-touristischer Bereich)</b> |

**Abbildung 03:** Abgrenzung des Tourismus (anhand der konstruktiven Elemente)

(Quelle: veränderte Darstellung nach Freyer 2015: 4)

Unter dem Begriff „Tourismus“ und „Reise“ werden auch Alltagssprachliche Synonyme wie „Urlaub“ oder „UrlauberIn“ verwendet. Hierbei beziehen sich die Wörter nach dem althochdeutschen „urloup“ und hat den selben Wortstamm wie „Erlaub“ - also die Erlaubnis der Arbeitgebenden eine Reise durchführen zu dürfen, ohne das bilaterale Arbeitsverhältnis beenden zu müssen. Daraus lässt sich feststellen, dass durch die allgemeine Darstellung die Zahl der UrlauberInnen größer ist als die der Urlaubsreisenden, weil nicht berücksichtigt wird, ob während dieser Zeit verreist wird oder der Aufenthalt dieser Urlaubszeit am Wohnort stattfindet.

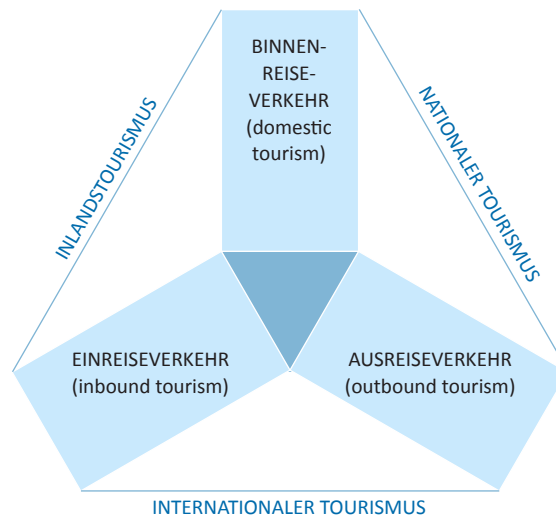


**Abbildung 04:** UrlauberInnen und Urlaubsreisende

(Quelle: veränderte Darstellung nach Mundt 2013: 9)

Urlaubsreisende sind demnach eine Teilmenge des touristischen Kernbereiches, UrlauberInnen eine Teilmenge des touristischen Randbereiches und die Bevölkerung ist eine Teilmenge des nicht-touristischen Bereiches. Die Unterscheidung der drei wesentlichen Gruppen ermöglicht eine Differenzierung zwischen einer kurzen oder einer längeren Urlaubsreise (vgl. Abbildung 04). Dem touristischen Kernbereich gilt im „Tourismus“ die größte Aufmerksamkeit. Das ist damit zu begründen, dass Urlaubsreisen ein Freizeitthema ist und von der Bevölkerung in volkswirtschaftlich ausgeprägten Regionen am ehesten durchgeführt werden. Das Interesse an Urlaubsreisen wird demnach durch Medien, wie Zeitungen oder das Internet, stärker betrachtet (vgl. Mundt 2013: 9f.).

Zu den zahlreichen Definitionen ist festzuhalten, dass unter dem Begriff „Tourismus“ mindestens eine Übernachtung erforderlich ist. Werden Reisen ohne Übernachtung durchgeführt, gelten diese als Tagesbesucher. Falls die Aufenthalte außerhalb des normalen Wohnortes länger als ein Jahr dauern, werden diese dem Tourismus nicht zugerechnet (vgl. Freyer 2015: 6).



**Abbildung 05:** Grundformen des Tourismus

(Quelle: veränderte Darstellung nach World Tourism Organization

(UNWTO) 2010: 9f.; Freyer 2015: 7)

Des Weiteren lässt sich der Tourismus in die unter Abbildung 05 dargestellten Grundformen näher differenzieren:

- **Binnenreiseverkehr** (domestic tourism): bezieht sich auf die InländerInnen eines jeweiligen Landes, solange diese nur innerhalb ihres Landes reisen;
- **Einreiseverkehr** (inbound tourism): bezieht sich auf die Menschen, welche aus dem Ausland in das jeweilige Land reisen;
- **Ausreiseverkehr** (outbound tourism); bezieht sich auf die InländerInnen, welche in ein anderes Land reisen;

In Kombination mit diesen drei Grundformen, ergeben sich für den Tourismus folgende Tourismuskategorien:

- **Inlandstourismus** (internal tourism): bezieht sich auf den Binnenreiseverkehr sowie den Einreiseverkehr bzw. –tourismus;
- **Nationaler Tourismus** (national tourism): bezieht sich auf den Binnenreiseverkehr sowie den Anreiseverkehr bzw. –tourismus;
- **Internationaler Tourismus** (international tourism): bezieht sich auf den grenzüberschreitenden Einreiseverkehr sowie den Ausreiseverkehr bzw. –tourismus (vgl. World Tourism Organization (UNWTO) 2010: 9f.; Freyer 2015: 7f.).

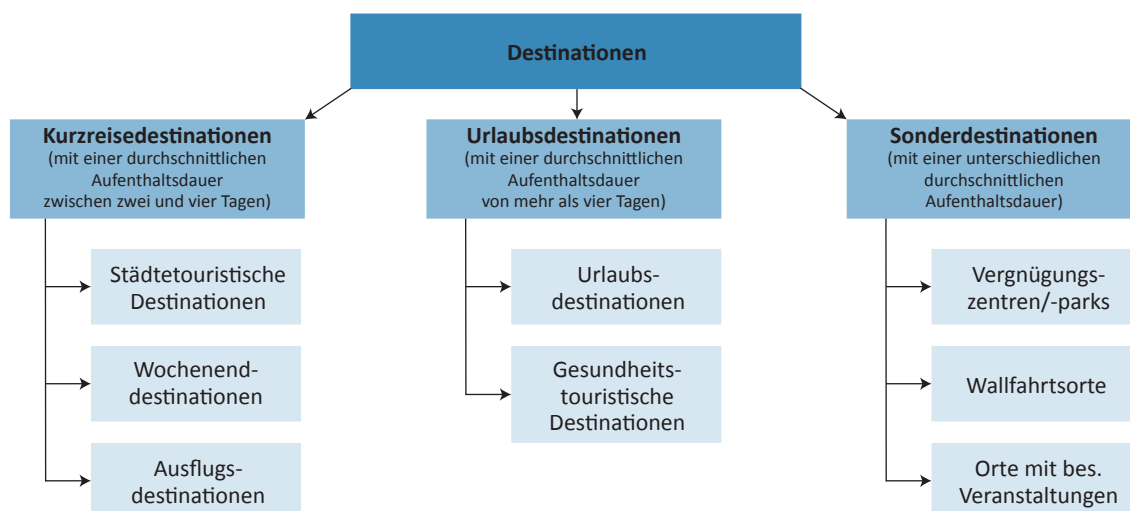
Für diese Diplomarbeit findet als Begriffsabgrenzung für das Wort „Tourismus“ die aktuelle Definition der Welttourismusorganisation (UNWTO) Anwendung und beinhaltet somit auch den Tagesdienst- und Geschäftsreisen.

### 2.1.2 Die Begriffe „Sommer- und Wintertourismus“

Im Laufe dieser Arbeit wird zwischen Sommer- und Wintertourismus unterschieden. Der Sommer- und Winter- haben zwar durch das Beiwort „-tourismus“ eine Gemeinsamkeit (vgl. Kapitel 2.1.1), sind aber durch die unterschiedlichen Jahreszeiten und der dadurch unterschiedlichen Aktivitäten sowie durch die differenzierten Touristenzahlen getrennt zu betrachten. Der Sommertourismus definiert sich von Mai bis einschließlich Oktober und charakterisiert sich vor allem durch Aktivitäten wie Bergsteigen, Wandern oder dem Wassersport - wobei der Wintertourismus sich von November bis April definiert und durch Aktivitäten wie Skifahren, Schneeschuhwandern oder Snowboarden charakterisiert wird.

### 2.1.3 Der Begriff „Destination“

Der Begriff „Touristische Destination“ (kurz: „Destination“) geht historisch gesehen aus den Bezeichnungen „Zielgebiet“ oder auch „Reiseziel“ hervor und hat eine ähnliche Entwicklung wie der Begriff „Tourismus“ (vgl. Kapitel 2.1.1). „Destination“ ist also eine internationale Bezeichnung in der englischen Sprache für „Bestimmungsort“, „Zweck“ oder „Ziel“ und findet im deutschsprachigen Raum bereits häufiger Anwendung. Der Tourismus ist also nur ein Teilaspekt von „Destination“ und findet als Funktion auch in der Verwaltungs- und Gestaltungseinheit, der Wirtschaftsansiedlung oder von Lebensräumen Verwendung. Für die weitere Bearbeitung des Forschungsgegenstandes steht der Begriff „Destination“ für die touristischen Aspekte im Vordergrund. Auch besteht durch die zahlreichen öffentlichen Aufgaben in „Destinationen“ oft eine sprachliche Anwendung von „öffentlicher Tourismuswirtschaft“ oder „öffentlichen Fremdenverkehr“, für die „touristische Destination“ sind allerdings die BesucherInnen von außerhalb, also der sogenannte Inbound-Tourism, von Belange. Die „touristischen Destinationen“ sind vor allem für die geografischen, landschaftlichen, sozio-kulturelle oder organisatorische Einheiten für Touristen interessant (vgl. Freyer 2015: 318ff.).



**Abbildung 06:** Arten von Tourismusorten nach durchschnittlicher Aufenthaltsdauer

(Quelle: eigene Darstellung nach Mundt 2013: 333)



#### 2.1.4 Die Begriffe „Ankünfte“ und „Nächtigungen“

Für eine Aussagekräftigere Interpretation von Nächtigungsergebnissen, werden im Folgenden als Gegenstand der Statistiken in den Begriffen „Ankünfte“ und „Nächtigungen“ unterschieden. Dabei ist festzuhalten, dass unter „Ankünfte“ Reisende verstanden werden, welche mindestens eine Nacht in einem Beherbergungsbetrieb im Bundesland Tirol übernachten und unabhängig von der tatsächlichen Aufenthaltsdauer gilt – somit wird der Tagestourismus ausgeschlossen; währenddessen bei den „Nächtigungen“ die Übernachtungen der Reisenden gezählt werden (vgl. Statistik Austria 2015: 9; Kapitel 2.1.1).

#### 2.1.5 Die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“

Während im alltäglichen Sprachgebrauch sowie in den Wissenschaftsdisziplinen die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“ recht allgemein und nahezu synonym gesehen werden, ist es im Rahmen dieser Diplomarbeit ein wichtiger Bestandteil diese zu unterscheiden und voneinander getrennt zu betrachten. Die beiden Begriffe stehen zwar eng in Verbindung, sind aber auf Grund ihrer wesentlich verschiedenen Begriffsinhalte nicht identisch. Hinzu kommt, dass innerhalb der einzelnen Wissenschaftsdisziplinen unterschiedliche Definitionen angewendet werden, wobei „Mobilität“ eher positiv und „Verkehr“ eher negativ assoziiert werden. Ein Grund kann der traditionelle Begriff „Verkehr“ sein, während dessen „Mobilität“ ein relativ junger Begriff ist und erst seit den letzten 20 Jahren verwendet wird (vgl. Groß 2017: 37).

#### **Mobilität**

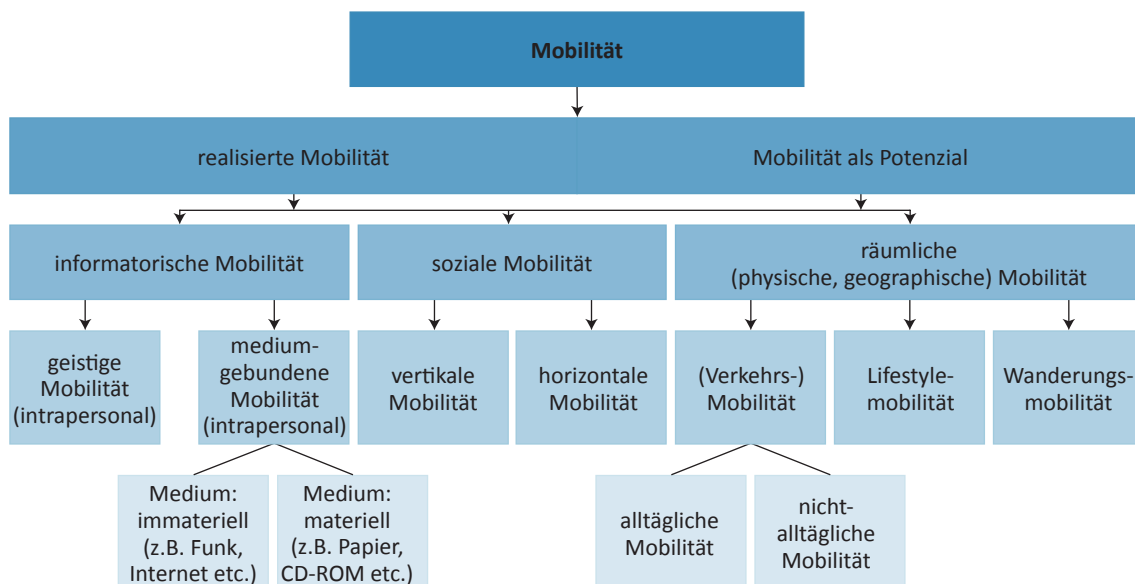
Der Begriff „Mobilität“ lässt sich aus dem lateinischen Wort „mobilitas“ zurückführen und bedeutet Wankelmut, Schnelligkeit oder Biagsamkeit - im Allgemeinen bedeutet es die Beweglichkeit von Personen und Gegenständen, welcher bei Personen sowohl die physische aber auch die geistige oder soziale Art umfasst.

Der Begriff „Mobilität“ kann in drei wesentliche Kategorien unterschieden werden:

- **Soziale Mobilität:** hierbei handelt es sich um einen sozialen Auf- und Abstieg zwischen gesellschaftlichen Schichten und der Mobilität innerhalb einer Schicht, z.B. durch Berufswechsel (vgl. Groß 2017: 38f.).
- **Informationale Mobilität:** ist von Fähigkeiten gekennzeichnet, dass Menschen sich von alten Denkmustern lösen und neue Denkansätze entwickeln. Dadurch entstehen neue Alternativen und besitzt eine gewisse Flexibilität (vgl. Gather et al. 2008: 24).
- **Räumliche Mobilität:** hier kommt es zu einem Wechsel zwischen mindestens zwei Standorten, bei der die Raumüberwindung erfolgt (vgl. Eckey, Stock 2000: 1).

Diese wesentlichen drei Kategorien der „Mobilität“ lassen sich noch in weitere Kategorien einteilen, der Nutzung entsprechend spezifizieren. Abbildung 07 stellt diese weiteren Kategorien übersichtlich dar. Dabei ist unter der Lifestyle-Mobilität das wiederkehrende, unterschiedlicher Länge, dennoch zweiteiliger Wechsel des normalen Wohnortes zu verstehen. Mit ihr werden mehr als nur ein Wohnsitz verbunden, welche während der Nutzung von „Mobilität“ mit dem Lebenslauf in Verbindung stehen - wie z.B. bei SkilehrerInnen, KletterInnen oder AnimatorInnen zu erkennen ist (vgl. Duncan et al. 2015: 158ff.).

Die Wanderungsmobilität charakterisiert die räumliche Bewegung von Haushalten oder Personen, bei der ein dauerhafter Wechsel des Wohnsitzes oder des Wohnortes stattfindet (vgl. Hautzinger et al. 1994: 12). Diese einseitige Raumüberwindung der Wanderungsmobilität kehrt nach dem Verlassen von Standort A zum Standort B nicht wieder zum Standort A zurück. Eine veränderte Eigenschaft weist dabei die zirkuläre, die horizontale und die (Verkehrs-)Mobilität auf – die Rückkehr zum Wohnort tritt in diesem Fall vom Standort B zum Standort A nur auf, wenn die Tätigkeiten in Standort B (z.B. Einkaufen, Arbeiten, Arztbesuch etc.) erledigt ist (vgl. Eckey, Stock 2000: 1).



**Abbildung 07:** Mobilität als Gegenstand der Forschung

(Quelle: veränderte Darstellung nach Groß 2017: 39)

## Verkehr

In den Verkehrswissenschaften wird der Begriff „Verkehr“ oft als eine Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten im Raum definiert (vgl. Bieger 2010: 191). „Verkehr“ bezieht sich also auf einen festgelegten räumlichen sowie zeitlichen Abschnitt, in dem die durchgeführten Bewegungen gemessen werden – z.B. der „Verkehr“ in einer Straße (vgl. Groß 2017: 40). Dabei steht der „Tourismus“ und der „Verkehr“ eng miteinander im Zusammenhang, diese sind sogar voneinander abhängig. Der „Tourismus“ verursacht „Verkehr“, welcher aber durch den

„Tourismus“ beeinflusst werden kann.

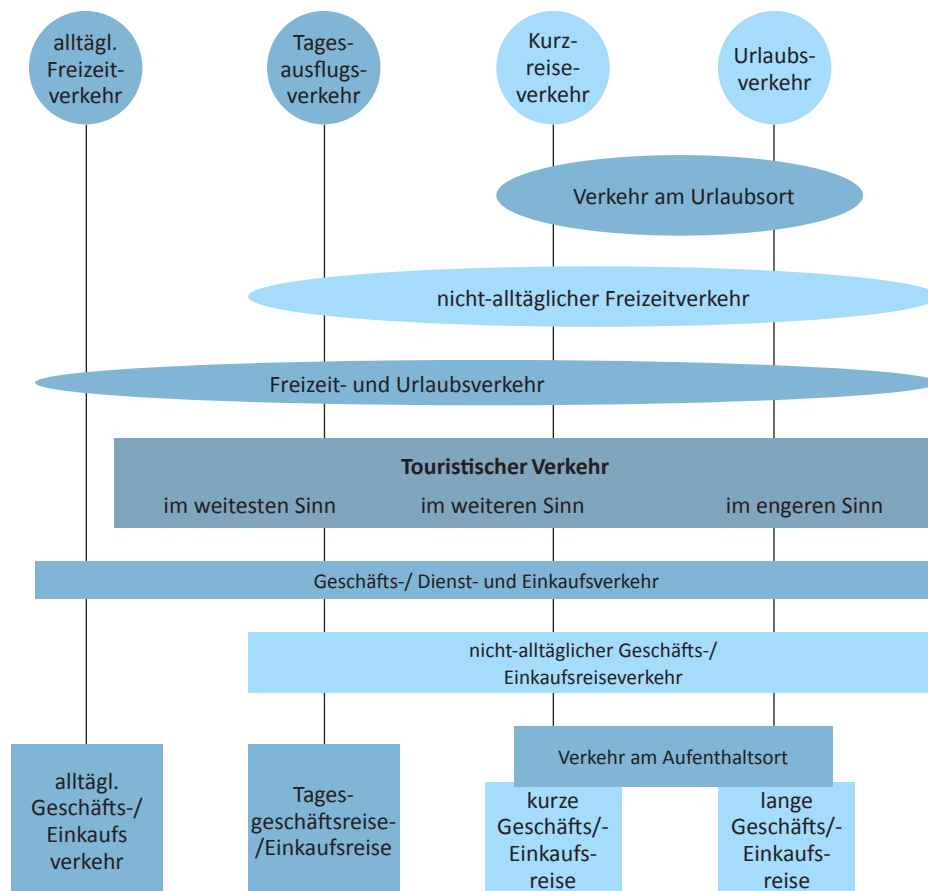
Der touristische „Verkehr“ lässt sich dabei in die vier wesentlichen Bereiche einteilen:

- **Straßenverkehr** (z.B. Bus, Autovermietung, Individualverkehr, Busbahnhöfe),
- **Luftverkehr** (z.B. Linie, Charter, Regionalflugverkehr, Flughäfen),
- **Schienen- bzw. Bahnverkehr** (z.B. Linie, Charter/Ferienzüge, Regionalbahnen, Bahnhöfe),
- **Schiffs- bzw. Wasserverkehr** (z.B. Linie, Charter, Häfen) und
- **Nachrichtenverkehrssysteme** (z.B. Reservierung, Buchung, Verkehrsmittelwahl)  
(vgl. Freyer 2015: 188ff.).

Die Auswahl der Verkehrsmittel ist abhängig hinsichtlich unterschiedlicher Kriterien - wie der Schnelligkeit, der Zuverlässigkeit, der Flexibilität, der Bequemlichkeit und nicht zu Letzt entscheidet bei der Verkehrsmittelwahl auch der Preis (vgl. Freyer 2015: 190). Das Verkehrsaufkommen, was letzten Endes durch die Verkehrsmittelwahl erfolgt, wird vor allem durch die folgenden vier Aspekte unterschieden:

- **Motiv:** Erholung, Freizeit, Beruflich, Freunde, Bekannte, Gesundheit, Sport
- **Entfernung:** Ortsverkehr, Nahverkehr (Region), Inlandsverkehr (Nah- und Fernverkehr)
- **Verkehrsträger/-mittel/-wege:** Straßenverkehr, Luftverkehr, Schiffsverkehr, Schienenverkehr, Nachrichtenverkehr
- **Dauer:** ohne Übernachtung (Tagesbesucher), mit Übernachtung (Kurz-, mittel-, langfristiger Reiseverkehr) (vgl. Freyer 2015: 189).

Mit dem unter Kapitel 2.1.1 definierten Begriffes „Tourismus“, kann auf Grundlage dieser Definition ein Mensch in den touristischen Verkehr eingeschlossen werden. Geschäfts- und Dienstreisen sowie Einkaufsreisen führen dazu, dass der Urlaubs- und Freizeitverkehr nur einen Teil des touristischen Verkehrs zur Folge hat. Dabei lässt sich der touristische Verkehr in drei Sichtweisen kategorisieren: **Enge Sichtweise** - Reisen mit einer Aufenthaltsdauer von mehr als vier Tagen und der dadurch entstehende „Verkehr“ am Urlaubsort wird dem touristischen Verkehr einbezogen; **Weite Sichtweise** - neben der langen Reise werden auch kurze Reisen von ein bis drei Tagen sowie der dadurch entstehende „Verkehr“ am Urlaubsort dem touristischen Verkehr einbezogen; **Weiteste Sichtweise** - der Freizeitverkehr (z.B. Tagesausflüge) sowie Geschäfts-, Dienst- und Einkaufsreisen (z.B. Tagesreisen), die keine Übernachtung beinhaltet, können dem touristischen Verkehr im weitesten Sinne zugeordnet werden (vgl. Groß 2017: 48; vgl. Abbildung 03).



**Abbildung 08:** Systematisierung des touristischen Verkehrs

(Quelle: veränderte Darstellung nach Freyer, Groß 2003: 108)

### Unterscheidung „Mobilität“ und „Verkehr“

Zusammenfassend lässt sich schlussfolgern, dass die Definitionen „Mobilität“ und „Verkehr“ zwar Parallelen aufzeigen, aber in jedem Fall zu unterscheiden sind und zwischen diesen beiden Begriffen kein Zusammenhang besteht. Häufig treffen in den unterschiedlichen Wissenschaftsdisziplinen verschiedene Betrachtungsweisen auf und führen zu einer regelrechten Begriffsdiskussion. In der Literatur sind zwar Ansatzpunkte für einen Zusammenhang zu finden, diese begrenzen sich allerdings eher auf Bezeichnungen wie –wege, -betriebe oder –mittel und richtet sich dazu nach der Forschungsfrage und dem Forschungsschwerpunkt (vgl. Freyer 2015: 189). Während „Mobilität“ eine personenbezogene Nachfragegröße ist, differenziert sich der „Verkehr“ als eine verkehrsinfrastrukturbezogene Nachfragegröße (vgl. Cerwenka et al. 2007: 3). Möchte also ein Mensch in der Urlaubsdestination „Mobilität“ in Anspruch nehmen, benötigt er die Angebote von verkehrsdienstleistenden Unternehmen. Im weiteren Arbeitsverlauf ist unter „Mobilität“ und „Verkehr“ jene touristische Mobilität (Tourismusbilität) zu verstehen, die außerhalb des normalen Wohnortes zur physischen Raumüberwindung von Menschen, Dingen oder Informationen führt (vgl. Rammler 2001: 25).

### 2.1.6 Der Begriff „Mobilitätskette“

Für eine innovative Lösung des Forschungsgegenstandes müssen all die Einflussfaktoren, welche sich zugunsten oder gegen die Qualität der touristischen Mobilität ausprägen, eingehender betrachtet werden. Für die Analyse wurde als Erklärungsmodell das Konzept der Mobilitätskette im Tourismus herangezogen. Die Mobilitätskette stellt eine Reise in verschiedenen Phasen und Elementen dar und ist für die Wahrnehmung der Qualität und des Preises für Touristen in seiner Gesamtheit relevant. Dabei stellen die unterschiedlichen Phasen und Elemente ein wichtiges Kriterium über die Verkehrsmittelwahl bei der An- und Abreise sowie der Mobilität in den Urlaubsdestinationen dar. Die Mobilitätskette besteht im Wesentlichen aus der Vorreisephase, der Reisekette und der Nachreisephase. Innerhalb dieser Phasen werden die Infrastrukturangebote in Punkto der Erreichbarkeit, der Angebotsgestaltung und Angebotsbündelung, der Kommunikation, des Vertriebs sowie dem Service der jeweiligen Urlaubsdestination detaillierter untersucht und somit ein bedarfsgerechtes Angebot von der Anreise über der Mobilität am Aufenthaltsort bis hin zur Abreise ermöglicht (vgl. Schad et al. 2008: 8f.).

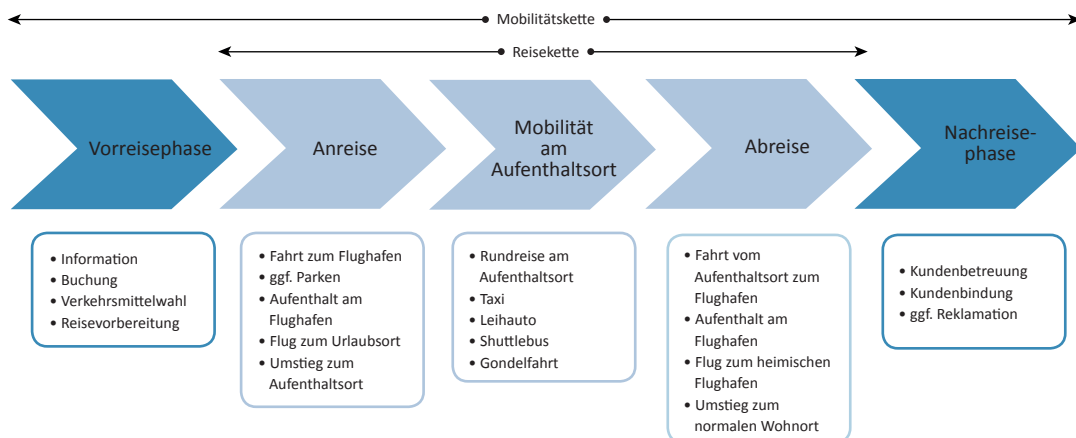


Abbildung 09: Mobilitätskette im Tourismus

(Quelle: eigene Darstellung nach Schad et al. 2008: 8)

Die **Vorreisephase** dient zur Einholung reisespezifischer Informationen (wie z.B. das Reiseziel, Unterkünfte, Fahrzeiten, Reiserouten). Sind alle wesentlichen Informationen gesammelt, beginnt die Anreisephase der gesamten Reisekette vor der Tür am normalen Wohnort am Abreisetag. Die **Anreisephase** kann auf unterschiedlichem Wege erfolgen (z.B. Pkw, Taxi, Bus) und dient zum Erreichen des Urlaubzieles - darunter zählen auch die Aufenthalte an den Flughäfen, der Flug, die Umstiege sowie die Fortbewegung am Aufenthaltsort. Mit der **Abreisephase** beginnt die Rückreise zum normalen Wohnort und stellt die Kehrwende zur Anreisephase dar. Bei den zuletzt genannten Phasen sind die Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel entscheidend und beeinflussen das Erreichen des Zieles. Die **Nachreisephase** kann aufgrund von Erfahrungen über die Infrastruktur am Aufenthaltsort bereits schon vor dem Reiseantritt einen wesentlichen Entscheidungsparameter darstellen (vgl. Rüter 2004: 25-32).

### 2.1.7 Der Begriff „Fluganreise“

Während die Mobilitätskette im Tourismus alle infrastrukturellen Phasen und Elemente abwickelt, welche bei der Durchführung einer Urlaubsreise entstehen, bezieht sich die „Fluganreise“ allein auf den Kontakt zwischen den Urlaubsreisenden und den Fluggesellschaften.

Unter dem Begriff „Fluganreise“ ist die Flugbeförderung von Urlaubsreisenden auf längeren Reisedistanzen zu verstehen und ist mit einer Abfolge von einzelnen Serviceelementen verbunden. Dabei bildet die „Fluganreise“ eine Servicekette, welches sich in die drei wesentlichen Phasen der Vorleistung, dem Kernprodukt und der Nachleistung unterteilen lässt (vgl. Freyer 2015: 214). Die **Vorleistung** bezieht sich grundlegend auf die Reservierung - im Gegensatz der Vorreisephase ist die Nachfrage der Verkehrsmittelwahl auf den Luftverkehr bereits gefallen. Während der Reservierung ist es möglich weitere Zusatzleistungen (wie z.B. Sport- und Sondergepäck, Anmeldung von allein reisenden Kindern oder körperlich beeinträchtigten Personen oder Zusatzleistungen wie Beförderungsarrangements zum Flughafen) zu buchen. Durch die bereits vielfältigen Check-in-Möglichkeiten (z.B. Check-in-Counter, Internet-Check-in) ist es innerhalb des **Kernproduktes** möglich ohne lange Wartezeiten und durch Selbstbedienungen einzuchecken. Die Aufenthalte am Flughafen werden durch die Nutzungen von Dienstleistungsangeboten (z.B. Restaurant, Lounges) angenehmer gestaltet. Nach der Ankunft ist eine schnelle Gepäckausgabe wesentlich. Die **Nachleistung** charakterisiert sich zunehmend auf die vor Ort Mobilität, um vom Flughafen in die jeweilige Urlaubsdestination zu gelangen (vgl. Conrady et al. 2013: 422ff.).

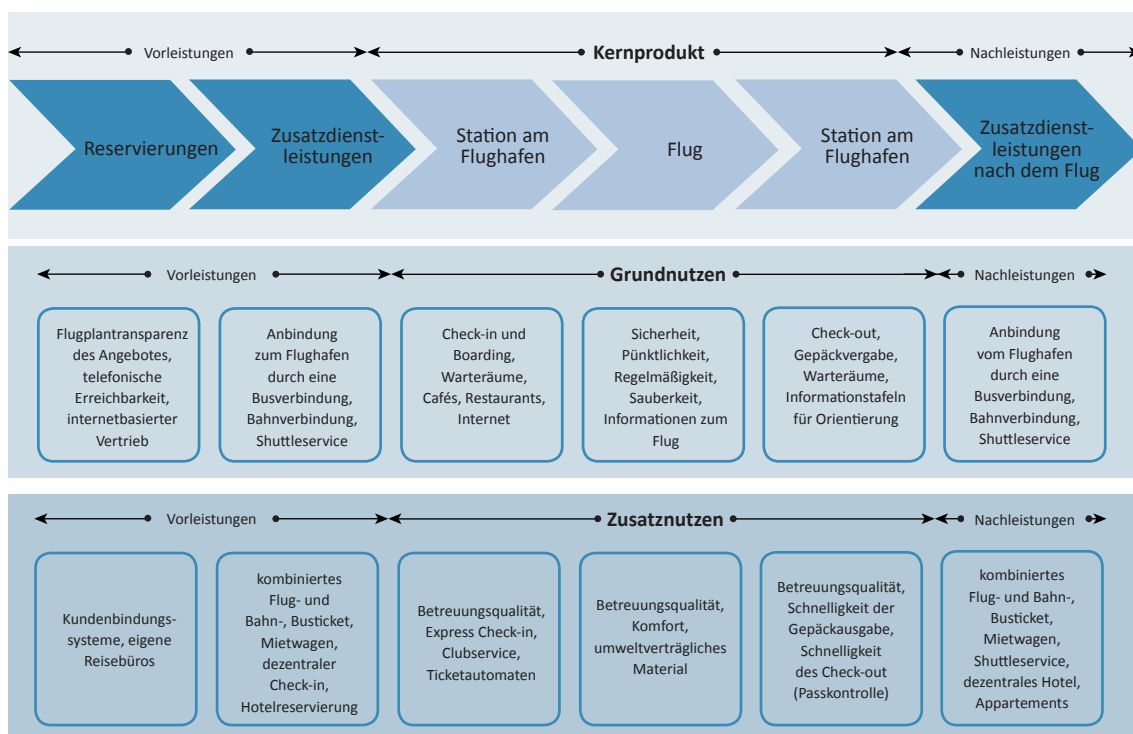


Abbildung 10: Servicekette einer Fluganreise

(Quelle: eigene Darstellung nach Freyer 2015: 215)

## 2.2 Einflussfaktoren auf die touristische Mobilität

Der Fortschritt einer physischen Raumüberwindung ist ein zentrales Merkmal aller Gesellschaftsschichten, wobei der Tourismus ein wesentlicher Bestandteil dieses Phänomens der Mobilität darstellt. Das bedeutet, dass der Tourismus von gesellschaftlichen Einflussfaktoren nicht getrennt betrachtet werden darf. Die vergangenen und zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklungen werden nach wie vor einen Einfluss auf den Tourismus haben – und besonders auch auf die touristische Mobilität. Diese Einflüsse lassen sich in die natürlichen Faktoren (Natur und Umwelt), in die sozio-politischen Faktoren (Staat und Politik), in die ökonomischen Faktoren (Wirtschaft) und in die sozio-strukturellen sowie sozio-kulturellen Faktoren zusammenfassend darstellen.

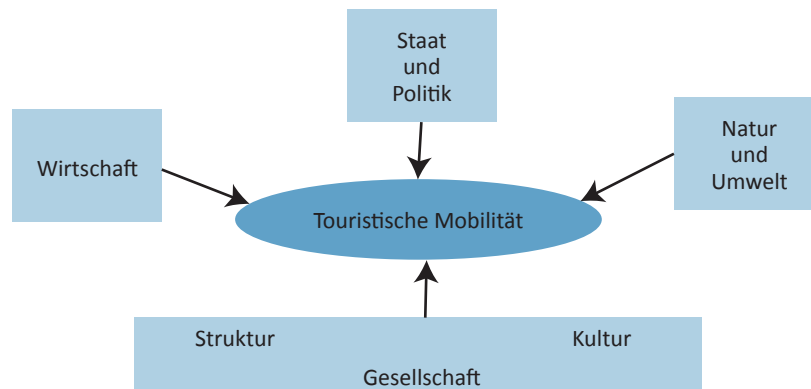


Abbildung 11: Einflussfaktoren auf die touristische Mobilität

(Quelle: veränderte Darstellung nach Grüner 1993: 18)

### Staat und Politik

Der Staat und die Politik liefern durch das Erlassen von Gesetzgebungen und Rechtsordnungen einen konstitutionellen Rahmen für die Entwicklungsmöglichkeiten eines Landes sowie der darin lebenden Individuen. Dadurch werden die infrastrukturellen Maßnahmen geregelt, welche z.B. für die Gestaltung und Errichtung der touristischen Mobilität von Belangen sind. Die räumlichen Mobilitäts-Entwicklungen werden durch Raumordnungsgesetze und deren Raumordnungsinstrumenten reguliert.

### Natur und Umwelt

Natur und Umwelt (z.B. Klima, Landschaft) sind extern vorgegeben und können in seiner Grundsubstanz für die touristische Mobilität nicht verändert werden. Die natürlichen Faktoren tragen zur Erreichbarkeit der touristischen Orte bei, können aber auch das Ziel touristischer Mobilität sein (wie z.B. das Besichtigen von Naturschauspielen). Die touristische Mobilität wirkt sich umgekehrt aber auch auf die Umwelt und Natur aus, wobei hier durch die Verkehrsinfrastruktur der Bodenverbrauch und den daraus resultierenden Veränderungen von Landschaft sowie der Erzeugung von Immissionen und Emissionen zu erwähnen sind.

**Gesellschaft**

Die Betrachtung der sozio-strukturellen und sozio-kulturellen Einflussfaktoren sind in Bezug auf die sozialwissenschaftliche Perspektive interessant. Geprägt werden diese sozio-demographischen Faktoren von den Merkmalen wie das Alter, der Haushaltsstruktur, der Bildung und dem Einkommen. Das touristische Mobilitätsverhalten wird zudem von weiteren Faktoren, wie die veränderte Berufsstruktur oder das höhere Zeitbudget, beeinflusst.

**Wirtschaft**

Die ökonomischen Faktoren nehmen nicht nur auf der Nachfrageseite Einflüsse, sondern auch auf der Angebotsseite. Dabei kann die Produkt- und Preisentwicklung von touristischen Angeboten zu einer Zu- oder Abnahme der touristischen Mobilität führen.

Die Abbildung 11 stellt natürlich eine vereinfachte Darstellung von Einflussfaktoren auf die touristische Mobilität dar. Dabei werden die internen Einflüsse, wie technologische Einflüsse, oder die Rückkoppelungsprozesse aus Wirtschaft und Kultur nicht berücksichtigt. Die Wechselwirkungen zwischen diesen Faktoren und dem Tourismus finden innerhalb dieses Modells auch keine Beachtung. Trotz der vereinfachten Darstellung scheint dieses Modell dennoch als sehr geeignet, um die Abhängigkeiten von touristischen Entwicklungen zu weiteren, meist vernachlässigten, Bereichen zu veranschaulichen (vgl. Grümer 1993: 17ff.)

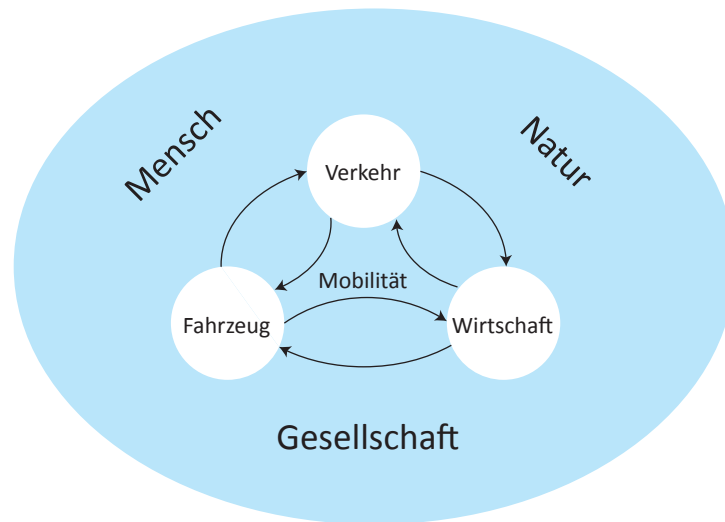
Neben dem Modell nach Grümer bildet das Modell nach Vester, ein System nach dem kybernetischen Ansatz, eine etwas genauere Darstellung von Einflussgrößen mit ihren Wechselwirkungen. Das kybernetische System ist eine Sonderstellung im Bereich von Steuerungsprozessen in Verbindung mit dem Informationsaustausch. Bei genauerer Betrachtung der Abbildung 12 ist zu erkennen, dass das kybernetische System die Bereiche Mensch, Natur und Gesellschaft auf die Mobilität einen übergeordneten Rahmen bildet und wird durch das Subsystem mit den Faktoren Verkehr, Fahrzeug und Wirtschaft insgesamt geprägt. Es finden in den Subsystemen Prozesse verschiedener Arten statt, welche wiederum Auswirkungen auf die anderen Systemfaktoren haben und so im gesamten System ein dynamisches Verhalten aufweisen. Nach Vesters Ansatz ist die Steuerbarkeit von Systemprozessen in der Mobilität gegeben, welche sich aufgrund ihrer Zusammenhänge und Wechselbeziehungen ergeben und somit eine weitere wichtige Eigenschaft in der Steuerbarkeit von Prozessen gegeben ist.

Zwar berücksichtigt der Ansatz nach Vester nicht die sozio-politischen Einflussfaktoren, bezieht allerdings die Einflussfaktoren Verkehr und Fahrzeug mit in das System ein.

Des Weiteren findet zwar nach dem System von Vester nur die allgemeine Mobilität

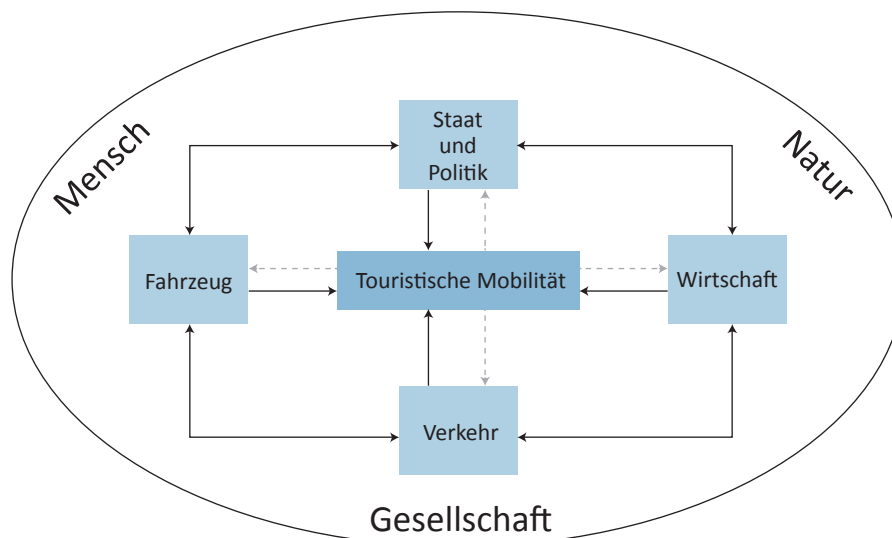


Berücksichtigung, allerdings lassen sich bei diesem Ansatz auch die Einflussfaktoren auf die touristische Mobilität beziehen (vgl. Weller, 2011).



**Abbildung 12:** Beziehungen zwischen den Teilsystemen Verkehr, Fahrzeug und Wirtschaft und die Einbettung der Mobilität  
(Quelle: veränderte Darstellung nach Vester 1995: 23)

Die vorgestellten Systeme nach Grümer und Vester werden für die weitere Bearbeitung der vorliegenden Diplomarbeit in einer wesentlichen thematischen Systemtheorie nach dem kybernetischen Ansatz zusammenfassend und zu einer strukturierten Gesamtheit dargestellt. Dabei findet die Existenz der Wechselwirkungen zwischen den Systemkomponenten und seinen Einflussfaktoren, sowie die Austauschbeziehungen auf die touristische Mobilität Betrachtung. Berücksichtigt werden in Folge dessen auch die bedeutungsvollen Systeme Mensch, Natur und Gesellschaft, welche für den Austausch von Stoff-, Energie- sowie Informationsflüssen besonders bedeutungsvoll sind und sich dadurch eine Steuerbarkeit dieser Systemprozesse ermöglicht.



**Abbildung 13:** Beziehungen zwischen den Teilsystemen und die Einbettung der touristischen Mobilität  
(Quelle: eigene Darstellung nach Grümer 1993: 18; Vester 1995: 23)

### 2.3 Die zeitliche Entwicklung der touristischen Mobilität

Die Entwicklung der touristischen Mobilität lassen sich in Österreich in insgesamt vier Epochen unterscheiden, welche als

- die **Vorphase**,
- die **Anfangsphase**,
- die **Entwicklungsphase** und
- die **Hochphase**

bezeichnet werden. Dabei unterscheiden sich diese Epochen durch die vorherrschende Transportmittelwahl, die Reisemotivation sowie durch die TeilnehmerInnenzahl und -schicht (vgl. Freyer 2015: 11).

| Epoche                   | Zeit         | Transportmittel   | Motivation  | TeilnehmerInnen                              |
|--------------------------|--------------|---|---|--|
| <b>Vorphase</b>          | bis ca. 1850 | <b>zu Fuß<br/>zu Pferd<br/>Kutsche<br/>z. T. Schiff</b> | Nomaden<br>Pilgerreise<br>Kriegszüge<br>Geschäft<br>Entdeckung<br>Bildung | Elite<br>Adel<br>Gebildete<br>Geschäftsleute |
| <b>Anfangsphase</b>      | 1850-1914    | <b>Bahn (Inland)<br/>Dampfschiff<br/>(Ausland)</b>      | Erholung  | neue Mittelklasse                            |
| <b>Entwicklungsphase</b> | 1915-1945    | <b>Bahn<br/>Auto, Bus<br/>Flug (Linie)</b>              | Kur<br>Erholung<br>Kommerz  | Wohlhabende<br>Arbeiter (KdF)                |
| <b>Hochphase</b>         | ab 1945      | <b>Auto<br/>Flug (Charter)</b>                          | Regeneration<br>Erholung<br>Freizeit                                      | alle Schichten<br>(der<br>Industrieländer)   |

Abbildung 14: Epochen des Tourismus

(Quelle: veränderte Darstellung nach Freyer 2015: 11)

#### Die Vorphase (bis ca. 1850)

Die historische Entwicklung der touristischen Mobilität begann bereits im Altertum und ist mit Abstand die älteste bekannte Transportmöglichkeit. Mit dem Beginn der Olympiaden um 770 v. Ch. prägte vornehmlich der Sporttourismus die touristische Mobilität, welche durch die aktiven oder passiven Teilnahmen in Form von Pferden oder Kutschen zu den Sportveranstaltungen anreisen. Ebenso auch in der griechischen Epoche, welche vor allem durch Bildungsreisen charakterisiert waren – der Historiker Herodot von Halikarnass (480-421 v. Ch.) wird in seinem Land als einer der ersten Reisenden und Touristen angesehen (vgl. Kaspar 1996: 23).

Des Weiteren wird diese Epoche als eine Anfangsform der touristischen Mobilität gesehen, welche hauptsächlich nicht zu Selbstzweck, sondern durch Handel und Entdeckungs- sowie Eroberungsdrang gekennzeichnet waren. Erst mit den Anfängen des 17. und 18. Jahrhunderts fanden neben den Bildungsreisen auch die Vergnügungsreisen zunehmend an Bedeutung, welches vor allem durch Bäder- und Gesundheitsreisen unternommen wurde (vgl. Freyer 2015: 12ff.).

### **Die Anfangsphase (1850-1914)**

Diese Epoche ist die eigentliche Wiege der modernen touristischen Mobilität, dabei charakterisiert besonders die Zeit des 18. Jahrhunderts die Erholungs- und Erlebnisreisen. Die Naturwissenschaftler Albrecht von Haller und Jean Jacques Rousseau entdeckten die Alpen und beschrieben sie als ein Naturphänomen. Viele bekannte Schriftsteller, wie Byron oder Goethe, folgten den beschriebenen Ruf und gelten somit als Entdecker des Alpinismus. Was folgte, war die ständig wachsende Zahl von Reisenden. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes Mitte des 19. Jahrhunderts erhöhten sich die Transportkapazitäten und war die Voraussetzung für den Transport steigender Reisezahlen. Zusätzlich erlebte mit dem Bau der Alpenbahnen Gotthard (1882), Simplon (1906) und Lötschberg (1913) der Alpentourismus seine Spitzenzeiten (vgl. Müller et al. 2002: 16f.). Weiter prägend waren in dieser Epoche der Ausbau des Post- und Nachrichtenwesens, wofür ein Straßenausbau durchgeführt wurde, sowie der Entwicklung und Verbesserung des europäischen Verkehrswesens, mit der Einführung des Dampfschiffes und Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes (vgl. Freyer 2015: 14).

### **Die Entwicklungsphase (1915-1945)**

Durch die beiden Weltkriege wurde die Epoche der touristischen Mobilität stark eingegrenzt. Der Tourismus brach durch den ersten Weltkrieg und den daraus resultierenden finanziellen Problemen der Fremdenverkehrseinrichtungen zunächst ein sowie reduzierte sich aus den gesellschaftlichen Schichten die Nachfragestruktur zunehmend. Nach dem ersten Weltkrieg stabilisierten sich die Probleme und es waren nicht nur der Elite oder Mittelschicht möglich zu verreisen, sondern auch der Arbeiterschicht. Durch die Einführung des Nationalsozialismus in Österreich, konnten durch das politische Programm „Kraft durch Freude“ (KdF) Urlaubs- und Freizeitangebote organisiert werden, was in der Bevölkerung für großen Zuspruch fand. Was anfänglich als Propaganda inszeniert wurde, brach einige Jahre später ein regelrechter Reiseboom als Ergebnis aus (vgl. Freyer 2015: 16).

### Die Hochphase (ab 1945)

Durch die Einschnitte des ersten Weltkrieges und des zweiten Weltkrieges, waren es vor allem die wirtschaftlichen Boomjahre der Nachkriegszeit, welche gerade in den Industrieländern zur touristischen Mobilität der Massen führte. Die entscheidenden Faktoren, welche auch als Boomfaktoren bezeichnet werden und für das massenhafte Reisen wesentlich die Verantwortung tragen, sind

- der kontinuierlich wachsende Wohlstand durch steigende Einkommen,
- die zunehmende Urbanisierung und der damit verbundene Verlust von Natur und Landschaft,
- die zunehmenden Belastbarkeiten am Arbeitsplatz,
- die Abnahme der Arbeitszeit und der daraus resultierenden zunehmenden Freizeit und
- die technologische Entwicklung der Motorisierung und die dadurch zunehmende private Mobilität (vgl. Müller et al. 2002: 17).

Wie unter Kapitel 2.2 bereits erwähnt, tragen die Einflussfaktoren maßgeblich für die Zunahme der touristischen Mobilität bei – welche u.a. durch eine technische Verbesserung im Verkehrsbereich resultiert. Seit Mitte der 1950er Jahre hat sich bei der Reiseverkehrsmittelwahl ein grundlegender Wandel ereignet und die technologischen Fortschritte des Autos löste die Bahn als eines der wichtigsten Reiseverkehrsmittel ab. Auch das Flugzeug spielt bei der Reiseverkehrsmittelwahl eine immer bedeutendere Rolle und erlebt seit den 1960er Jahren einen kontinuierlichen Anstieg, welcher sich durch die Entwicklung und Implementierung von Charterflügen, neben den bisher üblichen Linienflügen, und mit den stark verbilligten Flugpauschalreisen begründen lässt (vgl. Mundt 2013: 51ff.). Somit haben sich, vergleichsweise gegenüber den anderen Epochen, die Reisearten verstärkt nun auch zum Sporturlaub oder zu einem Bekanntenbesuch entwickelt (vgl. ebd.: 32).

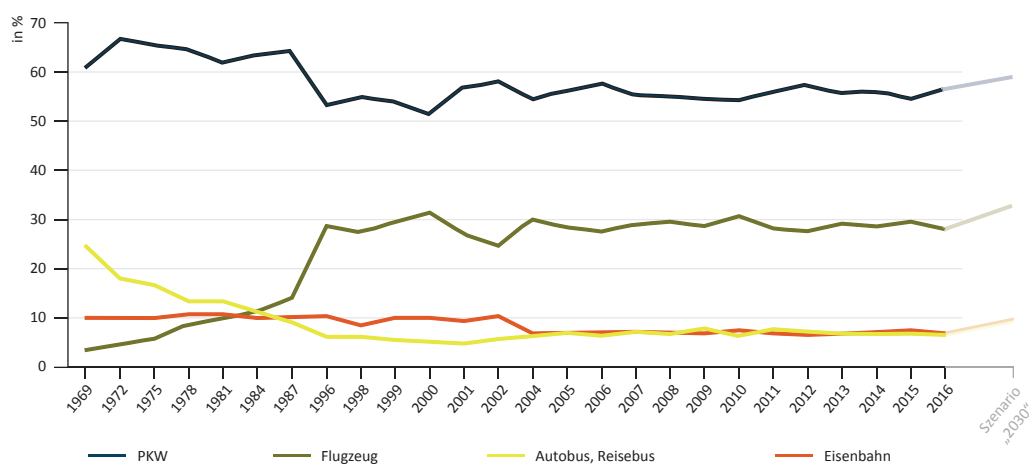


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl der ÖsterreicherInnen von 1969 bis 2016 (Domestic-, und Outbound Tourism)

(Quelle: veränderte Darstellung nach Statistik Austria 2017a: 12)

## 2.4 Der österreichische Tourismus im internationalen Vergleich

Keine Branche auf der Welt verzeichnete in den letzten Jahrzehnten solch eine kontinuierliche Steigerung an Umsätzen, Arbeitsplätzen, Wertschöpfung und Reisenden. Von Jahr zu Jahr erreicht das stetige Wachstum neue Bestwerte und laut Wissenschaft, Medien und den unterschiedlichsten Verbänden steht auch einem zukünftigen Wachstum nichts im Wege.

Aus diesem Grund wird der Tourismus auch als Boom-Branche bezeichnet und gilt gerade bei der Arbeitslosenproblematik weltweit als ein Hoffnungsträger (vgl. Petermann 1998: 37). Dieses bedeutende wirtschaftliche und soziale Phänomen lässt sich am Beispiel internationaler Ankünfte weltweit deutlich erkennen. Während vor allem am Ende der Entwicklungsphase das Reisen in den Bevölkerungsgruppen wieder auf großen Zuspruch fand, war ein Reiseboom vor allem in den Anfängen der Hochphase deutlich zu erkennen. Bereits fünf Jahre nach Beginn der bisher letzten kategorisierten Epoche, der Hochphase, konnten 25,2 Millionen Ankünfte von Reisenden weltweit verzeichnet werden - ein halbes Jahrhundert später, im Jahr 2010, waren es 682,1 Millionen Ankünfte von Reisenden weltweit (vgl. World Tourism Organization 2017: 14). Obwohl sich in den 1990er Jahren die gesamtwirtschaftliche Nachfrage deutlich verlangsamte und es im Jahr 2008 aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise sogar ein signifikanter Rückgang der touristischen Nachfrage zu beobachten war, hatten die wirtschaftlich negativen Faktoren keinen Einfluss auf die Reiseintensität, was mit der zunehmenden Globalisierung begründet werden kann (vgl. Smeral 2003: 144). Zu berücksichtigen ist auch, dass das Gesamtvolumen der weltweiten Reisenden um ein Vielfaches höher ist, weil auch der Binnentourismus der jeweiligen Länder mitberücksichtigt werden muss. Es wird angenommen, dass der Anteil am Binnentourismus weltweit bei 88 % liegt und der internationale Tourismus nur etwa 12 % beträgt (vgl. Petermann 1998: 73f., zitiert nach Waters 1993).

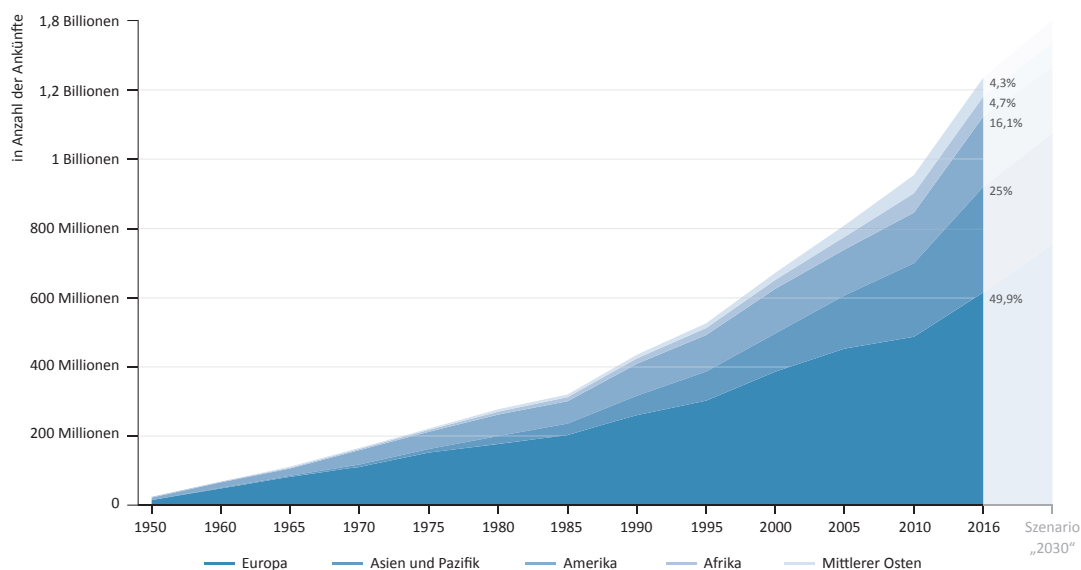
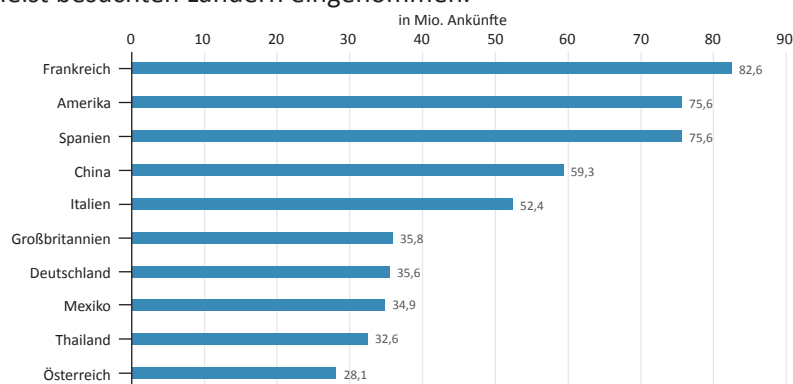


Abbildung 16: Internationale Touristenankünfte von 1950 bis 2016

(Quelle: eigene Darstellung nach Roser, 2018; World Tourism Organization 2017: 4)

Unter Abbildung 16 wird die ungleiche Verteilung der touristischen Nachfrage nach fünf wesentlichen Großregionen ersichtlich. Fast die Hälfte der weltweiten 1,235 Milliarden internationaler Ankünfte (keine Berücksichtigung fand der nicht-touristische Bereich) entfällt auf die europäischen Destinationen. Innerhalb von Europa verzeichnet vor allem der europäische Mittelmeerraum im Jahr 2016 den höchsten Anteil von 18,5 %, gefolgt von Westeuropa (14,7 %) und Nord-Ost Asien (12,5 %) (vgl. World Tourism Organization 2017: 4). Allerdings müssen auch die Verhältnismäßigkeiten beachtet werden, da es sich in Europa oder Asien durch die vergleichsweise kleineren Staaten wesentlich einfacher gestalten lässt, eine internationale Reise anzutreten, als zum Beispiel in Amerika. Ein verallgemeinerter Rückschluss, dass die Europäer eine reisefreudigere Bevölkerung gegenüber dem Rest der Welt sind, ist entsprechend nicht zulässig (vgl. Petermann 1998: 75). Nach Annahmen der UNWTO, werden die internationalen Ankünfte weltweit bis zum Jahr 2030 auf 1,8 Billionen ansteigen (vgl. World Tourism Organization 2017: 3).

Bezogen auf die einzelnen Länder führt die Liste der zehn am meist besuchten Länder Frankreich an, gefolgt von den USA und Spanien. Anhand dieser Liste wird ersichtlich, wie vielfältig die Reisemotivation der internationalen Touristen ist – vom Städtetourismus über den Badetourismus bis hin zum naturorientierten Tourismus ist die Liste mit den Ländern durchwachsen. Die Bedeutung des Mittelmeerraumes kommt anhand dieser Liste auch klar zur Geltung und so sind mit Frankreich, Spanien und Italien immerhin drei unter den zehn aufkommenstärksten Ländern (vgl. Kagermeier 2016: 149). Bis zum Jahr 2015 zählte die Türkei mit zu den dominierenden Mittelmeerländern, allerdings kam es im Jahr 2016 zu einem signifikanten Rückgang. Aufgrund des politischen Krisenjahres und den Sicherheitsvorfällen, brach die Tourismusbranche in den internationalen Ankünften drastisch ein. Nach wie vor gibt es keine eindeutigen Tourismus-Statistiken aus dem Jahr 2016 für die Türkei – während die Medien von einem Rückgang von über 30% des Vorjahres sprechen, vermeldet die UNWTO einen Rückfall von vier Plätzen (vgl. World Tourism Organization 2017: 8). Durch den Rückgang der Türkei hat Österreich einen Platz in den zehnt meist besuchten Ländern eingenommen.



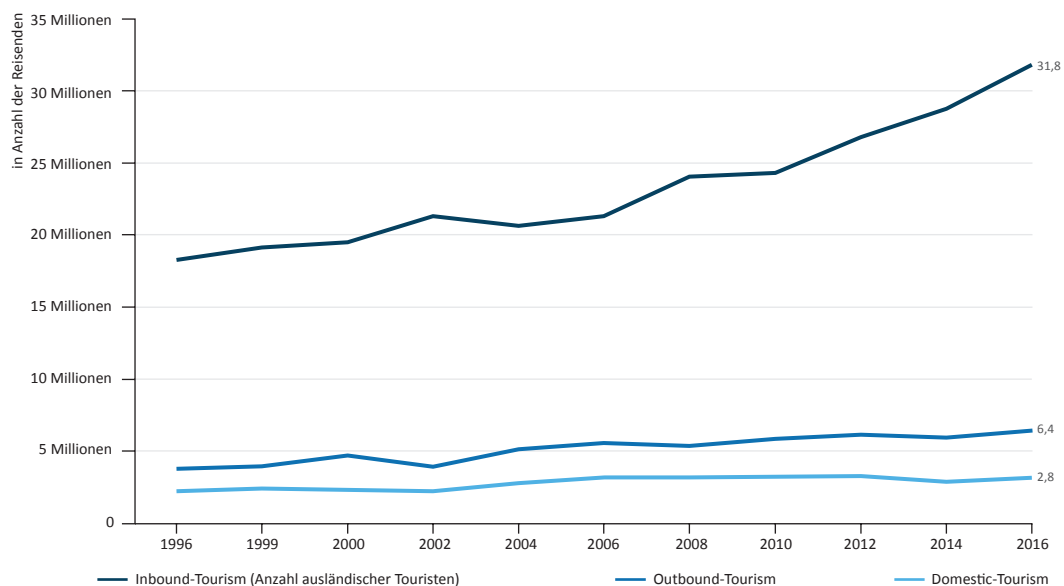
**Abbildung 17:** Die zehn am meist besuchten Länder der internationalen Touristenankünfte im Jahr 2016

(Quelle: eigene Darstellung nach World Tourism Organization 2017: 8-11)

## 2.5 Bedeutung von Tourismus in Österreich

Wie sich anhand der vorliegenden Statistiken (siehe Abbildung 16 und 17) erkennen lässt, hat sich seit dem Beginn der Hochphase Europa, und somit auch Österreich, zu einem der tourismusintensivsten Länder weltweit im Reiseverkehr entwickelt. Zwar reichen die ersten Entwicklungen des Tourismus in Österreich bis in die Vorphase zurück, allerdings entwickelte sich die Tourismusbranche in der österreichischen Wirtschaft erst ab der Hochphase zu einem sehr bedeutenden Sektor. Mit Beginn der Globalisierung, einigen Konjunkturschwächen und dem veränderten Reiseverhalten der Touristen, konnten gerade bei den traditionellen europäischen Tourismusregionen kleinere Beeinträchtigungen erkannt werden - wie zum Beispiel in den Alpenregionen (vgl. Smeral 2005: 11ff., 33, 36).

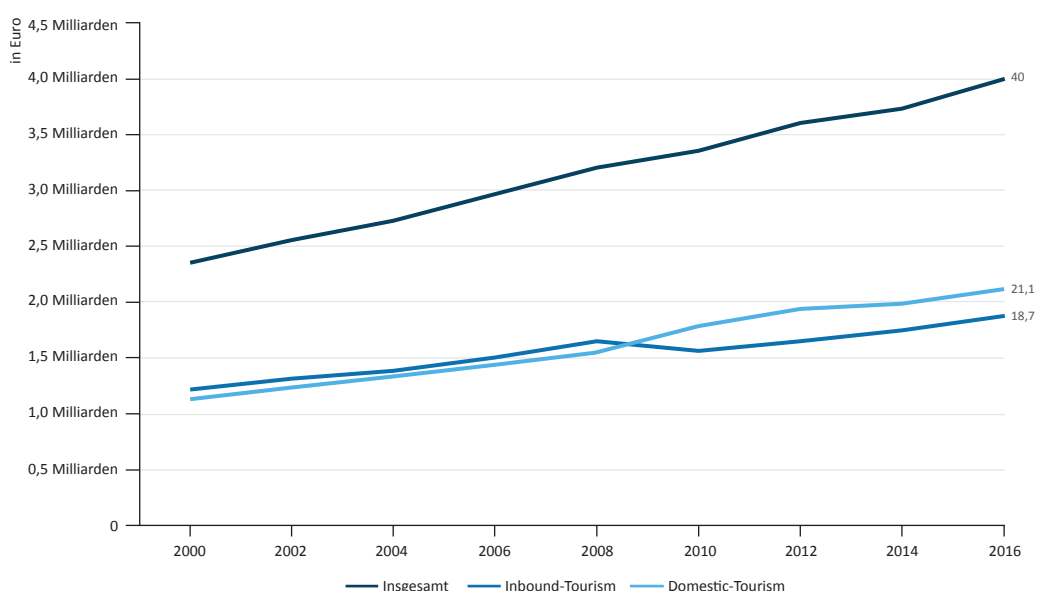
Wie in Abbildung 18 deutlich wird, ist der Inbound-Tourism im Vergleich zum Outbound-Tourism sehr stark ausgeprägt – wobei der Outbound-Tourism und der Domestic-Tourism in einem Zeitraum von 1996 bis 2016 nahezu parallel verlaufen. Ein signifikanter Einbruch des Inbound-Tourism ist vor allem im Zeitraum zwischen 2002 und 2004 zu erkennen und war auf die anhaltende Konjunkturschwäche wichtiger Herkunftsländer zurückzuführen, seit dem Jahr 2010 steigt er kontinuierlich an (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, 2005). Deutlich zu erkennen ist auch, dass der Outbound-Tourism seit dem Jahr 2002 einen kontinuierlichen Anteilsgewinn an Auslandsreisen unter der österreichischen Bevölkerung verzeichnet. Anzumerken ist, dass die erhobenen Daten zum einen vorrangig im touristischen Kernbereich berücksichtigt wurden und zum anderen es sich hierbei nicht um die Anzahl der An- und Abflüge handelt (wie unter Abbildung 17 dargestellt ist), sondern sich auf die Anzahl der reisenden Personen bezieht.



**Abbildung 18:** Vergleich von Inbound-, Outbound- und Domestic-Tourism in Österreich von 1996 bis 2016

(Quelle: eigene Berechnung und eigene Darstellung nach Statistik Austria, 2017b; Statistik Austria, 2017c)

Wird für das Kalenderjahr 2016 das Gesamtvolumen im Inbound- und Domestic-Tourism betrachtet, so konnten insgesamt 41,5 Mio. Touristen verzeichnet werden (+5,2 % gegenüber 2015). Dabei lag das Nächtigungsvolumen im Jahr 2016 bei 140,8 Mio. und erreicht mit einer Steigerung zum Vorjahr von 4,1 % einen neuen Rekordwert - wobei ein kontinuierlicher Rücklauf der Aufenthaltsdauer zu erkennen ist und nun bei 3,4 Nächten (2006: 4,0 Nächte) liegt (vgl. Statistik Austria, 2017c). Für eine Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Österreich, ist vor allem das Ausgabeverhalten der Reisenden entscheidend wichtig. Die Gesamtausgaben des Inbound- und Domestic-Tourism erreichte, unter Berücksichtigung des touristischen Kern- und Randbereiches, 2016 ein Volumen von 40 Mrd. Euro (+4,1 % gegenüber 2015). Davon entfielen auf den Domestic-Tourism 52,8 %, auf den Inbound-Tourism 46,9 % und auf die Wochenendhäuser und Zweitwohnsitze 0,3 % (vgl. Statistik Austria, 2017d).

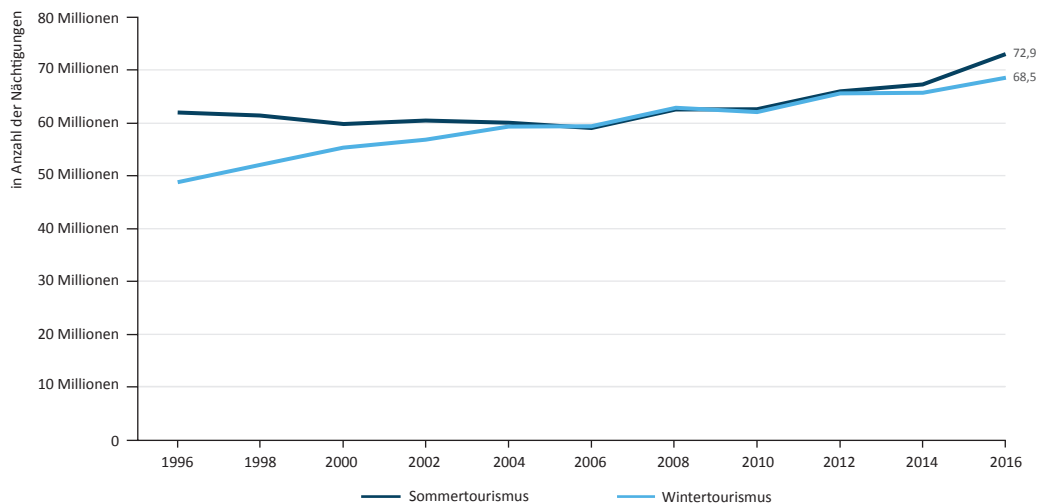


**Abbildung 19:** Vergleich der Gesamtausgaben des Inbound- und Domestic-Tourism in Österreich von 2000 bis 2016  
(Quelle: eigene Darstellung nach Statistik Austria, 2017d)

Dabei konnten im Jahr 2016 insgesamt 734.000 Menschen beschäftigt werden - immerhin 16,9 % der Gesamtbeschäftigung in Österreich - welche für die Tourismusbranche direkt oder indirekt tätig waren (Hotellerie, Gastronomie, Reiseveranstalter, Reiseausrüster, Kunst/Kultur etc.). Bis zum Jahr 2027 wird ein Anstieg auf 883.000 Arbeitsplätze (20,1 % der Gesamtbeschäftigten) prognostiziert (vgl. World Travel & Tourism Council 2017: 1; Petermann 1998: 42).

Aber nicht nur die räumliche Betrachtung ist für dessen Bewertung von Interesse, sondern auch hinsichtlich der zeitlichen Verteilung ist die Betrachtung der unterschiedlichen Tourismusströme interessant. So lässt sich der Tourismus in Österreich in saisonale Abschnitte charakterisieren, welcher vor allem in den Sommer- und Wintertourismus unterschieden wird. Anhand der Abbildung 19 ist ersichtlich, wie der Sommertourismus gegenüber dem Wintertourismus bereits seit 20 Jahren leichte Vorteile hat.





**Abbildung 20:** Saisonale Verteilung des Tourismus in Österreich von 1996 bis 2016

(Quelle: eigene Darstellung nach Statistik Austria, 2017e)

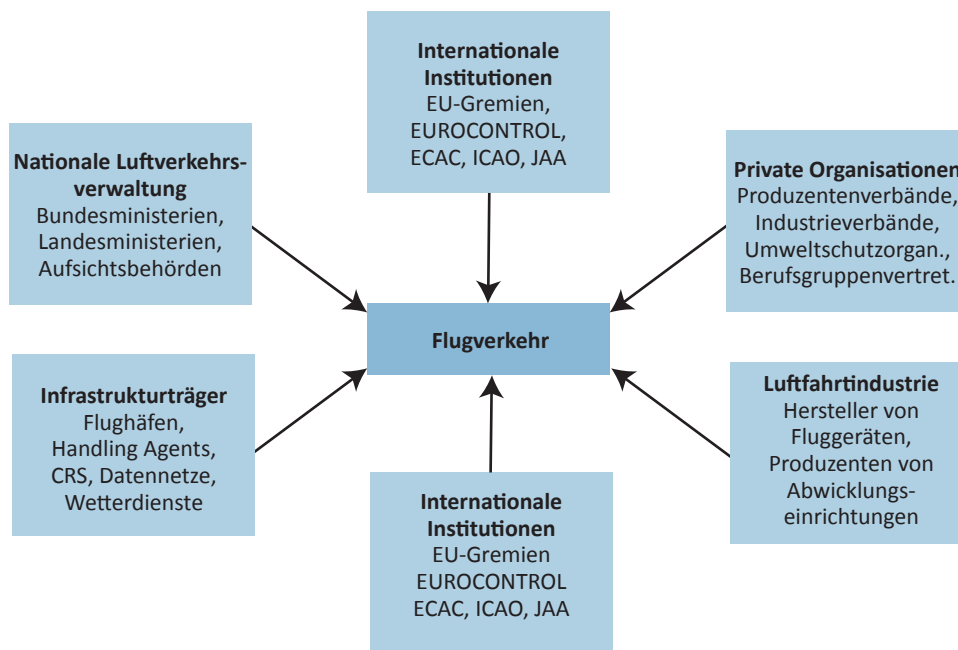
Von 2004 bis 2012 näherte sich der Wintertourismus zwar kontinuierlich dem Sommertourismus an, allerdings verliert er seit 2014 immer mehr an Bedeutung. Im Jahr 1996 betrug das Verhältnis des Sommer- und Wintertourismus 56 % zu 44 % und hat sich im Jahr 2016 auf 52 % zu 48% verschoben – im Jahr 1965 war es sogar ein Verhältnis von 78 % zu 22 % (Statistik Austria, 2017e). Das Jahr 2008/09 war für den Wintertourismus trotz der Wirtschaftskrise einer der erfolgreichsten Saison und ist durch den vorlaufenden Trend des Skitourismus sowie der in dieser Saison hervorragenden Schneesituation zu begründen (vgl. Smeral 2005: 52). Der Sommertourismus wies zwar von 1996 bis 2006 eine sinkende Tendenz auf, konnte sich aber ab 2008 wieder erholen – was sich mit der im Sommer 2008 stattgefundenen Fussball-Europameisterschaft begründen lässt. Wobei der Wintertourismus aus wirtschaftlicher Sicht gegenüber dem Sommertourismus für die Tourismuswirtschaft lukrativer ist, so gaben die Winter-Urlaubsreisenden in Österreich pro Kopf und Tag 27€ mehr aus (vgl. der Sommersaison 2014 und Wintersaison 2013/14) (vgl. Wirtschaftskammer Österreich, 2017). Die genannten Zahlen verdeutlichen die Bedeutung des Tourismus in Österreich. Gerade für den ländlichen und alpinen Raum ist der Tourismus ein existentieller Faktor geworden und bildet einen wichtigen Wirtschaftszweig. Dabei sind diese Entwicklungen mit Vorsicht zu interpretieren – zum einen bevorzugen gerade die KonsumentenInnen aus Ersparnisgründen günstigere Reiseformen und Reisekomponenten, wo auch die wachsende Zahl an InternetnutzerInnen einen weiteren preis- und qualitätsdämpfer darstellt, und zum anderen muss auch berücksichtigt werden, dass in den erfassten Umsätzen auch die Ausgaben von entgeltlichen Unterkünften, welche nicht mit den Übernachtungen zusammenhängen, für Verzerrungen sorgen (vgl. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft 2017a: 16). Der Tourismus schafft und sichert in Österreich Arbeitsplätze und erhöht die Lebensbedingungen. Allerdings führt diese touristische Entwicklung auch zu Abhängigkeiten, Entwicklungsnotwendigkeiten und Entwicklungsmöglichkeiten.

## 2.6 Touristischer Flugverkehr

Der Luftfahrtpionier und Schriftsteller Alfred Hildebrandt schrieb einmal: „Von Stadt zu Stadt, von Land zu Land, von Kontinent zu Kontinent, von Planet zu Planet! Das sind die Etappen, welche die Fortschritte im Flugwesen begrenzen“ (Spode 2013: 331, zitiert nach Hildebrandt 1926: 188). Das war im Jahr 1926, die Blütezeit der Entwicklungsphase. Über 90 Jahre später ist der Flugverkehr mit der Entwicklung der wesentlichen touristischen Epochen zu einem der dynamischsten Verkehrsmittel im Verkehrssystem geworden und hat einen entscheidenden Einfluss auf den internationalen Tourismus (vgl. Kapitel 2.1.2 sowie Kapitel 2.3). Das Ziel dieses Kapitels ist es, für die weitere thematische Bearbeitung ein einheitliches Verständnis des Luftverkehrs darzulegen und wesentliche Komponente abzugrenzen. Dabei findet unter Berücksichtigung des Forschungsgegenstandes die Aufmerksamkeit auf die Struktur des Luftverkehrs, eine Abgrenzung der Fluggesellschaften, der Vertriebspolitik, der Flughäfen sowie deren volkswirtschaftlichen Auswirkungen.

### 2.6.1 Struktur des Flugverkehrs

Mit unterschiedlichen Organisationen sowie mit zwischenstaatlichen Verträgen, Unternehmensstrategien, öffentliche Aufgaben und vielen weiteren AkteurInnen stellt der Flugverkehr einen Systemverbund dar. Dabei sind vor allem die staatlichen Institutionen (z.B. Ministerien, Aufsichtsbehörden) sowie privatrechtlichen Organen (z.B. Berufsgruppen, Industrieverbände) zu unterscheiden (vgl. Freyer 2015: 214). Auf internationaler Ebene zählt z.B. die International Civil Aviation Organization (ICAO), auf nationaler Ebene zählt z.B. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und auf Landesebene zählt z.B. die Austro Control GmbH oder der Österreichische Aeroclub (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, o.J.). Bei den privatrechtlichen Organen ist die Luftfahrtindustrie mit der Entwicklung von qualitativen und quantitativen Entwicklungen des Flugverkehrs beschäftigt, darunter zählen z.B. Navigationssysteme oder die Produktion von Triebwerken. Des Weiteren bestehen auch noch Interessenverbände (z.B. International Air Transport Association (IATA)), Bezirksverwaltungsbehörden (z.B. bei Angelegenheiten bei Luftfahrthindernissen oder der Durchführung von Luftfahrtangelegenheiten) sowie Infrastrukturträger (z.B. Flughäfen) und Finanzierungsinstitutionen (vgl. Freyer 2015: 214; Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, o.J.).



**Abbildung 21:** Struktur des Flugverkehrs

(Quelle: eigene Darstellung nach Freyer 2015: 213)

### 2.6.2 Unterscheidung Linien- und Charterflugverkehr

Die zivile Luftfahrt lässt sich in die Bereiche der kommerziellen Luftfahrt (darunter zählt der Linien- und Charterflug) und in die allgemeine Luftfahrt (darunter ist der Bedarfs- und nicht gewerbliche Flugverkehr zugerechnet) einteilen. Laut Angaben des BMVIT sind 16 Betriebe der kommerziellen sowie 18 Betriebe des allgemeinen Flugverkehrs tätig – zusätzlich decken weitere 6 Betriebe beide Branchen ab. In Österreich stehen für die Dienstleistungen insgesamt 146 Maschinen zur Verfügung, wovon Austria Airlines den höchsten Anteil besitzt und in Österreich das einzige Großunternehmen in der Luftfahrt ist. Hinsichtlich des Flugverkehrs wird im Tourismus in den Linienflugverkehr und in den Charterflugverkehr unterschieden. Beide Begriffe weisen zwar Gemeinsamkeiten in Bezug des Abfluggewichtes auf (ab 5.700 kg), allerdings haben auch diese beiden Begriffe unterschiedliche Charakteristiken und werden für ein besseres Verständnis im nachfolgenden näher erläutert (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2015: 24ff.).

#### Linienflugverkehr

Der Linienflugverkehr ist eine regelmäßige Verbindung mit festgelegten Tarifsystemen. Er kennzeichnet sich also in Form einer Bindung an festgelegte Linien oder Strecken, ist für die Öffentlichkeit zugänglich und besitzt eine Regelmäßigkeit (z.B. festgelegte Tarife und Zeiten über einen längeren Zeitraum). Dabei werden die Tarife der Linienfluggesellschaften auf internationaler Ebene innerhalb des Interessenverbandes IATA festgelegt und müssen vom Bundesministerium genehmigt werden (vgl. Freyer 2015: 215f.).

### Charterflugverkehr

Gegenüber dem Linienflugverkehr ist der Charterflugverkehr (teilweise auch Bedarfs- oder Ferienflugverkehr genannt) kein regelmäßiger Verkehr, es besteht kein öffentlicher Zugang und hat auch keine festgelegten Tarife. Der Charterflug wird vorrangig für Pauschalarrangement von Reiseveranstaltern verwendet und dient eher der Punkt-zu-Punkt-Verbindung. Zwar besteht die Möglichkeit von bestimmten Personengruppen oder Unternehmen einen Charterflug durchzuführen, dies bedarf allerdings einer Genehmigung des Bundesministeriums. Für dessen Genehmigung sind bestimmte Auflagen notwendig, z.B. dass die Hin- und Rückreise von denselben Flughäfen stattfindet oder ein Mindestaufenthalt der beförderten Gäste vorhanden ist (vgl. Freyer 2015: 216ff.).

#### 2.6.3 Vertriebspolitik im österreichischen Luftverkehr

In Österreich besteht eine Vielzahl von Flughäfen, welche eine kommerzielle Luftfahrt anbieten. Eine Übersicht zu den kommerziellen Verkehrsflughäfen in Österreich befindet sich in Abbildung 22. Mit Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg und Wien sind alle kommerziellen Verkehrsflughäfen an das internationale Flugnetz angeschlossen und besitzen einen IATA-Flughafencode, mit welchem es eine internationale Vereinheitlichung ermöglicht, die gerade bei der Beförderung oder bei den Abfertigungsschritten der Passagiere notwendig ist. Dabei werden alle internationalen Flughäfen in Österreich meist privat oder öffentlich betrieben. Mit der Globalisierung und der stetig wachsenden Zahl von Flugreisenden, ist auch ein zunehmender Bedarf an Investitionen notwendig, um dem wachsenden Wettbewerb sowie der erhöhten Verkehrsnachfrage nachzukommen. Mit den Beteiligungs- und Eigentumsstrukturen sind die österreichischen Flughäfen zu multifunktionalen Dienstleistungszentren geworden.

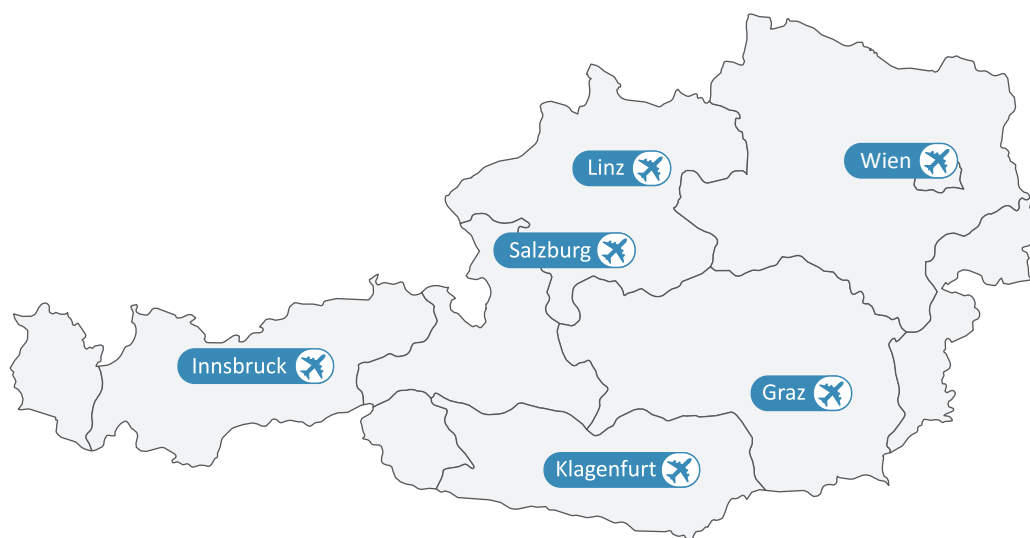


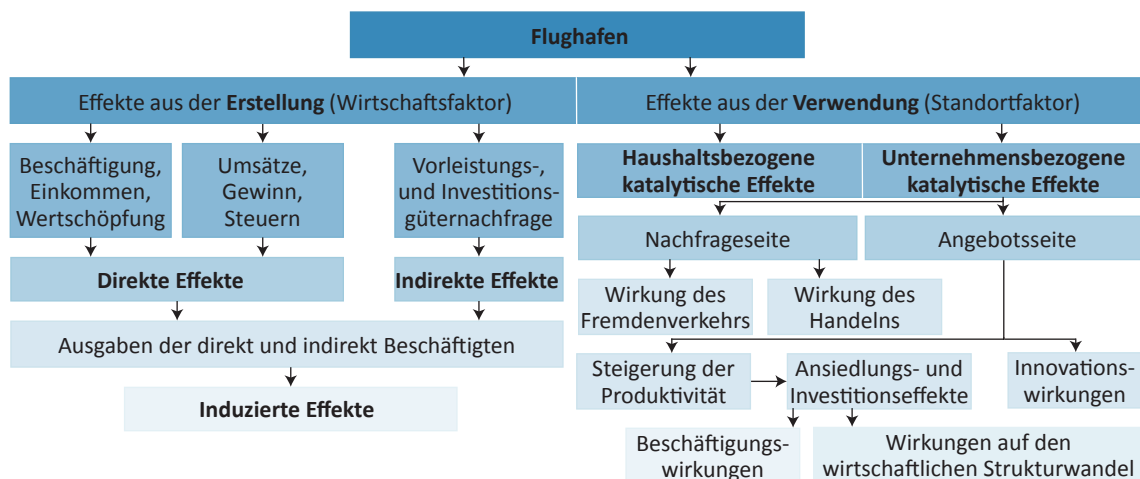
Abbildung 22: Kommerzielle Flughäfen in Österreich

(Quelle: eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, o.J.b)

Viele Flughäfen haben sich bereits zu einer Art „Freizeitzentrum“ entwickelt, wo nicht nur der Beginn oder das Ende als Zwischenstation der Reisenden genutzt wird, sondern durch die zahlreichen Restaurants oder Geschäfte zum Verweilen und Konsumieren. Anders als Urlaubsreisende, sind die Geschäftsreisenden – die Geschäftsreisenden verweilen selten, wie die Urlaubsreisenden, in Restaurants oder Cafés, sondern wünschen sich eher ein hohes Maß an Flexibilität und einem reibungslosen Beförderungsablauf (vgl. ebd.: 228-231).

#### 2.6.4 Volkswirtschaftliche Auswirkungen eines Flughafens

Flughäfen haben nicht nur Auswirkungen auf die volkswirtschaftlichen Entwicklungen einer Region, sondern tragen mit ihren unterschiedlichen Effekten auch auf die Wertschöpfung von Unternehmen bei. So sind Flughäfen nicht nur Arbeitgeber, sondern stehen mit ihren Effekten auch auf die Beschäftigung unterschiedlicher Unternehmen im direkten oder indirekten Zusammenhang. Um den Wettbewerbsdruck stand halten zu können, tätigen Flughäfen laufend Investitionen, damit infrastrukturelle (z.B. Landebahnen) oder technische (z.B. im Bereich der Sicherheitskontrollen) Notwendigkeiten angepasst werden können. Diese Investitionen werden als Indirekte Effekte bezeichnet, weil diese auf Nachfrage durch den Flughafenbetreiber entstehen. Direkte Effekte entstehen dagegen bei Betriebsabhängigen Tätigkeiten zum Flughafen (z.B. Shuttleservice, Bäckerei) - wenn ein Flughafenbetrieb seine Tätigkeiten einstellt, ist entsprechend die Existenz des jeweiligen Unternehmens gefährdet. Des Weiteren werden die volkswirtschaftlichen Effekte noch nach den induzierten Effekten (z.B. Löhne, Gehälter der Beschäftigten durch Güter- und Dienstleistungen) sowie den katalysierten Effekten (z.B. günstige Reise-, Liefer- und Exportmöglichkeiten für Unternehmen durch den Standortfaktor des Flughafens) unterschieden. Aus diesem Grund haben vor allem Regionen, welche ein Flughafen mit einem internationalen Fluglinienanschluss aufweisen, im nationalen Vergleich Spitzenwerte beim BIP je Einwohner (vgl. Mensen 2007: 925-931; Kapitel 2.5).



**Abbildung 23:** Volkswirtschaftliche Auswirkungen eines Flughafens

(Quelle: eigene Darstellung nach European Center for Aviation Development – ECAD GmbH 2008: 12)

## **2.7 Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Tourismus in Österreich**

Anhand der vorangestellten zeitlichen Entwicklungen wird schnell die Wichtigkeit des Tourismus in Österreich ersichtlich. Wie bereits unter Kapitel 2.5 erwähnt wurde, sind diese Entwicklungen mit Vorsicht zu interpretieren und langfristige Prognosen tragen im Tourismus eine Unsicherheit mit sich. Der Tourismus kann nicht aufgrund seiner funktionalen Eigenschaft getrennt betrachtet werden und steht im Kontext vieler weiteren Faktoren (vgl. Kapitel 2.2). Dabei werden die Struktur und der Umfang des Tourismus allein durch den Konsum in den verschiedenen Bereichen bestimmt und müssen mit seinen Einflussfaktoren gemeinsam beurteilt werden (vgl. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft 2017a: 24). Es ist aus diesem Grund in der vorliegenden Arbeit wichtig, nicht nur die Hürden einer Planung und Durchführung von Urlaubsreisen im Rahmen einer Flugreise zu erkennen und durch Maßnahmen oder Strategien ein bedarfsgerechtes Angebot zu ermöglichen, sondern diese Entwicklungen gemeinsam mit den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, technologischen, politischen sowie ökologischen Rahmenbedingungen zu betrachten.

### **2.7.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

Wesentlich ist nicht die Anzahl von getätigten Nächtigungen, sondern die getätigten Ausgaben (vgl. Kapitel 2.5). Der erbrachte Umsatz ist ein wesentlicher Indikator für das Wirtschaftswachstum, woraus das BIP resultiert (vgl. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft 2017a: 4). Für Österreich sind die wichtigsten Herkunftsländer Deutschland, Schweiz, Niederlande, Vereinigtes Königreich, Frankreich, Belgien, USA, Italien und Luxemburg (vgl. Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018a). Für das Wirtschaftswachstum ist es wichtig, speziell aus diesen Ländern die BIP-Entwicklungen zu prognostizieren. Generell tendiert die Arbeitsmarktsituation zu flexibleren Arbeitszeiten (z.B. Zeitverträgen) und das erhöhte Angebot von Teilzeitjobs (z.B. der 20 Std./Woche). Diese Faktoren tragen zu einer erheblichen Entzerrung der Reise- und Ausflugsströme bei (vgl. Smeral 2005: 153ff.). So ist davon auszugehen, dass sich vor allem durch diese Länder der österreichische BIP in Zukunft erhöhen und es zu einem Anstieg der Nutzung von Flugzeug, Bus oder Bahn geben wird. Diese Faktoren sind in der zukünftigen Planung zu berücksichtigen.

### **2.7.2 Gesellschaftliche Rahmenbedingungen**

Das Wachstum sowie die Struktur innerhalb der Bevölkerung hat einen erheblichen Einfluss auf die Tourismusedwicklung. Dabei liegt das grundlegende Problem am weltweiten Bevölkerungswachstum, was vor allem die Entwicklungsländer betrifft. Bereits seit einigen Jahrzehnten ist gegenüber der Bevölkerung im Norden ein Übergewicht einer sozial und

wirtschaftlich schwächeren Mehrheit im Süden erkennbar. Der Wunsch über einen Ausgleich des sozial und wirtschaftlich erkennbaren Nord-Süd-Gefälle und der mit sich bringenden stärkeren Partizipation und Wohlstand wird innerhalb der Bevölkerung seit Jahren immer deutlicher. Durch die europäische Osterweiterung ist aufgrund der anstehenden Wirtschafts- und Sozialprobleme eine Massenwanderung entstanden, wodurch Westeuropa zu einem Einwanderungsmagneten resultiert und vor allem eine Nachfrage nach Arbeit und Wohlstand vorhanden ist. Trotz der zunehmenden Umsiedlungen nach Westeuropa, wird sich die Altersstruktur der Bevölkerung in die älteren Jahrgänge verschieben. Zahlreiche Untersuchungen ergaben (z.B. Zellmann, Peter; Mayrhofer, Sonja (Hg.) 2015: Die Urlaubsrepublik - Die Zukunft des Tourismus in Österreich, Manz.), dass mit zunehmenden Alter sich die Reiseintensität verringert – wobei die höchste Reiseintensität das mittlere Alter hat. Durch die altersspezifische Reiseintensität ergibt das langfristig einen Rückgang der Reiseintensität. Damit der zu erwartende Rückgang der Reiseintensität vorgebeugt werden kann, ist es für die zukünftige Entwicklung wesentlich, die Aspekte

- des **Einkommenswachstums** (für einen Anstieg der Reiseneigung),
- die **Zunahme der Frauen** (für die ökonomische Bedeutung),
- **steigende Bildung** (wie die Fremdsprachenkenntnisse),
- weitere **Entwicklung des Jugendtourismus**,
- die **Verbesserung des Gesundheitszustands** bei älteren Personen sowie
- die **Verhaltensänderungen** der altersspezifischen Reiseintensität

zu beachten. Die altersspezifischen Veränderungen in der Gesellschaft bedeutet eine Herausforderung für die Tourismuswirtschaft auf die Angebotsgestaltung – weitere wichtige Faktoren sind die sinkenden Haushaltsgrößen und die fortschreitende Urbanisierung (vgl. Smeral 2005: 158ff.).

### 2.7.3 Technologische Rahmenbedingungen

Wie bereits unter Kapitel 2.3 dargestellt, lassen sich die Entwicklungen der touristischen Mobilität in bisher vier wesentliche Epochen einteilen. Während die Kutsche oder die Schiffe die Grundlage für das Reisen bildeten, war es vor allem die Bahn, welche den modernen Tourismus überhaupt erst ermöglichte – die Entwicklung des Pkw's veränderte anschließend entscheidend die Lebensstile und Reisegewohnheiten. Der Pkw wird auch in Zukunft eines der wichtigsten Verkehrsmittel bleiben und aufgrund seiner technologischen Verbesserung (z.B. durch den

Komfort, der Straßen etc.) vor allem auf Kurzstrecken für den Tourismus relevant sein. Seit dem die Entwicklung der Flugzeugtechnologie von Jahr zu Jahr voranschreitet, erhöht sich auch die Anzahl des internationalen Tourismus (vgl. Kapitel 2.4 und Kapitel 2.5). Für die Lang- und Mittelstrecken ist ein Wachstum des Flugzeugtransports zu erwarten und steigert die Nutzung sowie die Nachfrage vor allem durch

- die **Zunahme der technischen Sicherheit**,
- der **Passagieraufnahmefähigkeiten eines Flugzeuges**,
- der **Reisegeschwindigkeit**,
- der **höhere Komfort** sowie
- die **günstige Preispolitik** der Airlines.

Entlang der Mobilitätskette ist eine Weiterentwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie (z.B. Verbesserungen in der Information, effizientere Reservierungssysteme etc.) zu erwarten und wird die Entwicklung des Reiseverkehrs (bevorzugt dann natürlich auch mit dem Flugzeug) deutlich stimulieren (vgl. Smeral 2005: 168f.).

#### **2.7.4 Politische Rahmenbedingungen**

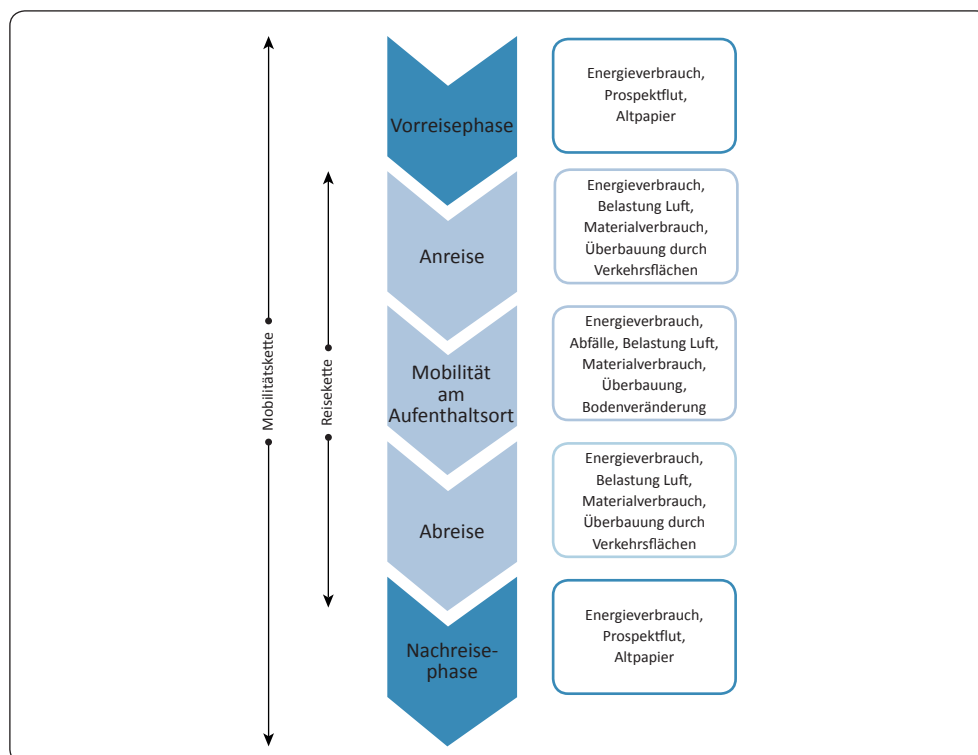
Durch die Gründung der Europäischen Union und dem damit verbundenen Beitritt Österreichs, kam es in Bezug auf die Tourismuspolitik zu nationalen und internationalen Veränderungen der politischen Rahmenbedingungen und hatte durch diesen Prozess Auswirkungen auf die Volkswirtschaft. Der erhöhte Wettbewerb lässt zwar eine Expansionsmöglichkeit zu, allerdings profitieren davon hauptsächlich größere Unternehmen (z.B. Reiseveranstalter, Hotelketten). Kleinere und mittlere Unternehmen werden dabei allerdings benachteiligt, da aufgrund der begrenzten Kapazitäten sich eine Behauptung am Markt für sehr schwierig gestalten lässt. Dabei wird der Wettbewerb sich bei der Produktdifferenzierung erhöhen, da das Aufspüren von Marktnischen gerade für die kleinen und mittleren Unternehmen die Existenzgrundlage darstellt. Dabei stimulieren gerade die vier Grundfreiheiten (Niederlassungsfreiheit und der freie Dienstleistungsverkehr, freier Personenverkehr, freier Warenverkehr und freier Kapital- und Zahlungsverkehr) den Tourismus (vgl. Smeral 2005: 170ff.).

#### **2.7.5 Ökologische Rahmenbedingungen**

Die erhöhte Nachfrage nach Freizeitaktivitäten und dem daraus resultierenden Wachstum an Urlaubsreisende ist auch mit dem Gebrauch von Umweltgütern verbunden. Aufgrund der



stark räumlichen und zeitlichen Konzentration des Tourismus haben viele Tourismusgebiete bereits ihre Grenzen erreicht oder vielleicht bereits schon überschritten. Eine Entzerrung der zeitlichen und räumlichen Konzentration der Tourismuskonsums ist nicht nur eine Chance die Tourismusgebiete zu entlasten, sondern wird in Folge dessen auch eine Wachstumschance bedeuten. Auf der einen Seite führen die überlasteten Tourismusgebiete zu einer Unbehaglichkeit der Urlaubsreisenden und senken dadurch die Umwelt- und Freizeitqualität sowie der Lebens- und Freizeiträume – als Ergebnis beschwerten sich die Urlaubsreisenden über die Urlaubsreisenden. Ein Nachteil kann dadurch vor allem die Bereitschaft zum Konsumieren sein und somit läuft die Gefahr durch steigende Kosten Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen zu müssen (vgl. Smeral 2005: 179ff.; Ötztal Tourismus, 10.01.2018). Auf der anderen Seite nimmt der erhöhte Tourismus einen belastenden Einfluss auf die Umwelt – wie zum Beispiel durch die erhöhten Emissionen des (Flug-)Verkehrs, die Versiegelung des Bodens durch den Ausbau von Straßen oder durch Veränderungen der Landschaft infolge von Infrastrukturellen Notwendigkeiten (z.B. Kläranlagen). Der einzig positive Effekt stellt hierbei der erhöhte Problemdruck dar. Akteure auf allen Ebenen sind gleichermaßen gefordert, zielgerichtete Lösungen auf die anstehenden und zukünftigen Probleme zu finden (z.B. durch die weitere Entwicklung und Implementierung von nachhaltigen Verkehrssystemen) (vgl. Bieger, 1998).



**Abbildung 24:** Ökologische Belastung in Abhängigkeit der Mobilitätskette im Tourismus

(Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Bieger, 1998; Schad et al. 2008: 8)



### 3 GEGENWÄRTIGE SITUATION

Die theoretische Grundlagenanalyse unter Kapitel 2 hebt die Wichtigkeit von ökonomischen Perspektiven (wie z.B. Infrastruktureinrichtungen oder der Reduzierung von Verkehrsströmen) sowie von außerökonomischen Perspektiven (wie z.B. das Schaffen von umweltfreundlichen Innovationen und Minimierung des Ressourcenverbrauchs) hervor. Für ein zukünftiges und nachhaltiges Herausarbeiten von Handlungsempfehlungen ist es unerlässlich für das Bundesland Tirol eine Analyse und Zustandsbeschreibung durchzuführen. Diese Herangehensweise ermöglicht die Vermeidung von falschen Entscheidungen durch unzureichende Kenntnisse zu Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Untersuchungsgebietes. Im folgenden Kapitel werden für die Problemwahrnehmungen im Bundesland Tirol die spezifischen Eigenschaften sowie das Leistungsangebot in seiner gegenwärtigen Situation beschrieben und dienen dem weiteren Verlauf dieser Diplomarbeit als Vergleich zu den ökonomischen und außerökonomischen Gegebenheiten.

#### 3.1 Ein kurzer Überblick über Tirol

##### 3.1.1 Geografische Lage

Das Untersuchungsgebiet ist ein in Österreich westlich gelegenes Bundesland sowie im Norden und Osten ein Teil der Alpenregion. Es wird im Westen durch Vorarlberg, im Osten durch die Bundesländer Salzburg und Kärnten, im Norden durch den deutschen Freistaat Bayern, im Süd-Westen durch Kanton-Graubünden in der Schweiz und im Süden durch Südtirol und der Provinz Belluno in Italien abgegrenzt. Das Bundesland Tirol ist mit einer Fläche von 12.648 km<sup>2</sup> und einem Flächenanteil von 15,1 % das drittgrößte Bundesland in Österreich (vgl. Wirtschaftskammer Tirol 2017: 6ff.).



**Abbildung 25:** Geografische Lage des Untersuchungsgebietes  
(Quelle: eigene Darstellung)

### 3.1.2 Landschaftsökologie

Das Bundesland Tirol besteht aus insgesamt 279 Gemeinden bei einer Flächenverteilung in neun politische Bezirke und genießt aufgrund seiner geografischen Lage, den topografischen Eigenschaften sowie seinen unterschiedlichen Höhenstufen eine besondere Vielfalt an Arten und Lebensräumen. Dabei weist die Region, insbesondere der südliche Teil, einen hohen Waldanteil von 36,9 % auf. Die Struktur des Waldes charakterisiert sich in der Alpenregion Gürtelartig durch die Täler - die Alpen haben zum Vergleich einen Flächenanteil von 26,3 % (vgl. ebd.: 10f.). Die europäische Union nahm insgesamt 13 Gebiete (z.B. Alpenpark Karwendel, Nationalpark Hohe Tauern) in das Projekt Natura 2000 auf – dabei haben die Natura 2000 Gebiete einen Flächenanteil von 14,5 % in Tirol (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.a).



**Abbildung 26:** Verwaltungsbezirke des Untersuchungsgebietes  
(Quelle: eigene Darstellung)

### 3.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Im Bundesland Tirol leben derzeit insgesamt 746.153 Menschen (Stand: Jänner 2017). Das entspricht eine Bevölkerungsdichte von 59 EinwohnerInnen pro km<sup>2</sup> sowie einem prozentualen Anteil von 8,5 % an Österreich. Dabei verzeichnete das Bundesland Tirol in den letzten Jahren einen kontinuierlichen Anstieg der Bevölkerung und ist nach Wien (21,3 %), Niederösterreich (19,0 %), Oberösterreich (16,7 %) und der Steiermark (14,1 %) das fünftgrößte Bundesland Österreichs und hat sich seit 1869 verdreifacht. Auffallend ist die große Bevölkerungsveränderung zwischen 1951 und 1971 mit einer Zunahme von 17,6 %. Unter Berücksichtigung des Bevölkerungsanstiegs, ist Tirol sogar das drittstärkste Bundesland in Österreich. Die Bevölkerungszuwächse sind fast zur Hälfte auf den Geburtenüberschuss und zur anderen Hälfte auf die Zuwanderung zurückzuführen (vgl. Statistik Austria, 2018f; Statistik Austria, 2017g).

## 3.2 Tourismusstandort Tirol

### 3.2.1 Die Entwicklung des Tourismus in Tirol

Die Entwicklung des Tourismus und der dadurch entstandene Fremdenverkehr geht in Tirol bis in das 17. Jahrhundert zurück, als die Täler vorzugsweise für die Handelsrouten genutzt wurden. In dieser Zeit galten die Berge, aufgrund von Schlechtwettereinbrüchen, als gefährlich und die Wege und Straßen waren sehr schlecht ausgebaut. Nur wer es als äußerst notwendig ansah, unternahm eine Reise über die Berge – so wie DiplomatInnen, SoldatInnen oder Kunstschaffende. Mit Kutsche oder dem Fuhrwerk lag die zurückgelegte Strecke bei 30-35 km am Tag - da eine Reise nur Tagsüber stattfinden konnte, entstanden auf diesen Strecken die ersten Gasthäuser, Klöster, Hospizen und Herbergen. Im 19. Jahrhundert begannen die EngländerInnen sich für die Alpen zu interessieren und so nutzten vor allem zahlreiche MalerInnen, NaturwissenschaftlerInnen oder AbenteurerInnen das Erkunden oder die zu erkletternden Alpen (vgl. Kapitel 2.3). Große Aufmerksamkeit fand zunächst allein der Sommertourismus, wo im Zuge dessen der Ausbau des Straßennetzes und vermehrt Beherbergungen und Kurorte entstanden. Mit dem Bau der Eisenbahnlinie ab 1854 durch Tirol (Unterinntal-, Brenner-, Albergbahn und später Mittenwaldbahn), wurde der Fremdenverkehr revolutioniert. Nun war es dem Reisenden möglich, viel schneller und bequemer seine Aufenthaltsorte zu ändern und mit Zunahme der Industrialisierung erlebte das Bundesland Tirol einen Aufschwung des Tourismus. Mit dem Zuwachs an TouristInnen, entstanden weitere zahlreiche Beherbergungen (wie in Meran, Gries oder Bozen). Die meisten Beherbergungsbetriebe entstanden in den neuen Fremdenverkehrsorten sehr oft in der Nähe zu Bahnhöfen. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges brach zunächst der Fremdenverkehr stark ein, welcher sich allerdings in den 1920er Jahren erholt hatte und einen neuen Aufschwung erlebte – es entstand nun zum Sommertourismus auch der Wintertourismus und der Wintersport fand immer mehr an großer Beliebtheit (vgl. Verein für Heimatschutz und Heimatpflege in Nord- und Osttirol, o.J.). Nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges brach der Tourismus in Tirol erneut ein, welcher sich allerdings nach dem Ende zügig erholte und vor allem in den ersten Jahrzehnten vorrangig durch den Sommertourismus stark anstieg. In den 1970er Jahren stagnierte der Sommertourismus in Tirol, im Laufe der 1980er Jahre entwickelte sich der klassische Zweisaisonentourismus und einige Jahre war die Wintersaison für Tirol sogar prägender. Die Stagnation des Sommertourismus Anfang der 1970er Jahre hängt auch mit dem Ausbau der Infrastruktur zusammen – die Mittelmeerländer gewannen stark an touristischer Bedeutung. Zudem begann mit dem Ausbau des Flughafens Innsbruck und den Charterflügen der Anstieg des Wintertourismus – nun war es den Urlaubsreisenden möglich, zügiger das Bundesland Tirol aus fernen Orten anzufliegen (vgl. Kautzky et al., o.J.).

### 3.2.2 Tourismusstatistik

Die Entwicklungen der ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen sind demnach ein ausschlaggebender Grund, weshalb sich die Ankunfts- und Nächtigungszahlen in den letzten Jahrzehnten veränderten - in Abbildung 27 werden die Veränderungen innerhalb von 30 Jahren verdeutlicht. Im Tourismusjahr 2016/2017 konnten insgesamt 11,7 Millionen Ankünfte gezählt werden, das ist zum Vorjahr ein Anstieg von 2,3 %. Des Weiteren konnten insgesamt 47,6 Millionen Nächtigungen gezählt werden, was zum Vorjahr ein Anstieg von 0,1 % bedeutete. Interessant ist die Betrachtung von Winter- und Sommertourismus zum Vergleich der Ankünfte und Nächtigungen.

Der Wintertourismus verzeichnete im Jahr 2016/2017 insgesamt rund 5,88 Millionen Ankünfte (zum Vorjahr ein Anstieg von 1,0 %) sowie rund 26,5 Millionen Nächtigungen (zum Vorjahr ein Rückgang von 1,3 %). Wobei der Sommertourismus im Jahr 2017 insgesamt rund 5,86 Millionen Ankünfte (zum Vorjahr ein Anstieg von 3,4 %) und mit rund 21,1 Millionen Übernachtungen (zum Vorjahr ein Anstieg von 1,9 %) eine Steigerung verzeichnen konnte und somit das beste Nächtigungsergebnis seit dem Jahr 1993 bedeutet. Bei einem Vergleich der beiden Saisonen wird deutlich, dass die Ankünfte in der Winter- und Sommerperiode nur knapp auseinander liegen – betrug das Verhältnis im Jahr 1987 noch 47 % zu 53 %, verschob sich das Verhältnis im Jahr 2017 auf 50,1 % zu 49,9 %. Bei einem Vergleich der Nächtigungen werden die internationalen Trendauswirkungen in der Hochphase deutlich – das Verhältnis der Winter- und Sommerperiode lag im Jahr 1987 mit 51 % zu 49 % sehr nahe beieinander, während sich das Verhältnis im Jahr 2017 auf 56 % zu 44 % vergrößerte. Der Wintertourismus weist dabei eine wesentlich größere Aufenthaltsdauer (im Durchschnitt sind es 4,5 Tage) auf, als der Sommertourismus (im Durchschnitt sind es 3,6 Tage) (vgl. Tirol Werbung GmbH, 2017).

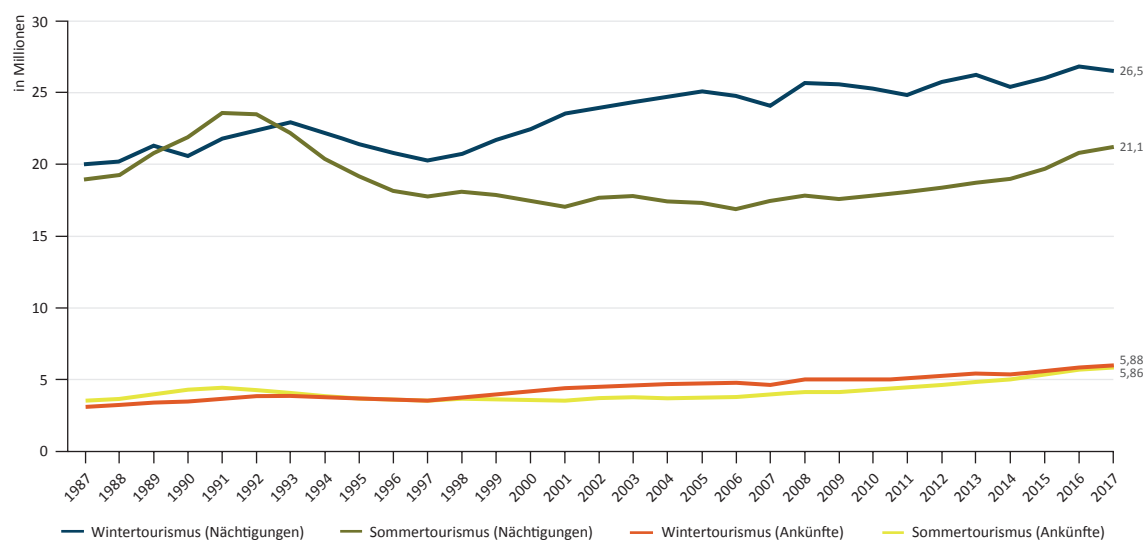
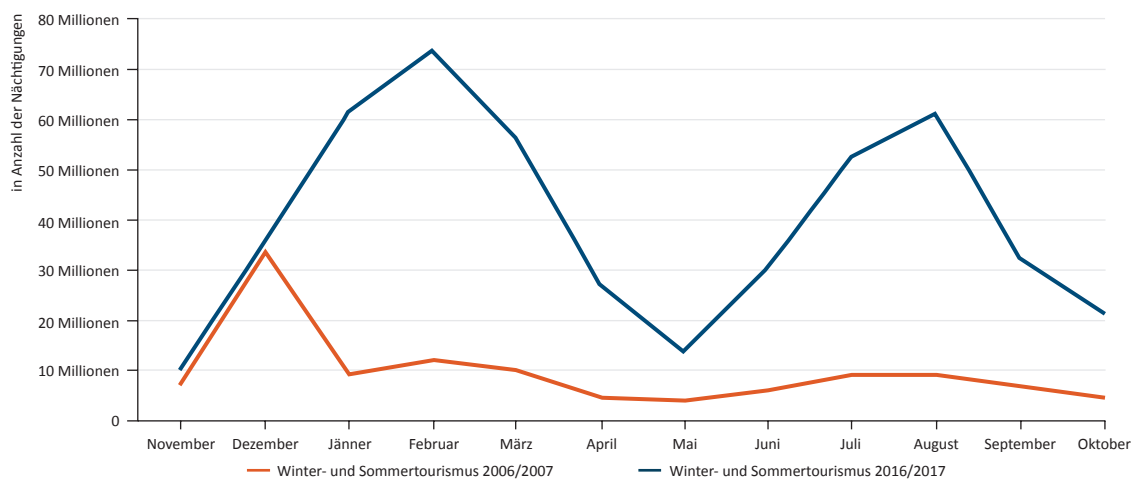


Abbildung 27: Ankünfte und Nächtigungen im Vergleich von 1987-2017

(Quelle: eigene Darstellung nach Wirtschaftskammer Tirol 2017:20; Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.b)

Wie anhand der Tourismusstatistik zu erkennen ist, zeichnet sich das Bundesland Tirol durch die in den letzten Jahrzehnten positive Entwicklung als Tourismusintensivstes Bundesland in Österreich aus - allein das Bundesland Salzburg erreicht mit 28,3 Millionen Nächtigungen im Jahr 2017 einen ähnlich hochliegenden Tourismuswert, gefolgt von Wien mit 15,51 Millionen Nächtigungen und Kärnten mit 13 Millionen Nächtigungen (vgl. Statistik Austria, 2017c). Die Abbildung 28 zeigt die Nächtigungsstatistik der Winter- und Sommersaison gegliedert nach Monaten auf. Demnach zählten die Tourismusverbände in Tirol im Wintermonat Februar 2017 rund 7,4 Millionen Nächtigungen, das ist im Vergleich zum Februar 2007 eine Steigerung von 83,7 %. Eine bedeutende Entwicklung erreichte auch der Sommermonat August, während im Jahr 2017 rund 6,1 Millionen Nächtigungen gezählt werden konnten, waren es zum Vergleich im August 2007 insgesamt 912.557 Nächtigungen. Die zeitliche Konzentration des Winter- und Sommertourismus charakterisiert sich anhand der erhobenen Daten auf den Februar und August und zählen somit zu einer der Tourismusintensivsten Monate (vgl. Kapitel 2.7.5). Da sich die erhobenen Daten auf den Domestic-Tourismus und den Inbound-Tourismus beziehen, lässt sich die zeitliche Konzentration vor allem auf die selben allgemeinen Ferien (z.B. Schulferien, Werksferien oder Feiertage) der österreichischen Bundesländer sowie zum Teil auch auf die ähnlichen allgemeinen Ferien der Nachbarländer zurückschließen (vgl. Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018a). Bei einem Vergleich von zehn Jahren lässt sich festhalten, dass die Winter-Nebensaison (Jänner und April) sowie die Sommer-Nebensaison (Juni und September) immer mehr an Bedeutung gewinnt (vgl. Ötztal Tourismus, o.J.). Im Vergleich zur internationalen Trendentwicklung, lässt sich tendenziell für das Bundesland Tirol ebenso eine kontinuierliche Verkürzung der Aufenthaltsdauer erkennen (vgl. Kapitel 2.5). Es ist sehr wahrscheinlich, dass für die nächsten Jahre eine ähnliche Entwicklung im Winter- und Sommertourismus zu prognostizieren ist und stellt eine wichtige Grundlage für die Entwicklungen von Rahmenbedingungen dar (vgl. Kapitel 2.7).



**Abbildung 28:** Nächtigungen nach Monaten des Winter- und Sommertourismus im Vergleich von 2006/2007 zu 2016/2017

(Quelle: eigene Darstellung nach Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.b)

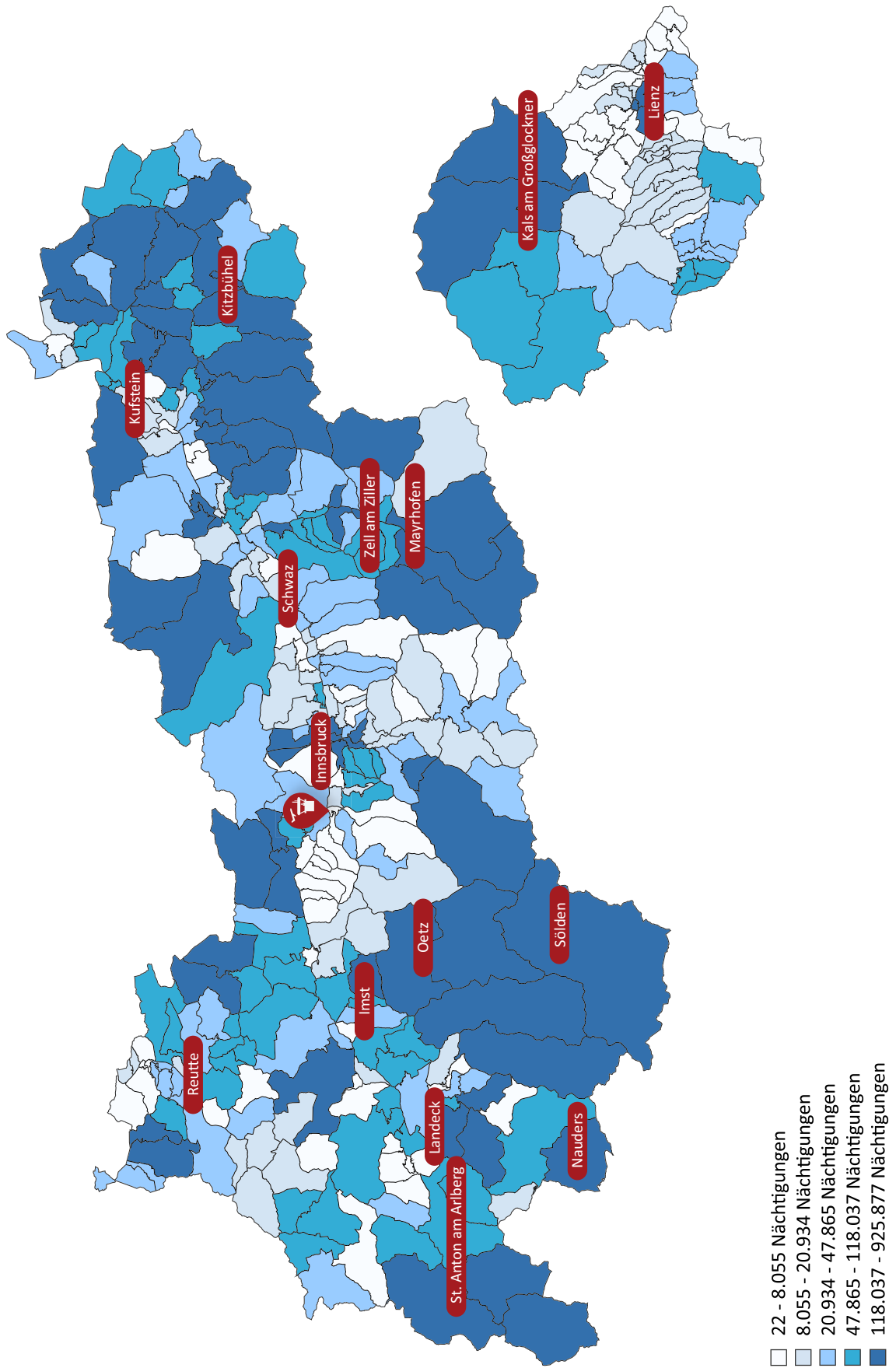


Abbildung 29: Nächtigungsverteilung im Sommertourismus 2017 nach (Kreis-)Gemeinden

(Quelle: eigene Darstellung nach Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.b; Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, 2018c)



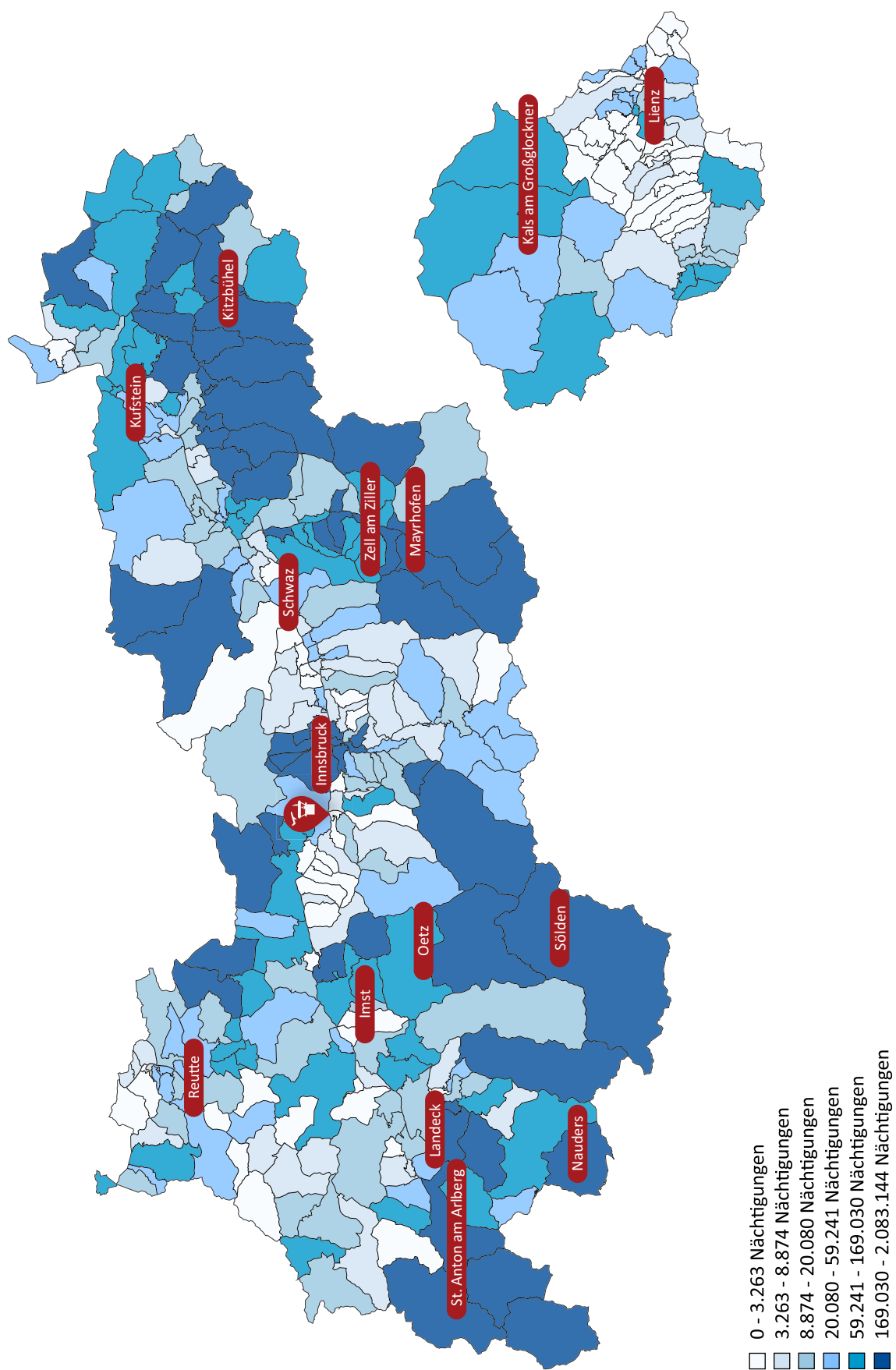


Abbildung 30: Nächtigungsverteilung im Wintertourismus 2017 nach (Kreis-)Gemeinden

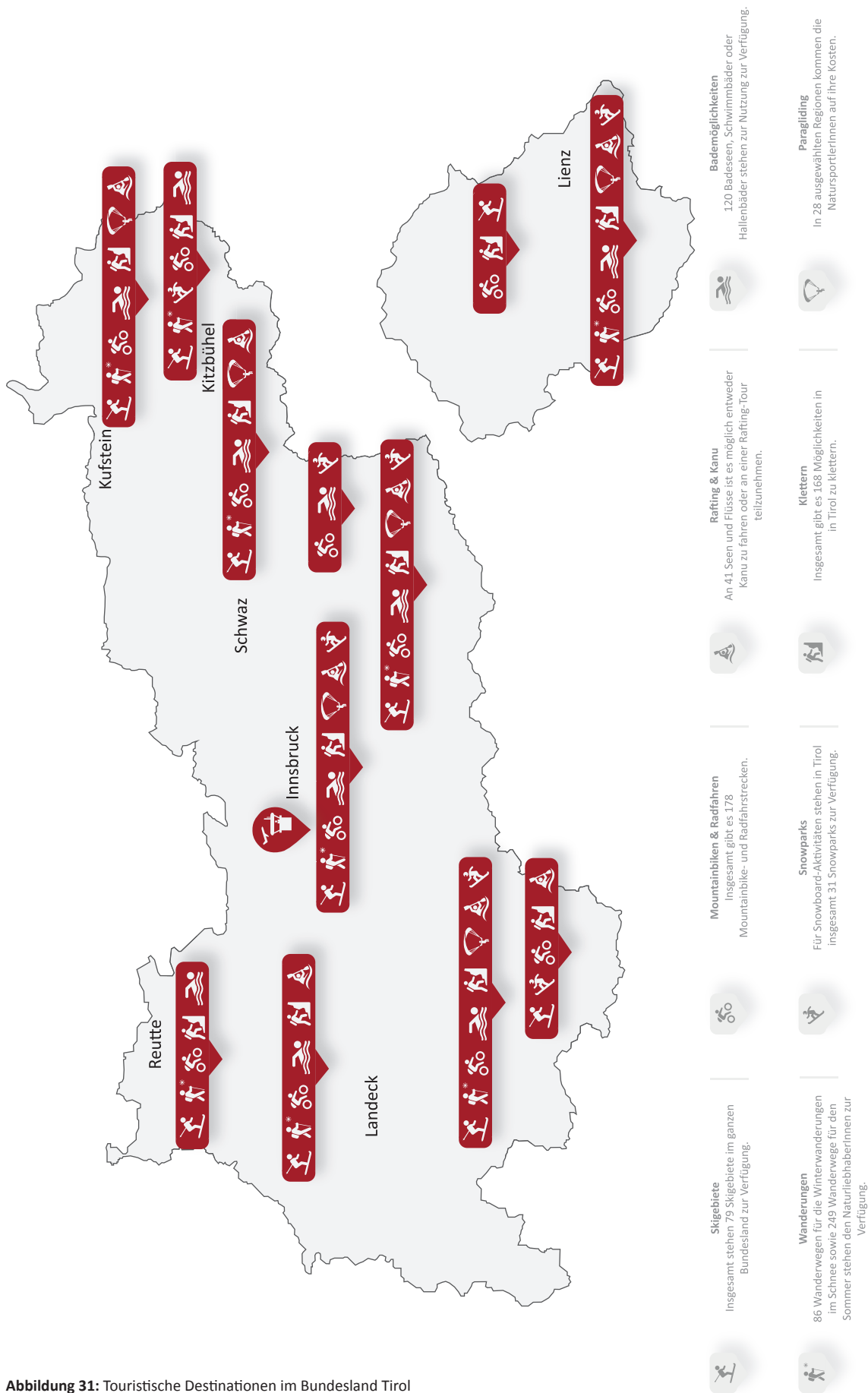
(Quelle: eigene Darstellung nach Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.b; Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, 2018c)

### 3.2.3 Positionierung und touristische Destinationen in Tirol

Das Bundesland Tirol positioniert sich an erster Stelle als eine Region für die Bevölkerung in Tirol und dem Tourismus, welches ein unverwechselbares Angebot an Produkten und Dienstleistungen suchen oder sich wünschen. Wie anhand der vorherigen Kapitel dargestellt, ist der Tourismus für das Bundesland Tirol ein zentraler Wirtschaftsfaktor und durch eine positive Einstellung zum Tourismus ist die Bevölkerung wesentlich an der Tourismusedwicklung mitverantwortlich (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung et al. 2015: 22; Kapitel 2.3; Kapitel 2.5). In Zeiten der Urbanisierung und Industrialisierung tendieren die Urlaubswünsche eher in die Richtung von naturnahen unberührten Landschaften - das, was das Bundesland Tirol an ursprünglichen Strukturen, seinen Kulturgütern, der intakten Natur und Landschaft oder seiner unverwechselbaren Kulinarik zu bieten hat, sucht der Tourismus.

In der Wintersaison besteht für den Tourismus das Angebot von Skifahren, Schneeschuhwandern, Snowboarden, Rodeln oder Eislaufen wahrzunehmen, währenddessen im Sommer Aktivitäten wie Bergsteigen, Klettern, Paragliding, Kajakfahren oder Segeln im Vordergrund stehen. Für einen reibungslosen Ablauf und einer positiven zukünftigen Trendentwicklung, ist es eine entscheidende Aufgabe des Bundesland Tirols, die Lebens- und Erholungsräume auszubauen und zu sichern, die touristische Landschaftsnutzung nachhaltig zu verbessern, das unverwechselbare und traditionelle Ortsbild zu erhalten und vor allem die Entwicklung innovativer zukunftsfähiger Verkehrsentwicklung zu priorisieren. Damit diese Aufgaben erfüllt werden können, fördert und bündelt das Bundesland Tirol das Wissen sowie die Erfahrungen im Rahmen stattfindender oder durchgeführter Tourismusforschungen (vgl. ebd.: 27).

Die Abbildung 31 stellt einen thematischen Überblick der wesentlichen touristischen Destinationen im Bundesland Tirol dar. Auffallend ist, dass das Bundesland Tirol ein sehr dichtes und ausgeprägtes Angebot an Ausflugsmöglichkeiten zu bieten hat. Es ist anzumerken, dass diese Aufzählung von Ausflugsangeboten begrenzt durchgeführt wurde und weitaus mehr Angebote vorhanden sind, wie dargestellt wird. Diese dargestellten touristischen Ausflugsziele sind eine Abschätzung des Verfassers auf deren Wichtigkeit unter Berücksichtigung der Wechselbeziehungen zur Tourismusmobilität und weist eine gute Durchmischung von Aktivitäten der Winter- und Sommersaison auf. Aufgrund der Übersichtlichkeit, fanden auf der Abbildung 31 die Tourismusverbände, die Sehenswürdigkeiten, die historischen Städte, die zahlreichen Unterkünfte sowie die Tiroler Naturparks und Nationalparks keine Berücksichtigung - allerdings deren gleichgestellte Wichtigkeit zur Tourismusmobilität nicht zu vernachlässigen ist.



### 3.2.4 AkteurInnenlandschaft der Tourismusmobilität im Bundesland Tirol

Wie anhand der vorherigen Kapitel und der durchgeführten Zeitreihenanalyse festzustellen ist, befindet sich das Bundesland Tirol durch ökonomische und ökologische Entwicklungen stets in einem Prozess von Veränderungen. Die Veränderungsprozesse, welche vor allem im Kontext von Verkehr und Mobilität stehen, verlaufen keineswegs geradlinig, sondern sind geprägt durch formelle und informelle Diskursforen von Interessen, Meinungen sowie Wertehaltungen. Die AkteurInnen im Bundesland Tirol haben aufgrund der interdisziplinären Entscheidungsfindung nicht nur einen großen Einfluss auf die Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse, sondern tragen durch ihre unterschiedlichen Funktionen, Wissensformen, Fähigkeiten sowie der bestehenden Wechselbeziehungen mit ihren unterstützenden Tätigkeiten zu diesen Veränderungsprozessen wesentlich bei. Aufgrund dessen sowie in Anlehnung an eine Problemlösung zum Forschungsgegenstand, wurde für das Bundesland Tirol eine AkteurInnenlandschaft erstellt (vgl. Abbildung 32), welche sich in vier räumlichen (National, Land, Region sowie Orte- und Leistungsträger) und in zwei thematischen (Tourismus sowie Mobilität und Verkehr) Sektoren einteilt. Die AkteurInnenlandschaft soll übersichtlich darstellen, welche AkteurInnen auf der räumlichen Ebene (also horizontal auf der Selben Ebene) und auf der vertikalen Ebene (also räumlich Ebenenübergreifend) entweder durch eine direkte Beteiligung oder finanziellen Förderung bzw. Investition agiert oder welche AkteurInnen eine organisatorische Zugehörigkeit (z.B. durch eine Ausgliederung übergeordneter Institutionen) aufweist und kooperiert.

#### AkteurInnen im Bereich Tourismus

Auf nationaler Ebene wurde für den Tourismusbereich im Jahr 2006 ein eigener Ausschuss errichtet. Innerhalb dieses Ausschusses werden sämtliche Gesetzesvorlagen und Anträge, welche sich auf die Tourismus- und Freizeitwirtschaft beziehen, ausgearbeitet. Das geschah bis zum März 2014 noch vom Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) und wurde im Anschluss für die weiteren Bearbeitungen an das Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW) der Sektion II Tourismus und Historische Objekte übergeben. Des Weiteren beschäftigt sich ebenenübergreifend das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus mit Förderungen von Wirtschaftsverwaltungen der tourismus- und freizeitwirtschaftlichen Bereiche (vgl. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, o.J.). Ab Juli 2014 einigten sich zudem der Bund und die Bundesländer auf eine neue Tourismus-Förderungsrichtlinie, wobei der Schwerpunkt dieser Neuausrichtung auf zinsgünstige Kredite liegt (vgl. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft 2015: 8f.). Als weitere nationale Institution beschäftigt sich die Wirtschaftskammer Österreich mit dem Tourismus, welche allerdings die spezifischen Angelegenheiten des Tourismus durch eine direkte finanzielle

Beteiligung von 25 % die Österreich Werbung unterstützt. Die Österreich Werbung erhält die restlichen 75 % der notwendigen finanziellen Mitteln vom BMWFW (vgl. Österreich Werbung, o.J.; Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018a).

Auf Landesebene sind für die Tourismusangelegenheiten in einer ersten Instanz die Tiroler Landesregierung innerhalb der Abteilung Tourismus zuständig. Die Aufgaben bestehen vorrangig bei der Koordinierung, Steuerung und Finanzierung von touristischen Projekten. Neben der Tiroler Landesregierung ist auch die Wirtschaftskammer Tirol innerhalb der Sparte Tourismus und Freizeitparte mit den Tourismusangelegenheiten beauftragt. Ähnlich wie bereits auch auf nationaler Ebene dargestellt, finanzieren und beauftragen die Tiroler Landesregierung mit 75 % und die Wirtschaftskammer Tirol mit 25 % für Marketingmaßnahmen sowie Markt- und Trendforschungen die Tirol Werbung GmbH. Zwar bestehen auf der horizontalen Ebene Kooperationen, aber trotz einer Ausgliederung durch die Tiroler Landesregierung sowie der direkten finanziellen Beteiligung besteht für die Tirol Werbung GmbH keine Abhängigkeit der genannten Institutionen. Diese kooperativen Verbindungen gilt für die Tirol Werbung GmbH auch Ebenenübergreifend zur Österreich Werbung, Wirtschaftskammer Österreich, zum Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, zum BMWFW oder zu den Tourismusverbänden. Die Tirol Werbung GmbH ist somit eine selbstständig agierende Landestourismusorganisation. Ebenenübergreifend kooperiert die Tiroler Landesregierung mit dem BMVIT, BMWFW, BMNT und beteiligt sich direkt mit den Innsbrucker Kommunalbetrieben, den 34 regionalen Tourismusverbänden sowie den 36 Planungsverbänden (vgl. Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018a; Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018b; Tiroler Landesregierung, 24.01.2018).

Die regionale Ebene charakterisiert sich hauptsächlich durch die bestehenden Tourismusverbände. Durch die Organisationsfunktion agieren die Tourismusverbände zwischen der Landesebene sowie zwischen den Orten und Leistungsträgern Ebenenübergreifend als zentrales Management vollständig homogen – die Tourismusverbände haben demnach eine aufeinander abgestimmte planende, gestaltende, koordinierende, steuernde sowie kontrollierende Tätigkeit. Mit der Körperschaft des öffentlichen Rechtes bilden die Tourismusverbände eine wichtige Organisationsform und agieren als Tourismusverband. Unter Berücksichtigung der Flächengröße bestehen im Bundesland Tirol insgesamt 34 regionale Tourismusverbände, welche durch die Komplexität der Aufgabenbereiche im Rahmen einer Wertschöpfungskonfiguration die regionalen Zuständigkeitsbereiche bündeln und somit für die unterschiedlichen regionalen Potentiale angemessene Handlungsbedürfnisse entwickeln sowie in die Region einbinden (z.B. bei überregionalen tourismus- und freizeitwirtschaftlichen Aufgabenfeldern). Die Tourismusverbände

finanzieren sich in erster Linie durch eine Ortstaxe sowie, und das ist im Bundesland Tirol ein Alleinstellungsmerkmal, durch einen Promille-Beitrag, welche die Gewerbebetriebe und Handels- und Dienstleistungen etc. leisten müssen. Für Marketingzwecke leisten die Tourismusverbände, abgesehen von der eigenen Investitionen von regionalen Marketingmaßnahmen, zusätzlich eine Abgabe an die Tirol Werbung GmbH (vgl. Ötztal Tourismus, 10.01.2018).

Als Orte und Leistungsträger werden u.a. die Gemeinden im Bundesland Tirol verstanden. Die Gemeinden bündeln für die Wertschöpfungskonfiguration die gemeindeübergreifenden Planungen und Aufgabenbereiche im Rahmen von Planungsverbänden (auch Gemeindeverbände genannt) – ähnlich wie auf der regionalen Ebene die Tourismusverbände. Die Planungsverbände haben als primäres Ziel, die Gemeinden in den entsprechenden Wirkungsbereichen bei den örtlichen Aufgabenfeldern zu unterstützen und stehen dabei in Kooperationen zur Tiroler Landesregierung – welche wiederum die Planungsverbände mit der Erstellung von Plänen und Programmen beauftragt. Die Finanzierung für solche Aufgaben werden zum einen im übertragenen Wirkungsbereich (z.B. bei überregionalen tourismus- und freizeitwirtschaftlichen Aufgabenfeldern) von der Tiroler Landesregierung übernommen, zum anderen aber sind die Finanzierungen im eigenen Wirkungsbereich (z.B. bei örtlichen tourismus- und freizeitwirtschaftlichen Aufgabenfeldern) durch die Gemeinden selbst zu tragen (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.c).

### **AkteurInnen im Bereich Mobilität und Verkehr**

Mit den Mobilitäts- und Verkehrsangelegenheiten auf nationaler Ebene beschäftigen sich insgesamt drei Ministerien sowie die nationale Tourismusorganisation Österreich Werbung. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), das BMWFW sowie das BMNT haben auf nationaler Ebene durch die Gesetzgebungen einen großen Einfluss auf die Tourismusmobilität. Des Weiteren kooperieren alle drei Ministerien und die Österreich Werbung auf horizontaler Ebene und bilden Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Projekten (z.B. bei der Förderung der nachhaltigen Mobilität). Wobei als wesentliche AkteurInnen für den Bereich der Tourismusmobilität das BMVIT sowie das BMWFW relevant sind (vgl. Tiroler Landesregierung, 24.01.2018). Dem BMVIT unterliegen dabei alle wesentlichen Teilbereiche der Mobilität und des Verkehrs - wie der Eisenbahnverkehr, der Fuß- und Radverkehr, die Luftfahrt, der Nahverkehr, die Seilbahn etc. (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, o.J.c). Zu den Kooperationen auf horizontaler Ebene bestehen auch Kooperationen oder organisatorische Zugehörigkeiten Ebenenübergreifend zu anderen Institutionen, wobei unmittelbar die Landesebene im Vordergrund steht.

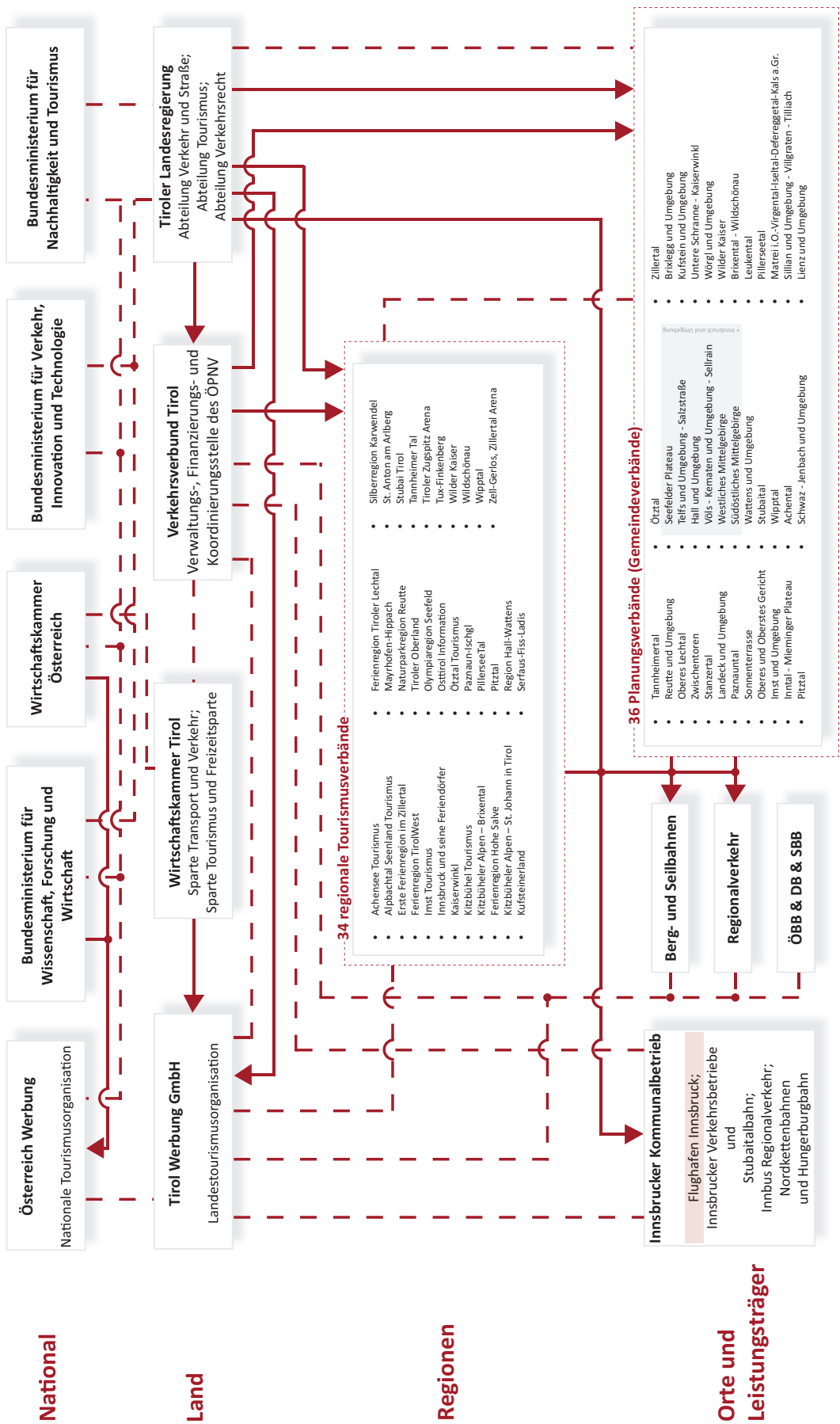
Auf der Landesebene stehen alle drei Ministerien (BMWFW, BMVIT, BMNT) Ebenenübergreifend mit der Tiroler Landesregierung (vor allem mit der Abteilung Verkehr und Straße sowie mit der Abteilung Verkehrsrecht) in kooperativen Verhältnissen. Wie bereits auch schon bei den AkteurInnen im Bereich des Tourismus dargestellt wurde, ist auch hier die Tiroler Landesregierung zentral mit den Mobilitäts- und Verkehrsangelegenheiten beauftragt. Dabei hat die Tiroler Landesregierung für die spezifischen Aufgabenfelder den Verkehrsverbund Tirol sowie die Tirol Werbung GmbH auf horizontaler Ebene ausgegliedert und beteiligen sich direkt durch finanzielle Förderungen bzw. Investitionen. Die Aufgabenbereiche der Tirol Werbung GmbH sind mit dem im Bereich des Tourismus identisch, spezifizieren sich allerdings in diesem Bereich auf die Mobilität und den Verkehr. Der Verkehrsverbund Tirol ist nahezu vollständig allein durch die Tiroler Landesregierung mit der Verkehrsplanung beauftragt. Ebenenübergreifend sowie auf horizontaler Ebene bestehen die Aufgabenfelder des Verkehrsverbund Tirols bei der Ausschreibung, Koordination und bei der Kaufabwicklung von Verkehrsleistungen. Dabei werden im Rahmen der Mobilitätsplanung und Bestellermarkt auf Landesebene der gesamte ÖPNV abgewickelt – und mit ihm natürlich auch die Tourismusmobilität (vgl. Tiroler Landesregierung, 24.01.2018; Verkehrsverbund Tirol GesmbH, 19.02.2018).

Eine direkte Beteiligung oder finanzielle Förderung bzw. Investition besteht dabei vom Verkehrsverbund Tirol sowie durch die Tiroler Landesregierung zu den Tiroler Tourismusverbänden auf der regionalen Ebene. Dabei ist das kooperative Verhältnis ebenenübergreifend von den Tourismusverbänden zum Verkehrsverbund Tirol im Rahmen der Abwicklung von Verkehrsleistungen wesentlich. Wie bereits im Bereich des Tourismus dargestellt wurde, agieren auch im Bereich der Mobilität und des Verkehrs teilweise die Tourismusverbände als zentrale Organisation und stellen in einer ersten Instanz ein Bindeglied zwischen den Orten und Leistungsträgern und dem Bundesland dar; teilweise deshalb, weil die Innsbrucker Kommunalbetriebe auf der horizontalen Ebene der Leistungsträger als eigenständige homogene Organisation in der Tourismusmobilität tätig ist und ebenenübergreifend direkt mit der Tirol Werbung GmbH und der Tiroler Landesregierung kooperiert. Durch die Einnahmen der Ortstaxe, durch den Promille-Beitrag sowie durch Bundes- und Landesfördermittel ist es dem Verkehrsverbund Tirol möglich, in die regionale Verkehrsinfrastruktur zu investieren, wie z.B. in die Berg- und Seilbahnen oder dem Regionalverkehr (vgl. Tiroler Landesregierung, 24.01.2018; Verkehrsverbund Tirol GesmbH, 19.02.2018; Ötztal Tourismus, 10.01.2018).

Im Bereich der Mobilität und des Verkehrs werden als Orte in erster Linie die Gemeinden verstanden, welche im Rahmen von Planungsverbänden für eine Wertschöpfungskonfiguration

gemeindeübergreifend kooperieren (siehe dazu auch die Beschreibung zu den AkteurInnen im Bereich Tourismus). Leistungsträger sind demnach die nationale Bahngesellschaft ÖBB, welche im Rahmen der Tourismusmobilität im Bundesland Tirol eine essentielle Rolle spielt, sowie die internationalen Bahngesellschaften aus Deutschland und der Schweiz, welche vor allem in Bezug auf die grenzüberschreitende Mobilität und Verkehr wichtige KooperationspartnerInnen sind. Zwar sind die Bahngesellschaften im Eigentum der jeweiligen Staaten und gehören eher auf die nationale Ebene, da diese allerdings die unterschiedlichen Sektoren und Themen weder finanziell fördern noch gesetzliche Rahmenbedingungen definieren, aber für den Tourismus in Tirol eine wichtige Rolle aufweisen, sind diese demnach als Leistungsträger zu charakterisieren. Der Flughafen Innsbruck ist in einer der vier vorhandenen Teilbereiche (Bereich Verkehr) der Innsbrucker Kommunalbetriebe untergeordnet und ein wichtiger Leistungsträger für die Region. Der Innsbrucker Kommunalbetrieb ist ein Dienstleistungsunternehmen der Stadt Innsbruck sowie der Tiroler Landesregierung und dem wird auch entsprechend eine direkte Beteiligung zugeordnet. Für die Finanzierung von Verkehrsleistungen werden zum einen im übertragenen Wirkungsbereich (z.B. bei überregionalen Verkehrsleistungen oder in die Berg- und Seilbahnen) von der Tiroler Landesregierung und den Tourismusverbänden teilweise bis ganz übernommen, zum anderen aber sind die Finanzierungen im eigenen Wirkungsbereich (z.B. bei örtlichen Verkehrsleistungen) durch die Gemeinden zum Teil auch selbst zu tragen (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.c).





Direkte Beteiligung oder finanzielle Förderungen/Investitionen  
Kooperationen oder organisatorische Zugehörigkeit

Anmerkung: In dieser Abbildung werden nur etablierte Beteiligungen oder institutionalisierte Kooperationen dargestellt, sporadische oder projektbasierte Beteiligungen/Kooperationen finden keine Berücksichtigung.

Abbildung 32: AkteurInnenlandschaft der Tourismusbildung im Bundesland Tirol  
(Quelle: eigene Darstellung)

### **3.2.5 Aussagen in Planungsdokumenten zu Tourismus und Mobilität**

#### **Gesamtverkehrsplan für Österreich**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Rahmen der österreichischen Verkehrspolitik einen Gesamtverkehrsplan auf nationaler Ebene erstellt, welcher sich in den Bereichen Verkehr und Mobilität an alle AkteurInnen richtet, welche an den Umsetzungen von zukünftigen und nachhaltigen Verkehrssystemen direkt oder indirekt tätig sind. Der Gesamtverkehrsplan richtet sich nicht nur an die AkteurInnen der Verkehrspolitik, sondern gleichermaßen auch an die Umweltpolitik oder Regionalpolitik. Durch eine Analyse der Verkehrsinfrastruktur, das Verkehrsverhalten, das Verkehrsaufkommen, das Verkehrsangebot sowie die Umweltauswirkungen entstandenen Ziele, welche durch zehn grundsätzliche Strategien formuliert wurden. Dabei wurde für die Umsetzung dieser Ziele und Strategien ein Zeitraum bis 2025 festgelegt. Zentrale Aspekte dieser Ziele und Strategien sind, dass das Verkehrsaufkommen sozialer (z.B. leistbar, barrierefrei sowie bedarfsgerecht), sicherer (z.B. Personenschäden sollen reduziert werden), umweltfreundlicher (z.B. durch eine ressourcenschonende Verkehrssystementwicklung) sowie effizienter (z.B. optimieren der Verkehrssysteme) gestaltet werden soll. Festzuhalten ist, dass der Gesamtverkehrsplan keine direkten bzw. konkreten Maßnahmen für den Bereich der Tourismusmobilität enthält und sich der Fokus eher auf Agglomerationsgebiete richtet, weshalb sich für periphere Regionen im Bundesland Tirol kaum Maßnahmen ableiten lassen (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2012: 4ff.; Dorner 2013: 49; Kapitel 2.1.5; Kapitel 3.2.4).

#### **Neue Wege im Tourismus – die neue österreichische Tourismusstrategie**

Das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend veröffentlichte im Jahr 2010 eine Tourismusstrategie auf nationaler Ebene, welches das Ergebnis aus den gesammelten Informationen der insgesamt vier stattgefundenen Workshops ist. Dabei konzentriert sich die Tourismusstrategie auf den Alpenraum, den Donaauraum sowie auf Städte und den kulturellen Aspekten. Der Alpenraum, in denen das Bundesland Tirol zu zurechnen ist, soll sich dabei auf ein ganzjähriges Angebot im Bereich des Tourismus ausrichten. Die Alpen sollen den Urlaubsreisenden als ein Natur- und Kulturgut, Werten, Tradition und Authentizität erhalten bleiben (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend 2010: 8). Die Tourismusstrategie beschreibt die Ziele ohne einen zeitlichen festgelegten Rahmen (innerhalb der Strategie erfolgte eine Angabe von 2015 plus) und stützt sich in Punkto Marketing, Förderungen, Innovationen, wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sowie die Infrastruktur (vgl. ebd.: 6). Wie diese Ziele umgesetzt werden sollen, wurde tabellarisch und in Stichpunkten dargestellt. Zur Infrastruktur

wurde strategisch festgehalten, eine Tourismuskonferenz mit verbindlichen Rollenteilungen (durch Gemeinde und Verbände) als eine Art Organisationsmodell zu verwirklichen. Dadurch soll u.a. die Benchmarkfähigkeit erhöht werden und den partnerschaftlichen Föderalismus stärken. So soll auch in den Bereichen Verkehr, Mobilität und Tourismus eine stärkere Vernetzung stattfinden und bei der Mobilität vor Ort für eine verbesserte Erreichbarkeit sorgen (ebd.: 30f.). Die meisten Strategien zielen auf eine Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr ab – so soll die Gepäcklogistik im Alpenraum verbessert werden, Fahrplanauskünfte mehrsprachig angeboten werden, eine Ausweitung der Verkehrserregerabgabe auf Tagesparkplätze (wie z.B. Parkplätze bei Skigebieten) sowie ein Ausbau des Radwegenetzes erfolgen (vgl. ebd.: 24ff.; Dorner 2013: 49).

### **Alpenkonvention**

Die Alpenkonvention ist ein internationales Abkommen der Staaten Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz und Slowenien. Ein wesentliches Ziel der Alpenkonvention ist eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes und regelt die tourismus-, freizeit- und verkehrsrelevanten Aspekte. In einem Alpenzustandsbericht aus dem Jahr 2007 beschreibt die Alpenkonvention die konkreten Herausforderungen, wonach sich die Empfehlungen ableiten lassen, den Verkehr umwelt- und ressourcenschonender zu gestalten. Demnach ist der motorisierte Individualverkehr sowie der Flugverkehr zu reduzieren, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen sowie sind verkehrsfreie und verkehrsberuhigende Zonen zu fördern. Die beschriebenen Herausforderungen, welche sich aus einer Analyse ergeben, haben somit zwar eine direkte Auswirkung auf die Tourismusmobilität im Bundesland Tirol, konkrete Maßnahmen allerdings gibt es keine (vgl. Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention 2007: 107-143; Dorner 2013: 50).

### **Weißbuch zum Verkehr**

Die europäische Kommission erstellte unter Kooperation der EU-Mitgliedsstaaten im Jahr 2011 eine Broschüre mit strategischen Inhalten unter dem Titel „Weißbuch zum Verkehr – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ und soll die gemeinsame Vorgehensweise zum Thema Verkehr stärken. Zwar können sich die Strategien nicht direkt auf die Tourismusmobilität im Bundesland Tirol ableiten lassen, was damit zu begründen ist, dass das Thema als solches nicht behandelt wurde, allerdings liegt der Fokus dieser Broschüre vor allem auf den Ausbau der innerstädtischen Mobilität und Förderung von Innovationen. Für das Bundesland Tirol

ergeben sich somit indirekte Handlungsempfehlungen, gerade in Punkto Serviceverbesserungen durch kürzere Fahrplankontakte sowie leichter Zugang und Umstiegsmöglichkeiten zu einem oder mehreren Verkehrsträgern. Zudem soll der motorisierte Individualverkehr nur noch auf kurzen Instanzen zum Einsatz kommen, um zukünftig umwelt- und ressourcenschonender zu agieren (vgl. Europäische Union 2011: 10-17; Dorner 2013: 51).

### **Tourismusbilität 2030 in Österreich**

Im Jahr 2013 erarbeitete das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Wien (Department für Raumplanung) eine Studie, welche die ökonomischen, sozialen, umweltlichen, institutionellen sowie innovativen Aspekte im Themenbereich Tourismus und Mobilität analysiert hat. Die durchgeführten Workshops, die ausgewerteten Statistiken, die Berücksichtigung von vorhandenen Tourismus- und Mobilitätsstrategien sowie die Darstellung von Good Practice-Beispielen bilden nicht nur die zentralen Ergebnisse dieser Studie, sondern auch eine umfangreiche Grundlage für die Handlungsoptionen aller AkteurInnen, welche in den Bereichen Verkehr und Mobilität tätig sind. Die Ziele dieser Studie basieren auf neun Schwerpunkten, wobei jeder Schwerpunkt unterschiedliche Problemstellungen thematisiert und weiterführende Maßnahmen benannt werden. Im Vergleich zu den bisher genannten Planungsdokumenten, stellt die Studie Tourismusbilität 2030 ein ergänzendes Dokument zum Themenbereich Tourismusbilität dar. Für das Bundesland Tirol lassen sich somit direkte Handlungsempfehlungen aus einigen der neun Schwerpunkten ableiten. So soll für die An- und Abreise zu und von der Urlaubsdestination eine stärkere Bewusstseinsbildung zur Verkehrsmittelwahl aufgebaut werden und durch eigene entwickelte Angebotssysteme des öffentlichen Verkehrs komfortabler gestaltet werden. Das kann zum Beispiel durch einen Hinweis auf Internetseiten geschehen, welche durch Kooperationen zu anderen Unternehmen Fahrgemeinschaften anbieten (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend 2013: 75). Bei der Verkehrssteuerung zu den Verkehrsspitzenzeiten wird empfohlen, die Saisonalität aufzulösen, eine intelligente Verkehrslösung zur Routenführung sowie punktuelle Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Das kann durch eine Koordination von spontanen und geplanten Fahrten (u.a. Echtzeit Ridesharing über GPS Routing) erfolgen (vgl. ebd.: 79). Wie anhand dieser beispielhaften Darstellung zu erkennen ist, bildet diese Studie eine wichtige Grundlage für gegenwärtige Problemstellungen innerhalb des Bundeslandes Tirol im Themenbereich Tourismusbilität.

**Bleibt alles anders? Tourismus 2025**

Im Jahr 2017 erarbeitete das Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft in Kooperation mit der Universität Innsbruck (Interfakultäres Forschungszentrum Tourismus und Freizeit) eine Studie über aktuelle Trends im österreichischen Tourismus. Dabei konzentrierte sich diese Studie auf das Angebot und die Nachfrage im Kontext der entstehenden Digitalisierung. Die Grundlage der Ergebnisse bildet eine umfangreiche Medienanalyse, Interviews sowie durchgeführte Workshops (vgl. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft 2017b: 3). Ziel dieser Studie war es herauszufinden, welche zukünftigen Fragen sich AkteurInnen zu Tourismusentwicklungsthemen stellen müssen, damit auf die Nachfragemuster sowie auf die Angebotsentwicklung reagiert werden kann (vgl. ebd.: 9). Zwar lassen sich aus dieser Studie die erarbeiteten strategischen Handlungsfelder auf das Bundesland Tirol ableiten und stellen auch die Wichtigkeit der veränderten Angebot- und Nachfragemuster durch die voranschreitende Digitalisierung innerhalb der Mobilitätskette dar, allerdings lassen sich keine konkreten Maßnahmen zur Problemidentifikation im Bereich der Tourismusmobilität erkennen. Lediglich die dargestellten Positiv- und Negativszenarien zeigen eine Gegenwärtige Situation sowie eine Wunschsituation auf (vgl. ebd.: 67ff.).

**EuroregionLAB 2017: Nachhaltige Mobilität in alpinen Regionen**

Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino erarbeitete mit dem Europäischen Forum Alpbach in Kooperation mit der Universität Innsbruck, Bozen und Trient sowie der Medizinischen Universität Innsbruck, der Europäischen Akademie Bozen und dem MCI Management Center Innsbruck das Thesenpapier EuroregionLAB 2017 zum Thema Nachhaltige Mobilität in alpinen Regionen. Ausgangspunkt dieses Thesenpapiers war eine Veranstaltung im Dezember 2016 an der Universität Innsbruck, wo der Frage nachgegangen wurde, wie es möglich ist das Zusammenspiel von Raumplanung, wirtschaftlicher Entwicklung, Organisation von Dienstleistungen, Gestaltung von Freizeit und die Anwendung neuer Technologien die Mobilität im Alpenraum so zu gestalten, dass zusätzlich das Pariser Klimaschutzabkommen erfüllt werden kann. So wurde im Zuge dieser thematischen Veranstaltung Informationen und Meinungen von 40 ExpertInnen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik in einem Ideenkatalog gesammelt, wobei dieses Thesenpapier entstanden ist. Insgesamt werden vier Themenschwerpunkte behandelt, wovon konkret 16 Thesen aufgestellt wurden. Die Themenschwerpunkte wurden dabei auf den Brenner Basistunnel, die Chancen und Herausforderungen neuer Technologien, Lebendige Peripherie gestalten sowie Governance in der Europaregion festgelegt. Da die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino aus dem Land Tirol, der autonomen Provinz Bozen und Trient besteht, lassen die erstellten Handlungsempfehlungen einer zukünftigen nachhaltigen Mobilitätsstrategie sich direkt auf das Bundesland Tirol ableiten.

Die 16 erarbeiteten Thesen richten sich alle konkret auf die Tourismusmobilität, welche durch eine grundsätzlich herausgearbeitete Problemlage konkrete Empfehlungen und Maßnahmen im Anschluss beschreiben. Zwar besteht keine Angabe, in welchem Zeitraum diese Maßnahmen umgesetzt werden sollen, auch ist der Themenbereich nicht sehr umfassend und einige wesentliche Punkte (z.B. wie die Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr oder die Möglichkeiten zu bestimmten Förderinstrumenten) wurden nicht berücksichtigt, aber durch den logischen theoretischen Aufbau mit anschließenden Lösungsvorschlägen besteht vor allem für die Raumplanung die zukünftige Chance, Flächen entsprechend nachhaltig widmen zu können oder durch innovative Lösungsansätze implementieren zu können (vgl. Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino 2017: 4).

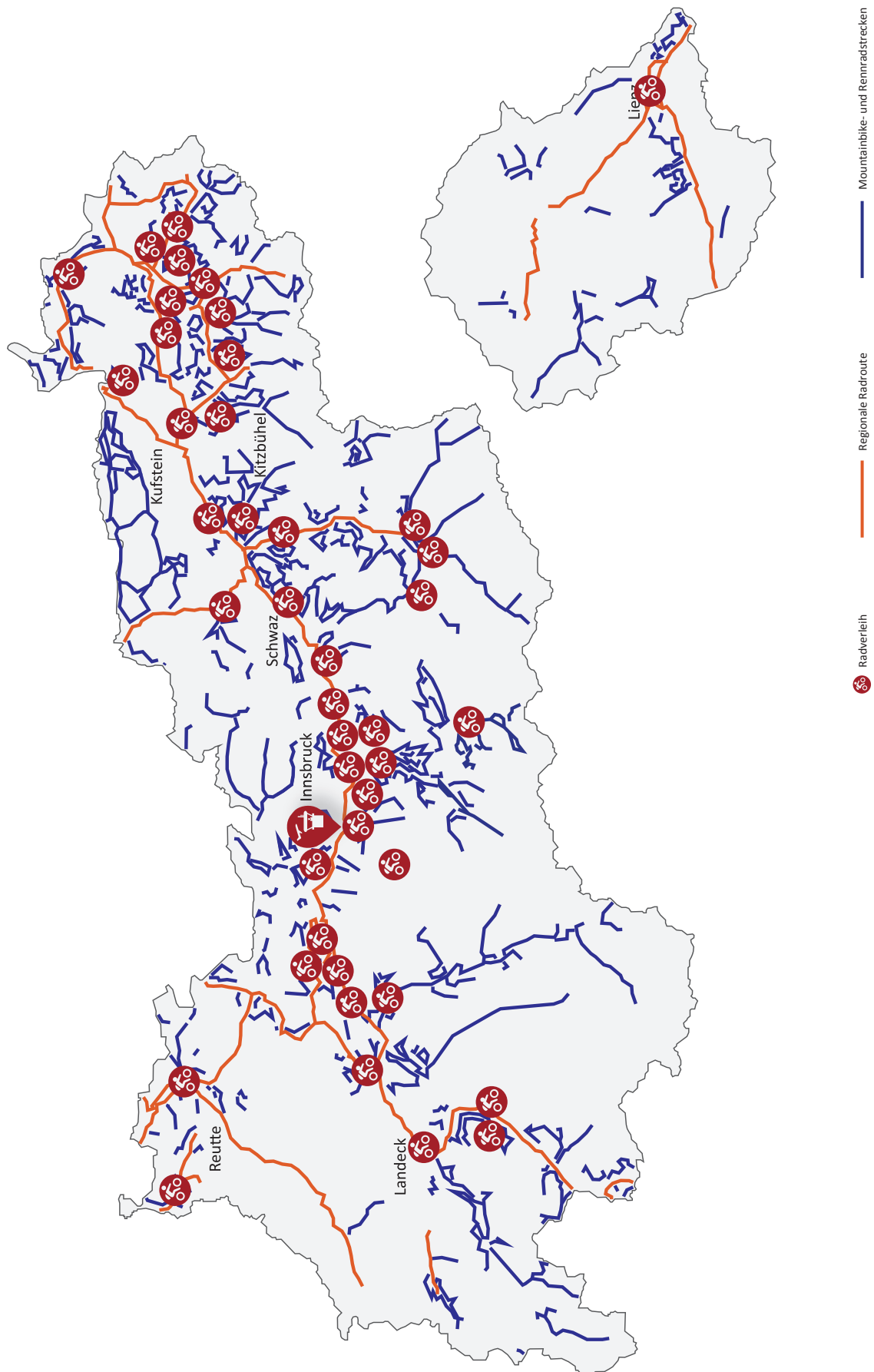
#### **Der Tiroler Weg 2021 – Kernbotschaft einer Strategie für den Tiroler Tourismus**

Die Landesregierung Tirol, Tirol Werbung GmbH, Wirtschaftskammer Tirol sowie der Verband der Tiroler Tourismusverbände erarbeiteten im Jahr 2015 eine Broschüre, welche vier wesentliche strategische Handlungsschwerpunkte darstellt. Die Handlungsfelder sind dabei in Unternehmen und Mitarbeiter, Destinationsmanagement, Umwelt und Klima sowie Tourismus und Standort gegliedert und weisen innerhalb dieser Handlungsfelder weiterführende Strategien auf. Die Ergebnisse basieren auf umfangreiche Interviews mit AkteurInnen der Tourismuswirtschaft in Tirol sowie einer evaluierten Weiterführung der aus dem Jahr 2008 beschlossenen Kernbotschaft. Ziel dieser Broschüre war eine Gegenüberstellung aus dem Jahr 2008 zur Situation aus dem Jahr 2015. Die Handlungsschwerpunkte mit den festgelegten Strategien charakterisieren sich allerdings zu einer Zusammenfassung von Zitaten der teilnehmenden AkteurInnen, welche sich während der durchgeführten Interviews ergaben. Eine tiefgründige Problemidentifikation mit konkreten Maßnahmen beinhaltet diese Broschüre nicht. Zudem ist aus dieser einzigen vorhandenen Strategiebroschüre des Bundeslandes Tirol nicht ersichtlich, wie in Tirol mit dem Thema Tourismusmobilität zukünftig explizit umgegangen und wie zukünftig mit allen AkteurInnen der Tourismuswirtschaft kommuniziert werden soll, damit auf langfristiger Basis ein bedarfsgerechtes Angebot implementiert werden kann (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung; Tirol Werbung GmbH; Wirtschaftskammer Tirol; Verband der Tiroler Tourismusverbände 2015: 10-37). Ein zeitlicher Rahmen ist zwar mit dem Ziel 2021 gegeben, allerdings wird dieser aufgrund der fehlenden thematischen Tiefe bei einer erneuten Evaluierung dieser Kernbotschaft keine wesentlich neuen Erkenntnisse bringen.

### 3.3 Mobilität und Verkehr in Tirol

#### 3.3.1 Nicht motorisierter Verkehr

Die Tiroler Landesregierung hat seit den 1970er Jahren über 35 Millionen Euro in das Radwegenetz investiert. Eine Investition, welche neben dem Tourismus auch der Bevölkerung des Bundesland Tirols zu Gute kommt. Das im November 2014 beschlossene Tiroler Radkonzept 2015-2020 dient den AkteurInnen auf unterschiedlichen Ebenen als Grundlage, um die Radinfrastruktur in den nächsten Jahren nicht nur auszubauen, sondern auch kontinuierlich zu verbessern. Dabei ist ein wesentliches Ziel des Radkonzeptes, die Bevölkerung im Bundesland Tirol sowie auch den Tourismus mit einem flächendeckenden und attraktiven Angebot an Radwegenetze zu motivieren und mehr mit dem Rad zu fahren, anstatt das Auto zu nutzen. Unter Berücksichtigung, dass jede zweite Autofahrt in Tirol kürzer als fünf Kilometer ist, ist das Rad ein potenzielles alternatives Verkehrsmittel. Für das Erreichen dieses Ziels, unterstützt die Tiroler Landesregierung mit insgesamt 60 % der Kosten für die Planungen, Errichtungen und Instandhaltungen von regionalen und überregionalen Radwegen sowie touristische Radwegverbindungen die Tourismusverbände, Gemeinden sowie auch deren Gemeindeverbände. Parallel zu diesen baulichen Radinfrastrukturmaßnahmen ist auch ein wesentliches Ziel, die Anbindung der Radverkehrsnetze an das öffentliche Verkehrsnetz zu stärken und somit eine Mitnahme des Rades in den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.d). Durch die überwiegend vorzufindenden Mountainbike- und Rennradstrecken ist das Radwegenetz in Tirol eher für den Tourismus Interessant und kann aufgrund des Freizeitvergnügens der Kategorie Sport und Freizeit zugewiesen werden. Eine Zuweisung des alltagstauglichen Radwegenetzes durch eine Kategorisierung in Verkehr und Infrastruktur fand seitens des Amtes der Tiroler Landesregierung (Abteilung Verkehr und Straße) im geografischen Informationssystem bisher keine Berücksichtigung. Lediglich der Verweis in den Dokumenten deutet darauf hin, dass als erste Instanz die regionale Radroute als alltagstaugliche Radroute betrachtet werden kann. Ein wesentliches Kriterium des bestehenden radtauglichen Wegenetzes ist die Qualität, da das Bundesland Tirol typografische Eigenschaften aufweist und auf den meisten Strecken Überwindungen von Höhenunterschieden zu bewältigen sind, begründet die vorgenommene Kategorisierung in Sport und Freizeit. Wird die bestehende Radinfrastruktur als eine Gesamtheit betrachtet, ergibt sich für das Bundesland Tirol ein wesentlich dichteres Radwegenetz (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung 2015: 8f.; Abbildung 33; Kapitel 2.1.6; Kapitel 2.3; Kapitel 3.2.4). Das Fußwegenetz hat unter Berücksichtigung der Thematik eher eine innerörtliche Bedeutung, da die Wege für den gemeindeübergreifenden Verkehr zu lang sind. Eine Ausnahmeregelung trifft hierbei das Wanderwegenetz, welches analog zum Radwegenetz eher für die Freizeitbelange relevant ist.



**Abbildung 33:** Radinfrastruktur und Radverleih im Bundesland Tirol

(Quelle: eigene Darstellung nach Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.e)



### 3.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Tourismusmobilität stellt große Anforderungen an die räumliche Mobilität im Bundesland Tirol. Abgesehen vom Erreichen einer Urlaubsdestination, wird durch die geografische Lage und das hervorragende Straßennetz das Bundesland Tirol vom motorisierten Individualverkehr überregional und international zusätzlich vom Alltags- und Warenverkehr geprägt (vgl. Kapitel 3.1). Ein Grund ist die Osterweiterung der Europäischen Union sowie das Zusammenwachsen der internationalen Volkswirtschaften. Das Thema des motorisierten Individualverkehrs steht in einem engen Zusammenhang zum Flächenmanagement, der wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Umwelt- und Lebensqualität (vgl. Kapitel 2.7).

Auf der einen Seite ist ein Ausbau des Straßennetzes aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten in Bezug des technischen Aufwandes, des begrenzten Flächenangebotes, der sozialen und ökologischen Verträglichkeit sowie der politischen Umsetzbarkeit fast nicht möglich, auf der anderen Seite verpflichteten sich die Vertragsparteien der Alpenkonvention gegen einen Ausbau des Straßennetzes im alpinen Raum und beschlossen eine nachhaltigere Verkehrspolitik (vgl. Universität Innsbruck, o.J.; Kapitel 2.7; Kapitel 3.1.2). Der Hintergrund ist das stetig wachsende Verkehrsaufkommen, gegenüber dem Jahr 2015 gab es eine Steigerung von 2,0 % des motorisierten Individualverkehrs und ist u.a. auch auf den induzierten Verkehr des Tourismus zurückzuführen.

Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Straßennetze ist zu beobachten, dass sich die Zuwachsraten auf allen Straßennetzen ähneln (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung 2016: 3). Derzeit befindet sich im Bundesland Tirol ein Straßennetz von insgesamt ca. 8.380 km Länge (vgl. Universität Innsbruck, o.J.). Dabei charakterisiert sich das Straßennetz wesentlich durch die Autobahn, Schnellstraße, Landesstraße und die Bundesstraße. Dominierend ist die Inntal-Autobahn A12 mit einer Länge von 153 km, welche das Tiroler Tal von Osten (beginnt an der deutschen Bundesautobahn 93) nach Westen (über Innsbruck, mit Anschluss an die Brenner Autobahn A13, nach Zems) durchquert und in die Arlberg-Schnellstraße S16 übergeht. Das Landesstraßennetz weist eine Länge von 1.270 km auf und sichert die Erschließung der Gemeinden im Bundesland Tirol (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, o.J.f).

Für Instandhaltungsmaßnahmen des Straßennetzes ist die ASFiNAG zuständig. Durch eine Erhebung von Mauten- und Benutzungsgebühren investiert die ASFiNAG diese Einnahmen wieder direkt in die Infrastruktur und gewährleistet somit die Sicherheit für den motorisierten Individualverkehr. Dabei hat die Erhöhung der Tunnelsicherheit Vorrang, außerdem soll mit dem Bau des Perjentunnel bei Landeck (Fertigstellung Ende 2019) durch eine Entlastung des Verkehrs im Stadtzentrum von Landeck eine Verkehrsberuhigung erzielt werden (vgl. New Media Online GmbH, 2017).

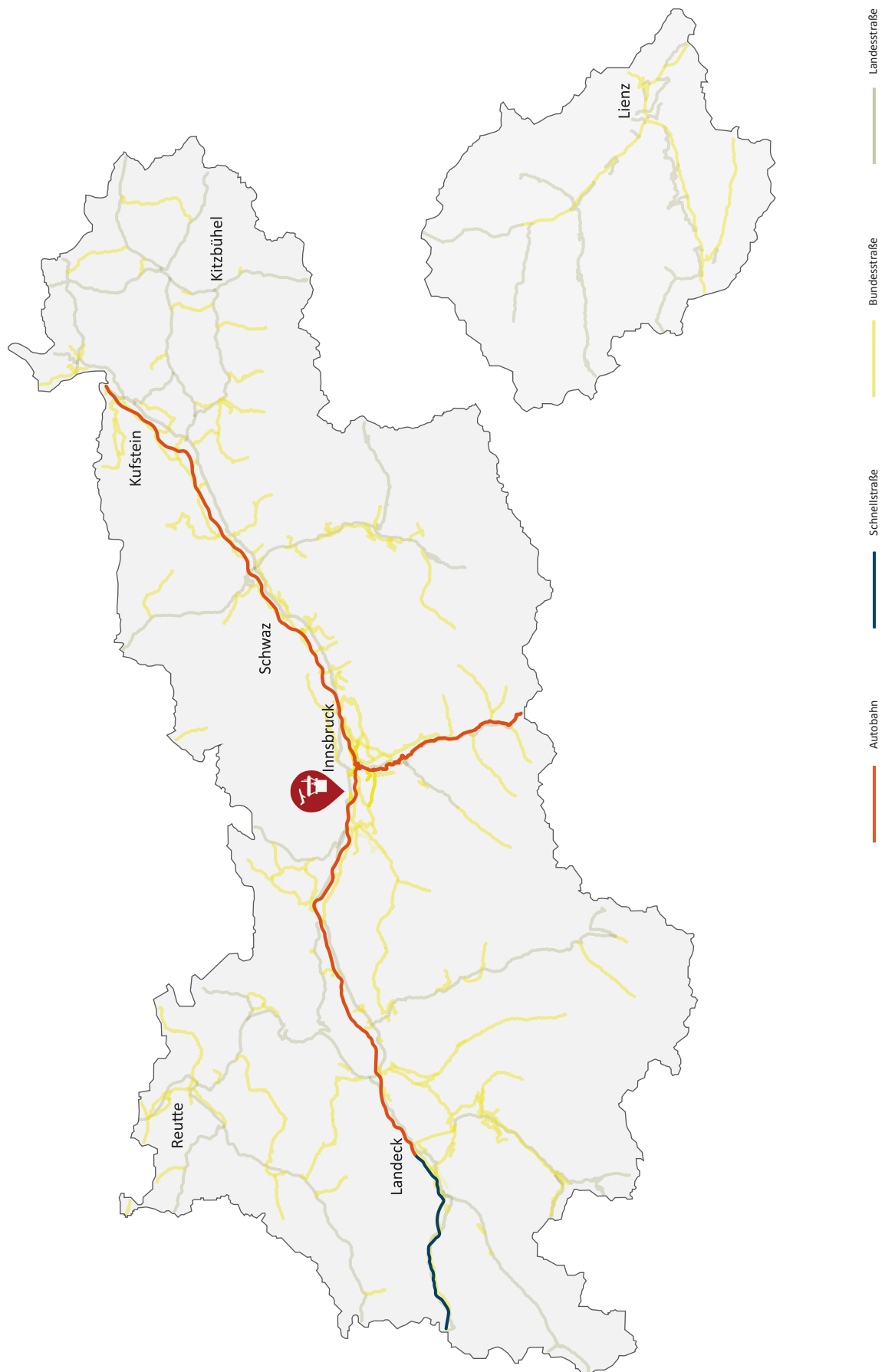


Abbildung 34: Straßennetz im Bundesland Tirol

(Quelle: eigene Darstellung nach Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, 2018)

### 3.3.3 Öffentlicher Verkehr

#### Bahnverkehr in Tirol

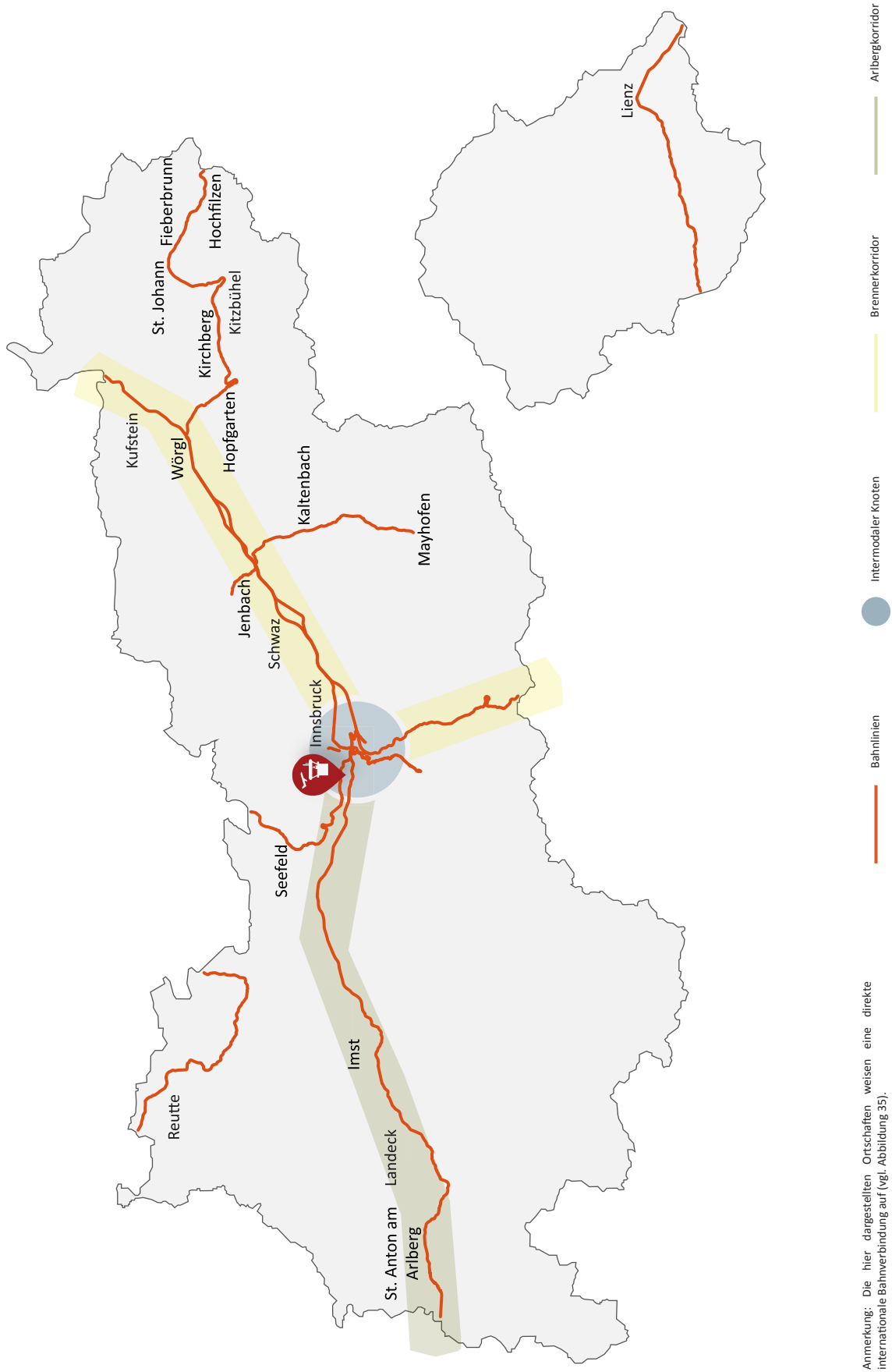
Quer durch das Bundesland Tirol verlaufen zwei der sechs unterschiedlichen Korridore, die neben dem Straßennetz auch das Bahnnetz beinhaltet. Dabei ist zum einen Alpenquerend der Brennerkorridor, welcher von Wörgl durch das Inntal über Innsbruck und den Brenner letzten Endes nach Italien führt und somit eine Anbindung nach Rom, Mailand und Venedig besteht, und zum anderen der westliche Arlbergkorridor, welcher die Verbindung von Innsbruck über den Arlberg nach Feldkirch/Bregenz mit Anschluss in die Schweiz führt, maßgeblich prägend (vgl. Umweltbundesamt GmbH 2009: 23).

Somit durchqueren insgesamt 29 Mal täglich die Bahnen der ÖBB Railjets den westlichen Arlbergkorridor und bieten einen Zweistundentakt zwischen Wien und Zürich an. Aus Deutschland wird das Bundesland Tirol auf dem Brennerkorridor insgesamt acht Mal täglich durch den Eurocity, den Intercity oder dem ICE angesteuert. Hinzu folgen die zahlreichen S-Bahn- und Regionalbahnverbindungen. Das Bahnnetz umfasst im ganzen Bundesland Tirol insgesamt 486,6 km Länge und teilt sich in Hauptbahnen eingleisig (84,5 km), Hauptbahnen zweigleisig (200,2 km), Nebenbahnen (97,0 km) sowie in Bahnanlagen (105,0 km; umfasst vor allem Tunnels, Brücken und Anschlussgleise) ein (vgl. Amt der Tiroler Landesregierung 2017: 3). Das Regionalbahnnetz der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, der Stubaitalbahn sowie der Zilltaler Verkehrsbetriebe umfasst innerhalb des Gesamtnetzes rund 73 km Länge (vgl. Stadt Innsbruck, 2015). Das S-Bahnnetz weist dagegen innerhalb des Gesamtnetzes eine Streckenlänge von 271 km mit insgesamt 68 Stationen auf, wovon 19 Stationen einen internationalen Anschluss aufweisen. Mit 42.000 Fahrgästen am Tag weist das Tiroler S-Bahnnetz hinter der Wiener S-Bahn die zweithöchste Fahrgastfrequenz in Österreich auf (vgl. ÖBB-Personenverkehr AG, o.J.).

| Bahn-Grenzübergang   | Internationale Verbindung/Achsen   | Herkunftsland                 |
|----------------------|--|-------------------------------|
| Mittenwald-Scharnitz | München-Augsburg - Innsbruck   | Deutschland                   |
| Kufstein             | Beneluxstaaten - Kufstein, Köln - Kufstein, Frankfurt (Main) - Kufstein, Hamburg/<br>Hannover - Kufstein, Berlin/Leipzig - Kufstein, Stuttgart - Kufstein, München - Kufstein  | Beneluxstaaten<br>Deutschland |
| San Cadido/Innichen  | Verona - Bozen - Franzesfeste - Toblach - Innichen - Lienz   | Italien                       |
| Brenner              | Roma - Firenze - Bologna - Verona - Trento - Bozen - Brenner - Innsbruck,<br>Milano - Verona - Brenner - Innsbruck,<br>Venezia - Verona - Brenner - Innsbruck,<br>Verbindungen Richtung Vorarlberg und Richtung Salzburg | Italien                       |

**Abbildung 35:** Bahngrenzübergänge und internationale Achsen

(Quelle: eigene Darstellung nach Umweltbundesamt GmbH 2009: 24)



**Abbildung 35:** Bahnnetz und Verkehrskorridor im Bundesland Tirol

(Quelle: eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2002: VII; Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, 2018b)

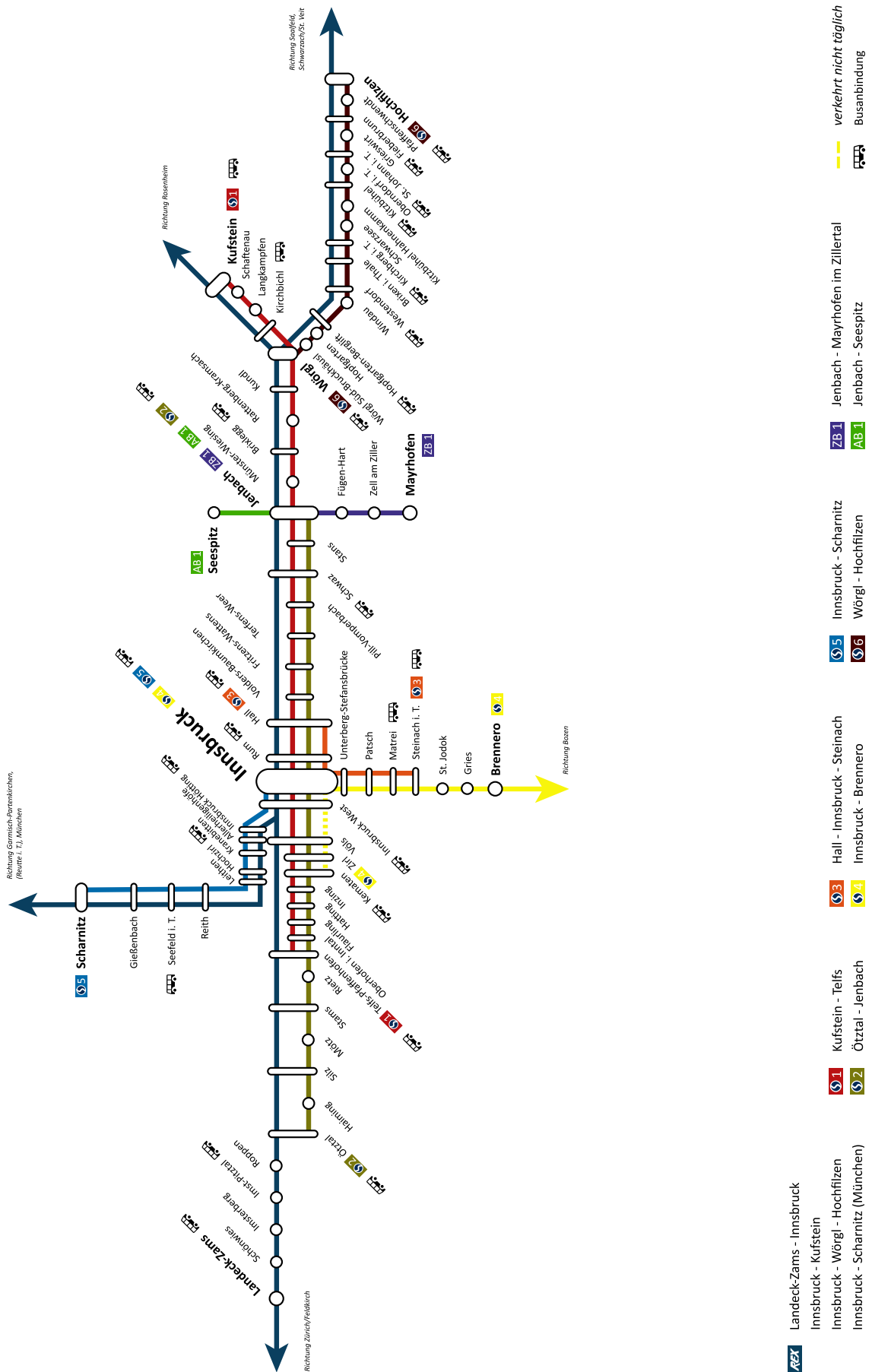


Abbildung 36: Liniennetz der S-Bahn mit Anbindungen zum regionalen Busverkehr  
(Quelle: eigene Darstellung nach ÖBB-Personenverkehr AG, 2016a)

Die insgesamt sechs S-Bahnlinien und vier REX-Züge stellen für das Bundesland Tirol zum internationalen auch den Anschluss zum regionalen Bahnnetz sicher. Die S-Bahnlinie 1 verkehrt zwischen Telfs-Pfaffenhofen und Kufstein in einem 60-Minuten-Takt, währenddessen die S-Bahnlinie 2 diesen Takt von Telfs-Pfaffenhofen bis Jenbach auf 30 Minuten verdichtet und gewährleistet zusätzlich den Anschluss zwischen Ötztal und Telfs-Pfaffenhofen. Die S-Bahnlinie 2 verkehrt nur an den Werktagen (also von Montag bis Samstag), an den Sonn- und Feiertagen werden die Haltestellen dieser Strecke von den REX-Zügen zusätzlich abgedeckt. In den Hauptverkehrszeiten deckt die S-Bahnlinie 1 und die S-Bahnlinie 2 teilweise auch den Abschnitt von Ötztal bis nach Landeck-Zams ab, auf dem im Normalfall keine S-Bahnlinien verkehren. Die Hauptverkehrszeiten charakterisieren im Wesentlichen die PendlerInnenzeiten in den frühen Morgenstunden sowie in den frühen Abendstunden. Den Anschluss des südlichen Teils, also auf der Strecke von Brenner bis nach Innsbruck, gewährleistet die S-Bahnlinie 4 – in einzelnen Fällen geht die Linie in Innsbruck auf den REX-Zug über und deckt die Strecke Richtung Wörgl ab. Einzelne REX-Züge gewährleisten zusätzlich den Anschluss ab Innsbruck noch weiter bis Völs, Zirl oder Telfs-Pfaffenhofen. Die S-Bahnlinie 3 verkehrt nur an Werktagen und gilt als eine Verstärkungslinie in den Hauptverkehrszeiten, diese Linie gewährleistet den Anschluss von Steinach in Tirol über Matrei am Brenner bis nach Innsbruck und weiter nach Hall. Die S-Bahnlinie 4 und die S-Bahnlinie 3 weisen dabei von Innsbruck bis nach Steinach einen 30-Minuten-Takt auf, zwischen Innsbruck und Hall besteht in der Hauptverkehrszeit sogar ein 15-Minuten-Takt, wo jeder vierte Zug je Stunde ein REX-Zug ist. Von Scharnitz über Seefeld bis nach Innsbruck verkehrt die S-Bahnlinie 5 in einem Rhythmus von 120-Minuten – an Werktagen wird auf dieser Strecke sogar auf einen 60-Minuten-Takt verdichtet. Parallel zu der S-Bahnlinie 5 verkehrt als internationale Anbindung der REX-Zug in einem 120-Minuten-Takt über Garmisch-Partenkirchen bis nach München. Die S-Bahnlinie 6 gewährleistet den regionalen Anschluss zwischen Wörgl und Hochfilzen an den Werktagen in einem 60-Minuten-Takt und an den Sonn- und Feiertagen ist es ein Takt-Abstand von 120-Minuten. Wie bereits anhand einiger S-Bahnlinien angemerkt wurde, verstärken die REX-Züge die S-Bahnlinien überlagernd zum bestehenden S-Bahnnetzes. In einem regelmäßigen Intervall von 120-Minuten besteht ein Anschluss Richtung München. In Richtung Kufstein besteht an Werktagen ein Intervall von 60-Minuten, welcher vor allem in den Mittagsstunden vereinzelt Taktlücken aufweisen. In die Richtung Landeck-Zams besteht ein Intervall zwischen 60-Minuten an Werktagen und 180-Minuten an Sonn- und Feiertagen. Zusätzlich unterstützt ein REX-Zug die Verbindung von Wörgl nach Hochfilzen mit einer weiteren überregionalen Anbindung nach Schwarzach, St. Veit und Salzburg. An Werktagen wird diese Strecke in einem 60-Minuten-Takt angeschlossen, wobei an den Sonn- und Feiertagen nur vereinzelte Fahrten angeboten werden. Zu den S-Bahnlinien und den REX-Zügen besteht eine zusätzliche Anschlussverbindung der

Zillertalbahn (ZB 1), welche die Strecke Jenbach und Mayrhofen in einem 30-Minuten-Takt, sowie die Achenseebahn (AB 1), welche die Strecke Jenbach und Seespitz in einem 60- bis 120-Minuten-Takt verbindet (vgl. ÖBB-Personenverkehr AG, 2016b; Abbildung 36). Insgesamt verkehren somit täglich 390 Nahverkehrszüge durch das Bundesland Tirol und verbinden die Gemeinden sowie Urlaubsdestinationen mit dem charakteristischen monozentrischen Agglomerationsraum Innsbruck, welcher als intermodaler Knoten eine bedeutende Rolle für den Verkehr und für die Mobilität einnimmt (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH, 2017).

### **Busverkehr in Tirol**

Neben dem Bahnverkehr ist der Busverkehr für eine lückenlose Erschließung aller Urlaubsdestinationen und Ausflugsziele im Bundesland Tirol unverzichtbar. Insgesamt gewährleisten 38 Verkehrsunternehmen (Stand Juni 2017, variiert je nach Vertragslage) mit ca. 240 Buslinien in den politischen Bezirken des Bundeslandes Tirol für eine lückenlose Erschließung der touristischen Destinationen (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH 2017: 3f.; Kapitel 3.1.2; Kapitel 3.2.3). Dabei kann der Begriff Busverkehr in fünf wesentliche Kategorien unterschieden werden:

- **Ortslinienverkehr:** charakterisiert sich im Wesentlichen auf die Anfangs- und Endpunkte einer Haltestelle zum Ein- und Aussteigen innerhalb desselben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinandergrenzender Gemeindegebiete;
- **Regionallinienverkehr:** zeichnet sich mit seinen Ein- und Aussteigepunkten auf gemeindeübergreifenden Gebieten aus;
- **Stadtlinienverkehr:** charakterisiert sich im Wesentlichen allein auf Ein- und Aussteigepunkte einer Haltestelle innerhalb von Innsbruck (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH 2017: 11ff.);
- **Wander- und Skibusverkehr sowie Shuttle-Serviceverkehr:** definiert einen Verkehr in weitester Sichtweise, welcher im Wesentlichen durch einen Ein- und Ausstiegspunkt charakterisiert ist und im selben, aneinandergrenzenden oder gemeindeübergreifenden Gebiet zugeordnet werden kann.

Mit diesen fünf Kategorien des Busverkehrs ist es möglich, die Tourismusmobilität in einer engen, weiten und weitesten Sichtweise im gesamten Bundesgebiet zu gewährleisten (Kapitel 2.1.5). Für die Herausarbeitung eines zukünftigen und nachhaltigen bedarfsgerechten Angebotes entlang der gesamten Mobilitätskette ist im Rahmen dieser Diplomarbeit vorrangig der Regionallinienverkehr sowie der Shuttle-Serviceverkehr im Bundesland Tirol von Interesse und soll durch eine Eingrenzung zum restlichen Busverkehr die Übersicht bewahren.

Der Regionallinienverkehr gewährleistet mit insgesamt 138 Buslinien eine gemeindeübergreifende Anbindung, wovon sieben Buslinien nur innerhalb des Sommertourismus sowie zwölf Buslinien innerhalb des Wintertourismus eingesetzt werden und die jahresspezifischen Aktivitäten vor allem bei den Berg- und Seilbahnen zusätzlich abdecken. Wird dabei der intermodale Knoten näher betrachtet, so gewährleisten die Verkehrsunternehmen vom Innsbrucker Hauptbahnhof mit insgesamt 28 Regionallinien eine direkte gemeindeübergreifende Anbindung zu touristischen Destinationen oder zu Umsteigepunkten im öffentlichen Verkehr. Mit insgesamt 26 Regionallinien besteht ein direkter Umstieg vom Busverkehr zum Bahnverkehr - und umgekehrt. Mit dem eingesetzten Busverkehr am Tag sowie durch den eingesetzten Busverkehr in der Nacht besteht zwar ein durchgehender relativ regelmäßiger Takt, dadurch allerdings die meisten Regionallinien nur mindestens einmal pro Stunde verkehren, sorgen diese Regionallinien untereinander teilweise für unregelmäßige direkte Umsteigemöglichkeiten und führen somit zu längeren Wartezeiten an den Haltestellenpunkten. Wie auch bereits unter dem Bahnverkehr erwähnt wurde, werden im Busverkehr vor allem an den Sonn- und Feiertagen nur vereinzelte Fahrten angeboten. Die touristischen Ausflugsziele sind Großteils durch den Regionallinienverkehr erreichbar, wenn auch teilweise nicht direkt. Das bedeutet, dass teilweise auf einigen Strecken von der Haltestelle bis zum Ausflugsziel noch einige Minuten zu Fuß notwendig sind (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH, o.J.a). Eine Herausforderung besteht auch bei den Haltestellenbezeichnungen - die meisten Haltestellen weisen keine direkte Bezeichnung der örtlichen Ausflugsaktivitäten auf und somit ist oft nicht klar, wo die Urlaubsreisenden hinfahren und aussteigen müssen (z.B. wenn es eine Haltestelle an einem Klettersteig gibt, dann sollte diese auch eine eindeutige Bezeichnung erhalten). Zum Regionallinienverkehr besteht zusätzlich ein Shuttle-Serviceverkehr, welcher allerdings nicht direkt in das System des öffentlichen Verkehrs integriert wurde und als Verkehrsunternehmen eigenständig agiert. Dadurch wird parallel auf festgelegten Strecken- und Zeitzyklen, welcher von einem regelmäßigen aber unflexiblen Taktintervall geprägt ist, im öffentlichen Verkehrssystem eine Dienstleistung angeboten, welches darauf ausgerichtet ist die Urlaubsreisenden im Rahmen eines Gelegenheitsverkehrs die Mobilität im Bundesland Tirol zu gewährleisten. Abgesehen vom Bahnverkehr und dem Regionallinienverkehr, sichert der Shuttle-Serviceverkehr die Anbindungen aller Haltestellen des Bahn- und Busverkehrs inklusive der Verbindung zum oder vom Flughafen an. Mit dem Shuttle-Serviceverkehr besteht auch die Möglichkeit, diesen für die Mobilität zu touristischen Ausflugszielen von seinem gewünschten Urlaubsaufenthaltsortes zu nutzen und somit individuell und alternativ zum öffentlichen Verkehr die Urlaubsaktivitäten nachfragebasiert durchzuführen (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH, 19.02.2018). Die flächendeckende Anbindung zu touristischen Destinationen zeigt auf, dass der öffentliche Verkehr im Bundesland Tirol eng mit der Tourismusmobilität verknüpft ist.



### **Tarifsystem und Information**

Der Regionallinienverkehr ist in das Tarifsystem des Verkehrsverbundes Tirol integriert und umfasst alle neun politischen Bezirke im Bundesland Tirol. Das System umfasst einschließlich die Landeshauptstadt Innsbruck sowie den Orts- und Stadtverkehr und Wander- und Skibusverkehr. Die Grundlage dieses Tarifsystems bildet ein Verbundraum, welcher räumlich in Tarifzonen unterteilt ist. Er unterscheidet sich im Wesentlichen zwischen der Kernzone Innsbruck und den Regionalzonen (welche alle weiteren Tarifzonen beinhaltet). Dabei ist aus tariflicher Perspektive festzuhalten, dass die Stadtverkehre in den restlichen Ortschaften (wie z.B. Kufstein, Kitzbühel oder Landeck) vergleichsweise wie Regionallinien behandelt werden. Der Fahrpreis richtet sich nach dem Zeitraum und nach der Anzahl, wie viele Tarifzonen von den Urlaubsreisenden befahren werden (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH 2017: 3ff.). Dabei gelten alle gelösten Fahrscheine für den Busverkehr, der Straßenbahn und dem Bahnverkehr – somit ist das Ticketsystem an den Bahnen angeschlossen. Die Tarifhöhe lässt sich anhand der Zonen und Regionen bestimmen – für eine oder mehrere Zonen besteht die Möglichkeit von Einzel-, Tages-, Wochenkarten; die Kernzone Innsbruck hat eine gesonderte Tarifzone mit einem gesonderten Fahrpreis, welcher allerdings günstiger als in den übrigen Zonen angeboten wird; Regionen bestehen aus mindestens zwei benachbarten Gebieten, welche in eine Regionalzone eingeteilt wurde (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH 2018: 2). Des Weiteren besteht für die Urlaubsreisenden die Möglichkeit auf eine All-Inclusive-Card oder Gästekarte, wo die öffentlichen Verkehrsmittel, der Wander- und Skibusverkehr sowie die Berg- und Seilbahnen in einem bestimmten Zeitraum ohne weiteres genutzt werden können (vgl. Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018a).

Für die Urlaubsreisenden ist die Internetseite des VVT eine erste Möglichkeit, um den Urlaubsaufenthalt in Tirol zu planen. Dabei bietet die Internetpräsenz eine umfangreiche Informationspalette – neben den Informationen für eine Planung zur An- oder Abreise oder der Mobilität vor Ort, besteht auch ein integrierter Routenplaner. Des Weiteren sind alle öffentlichen Verkehrslinien im Verbundraum kategorisiert dargestellt und vereinfacht eine gezielte Suche des Regionallinienverkehrs. Bei der Nutzung des integrierten Routenplaners besteht außerdem die Möglichkeit zu Informationen von weiteren Verkehrsträgern (z.B. Taxi) oder zu unterschiedlichen Hinweisen vor Ort, falls von den Haltestellen zum eigentlichen Ausflugsziel zusätzlich ein Fußmarsch zu tätigen ist (wie z.B. Barrierefreier Zugang durch eine Rampe). Auffallend ist allerdings, dass eine Abfrage des Linienfahrplanes sich mit einer Abfrage der Fahrplanauskunft (Routenplaner) unterscheidet und teilweise auf bestimmten Strecken keine einheitlichen Verbindungen angezeigt werden. Informationen über einen Anschluss zu Carsharing- oder Bikesharingsystemen sind bisher im System nicht integriert (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH, o.J.b; ebd.: o.J.c).

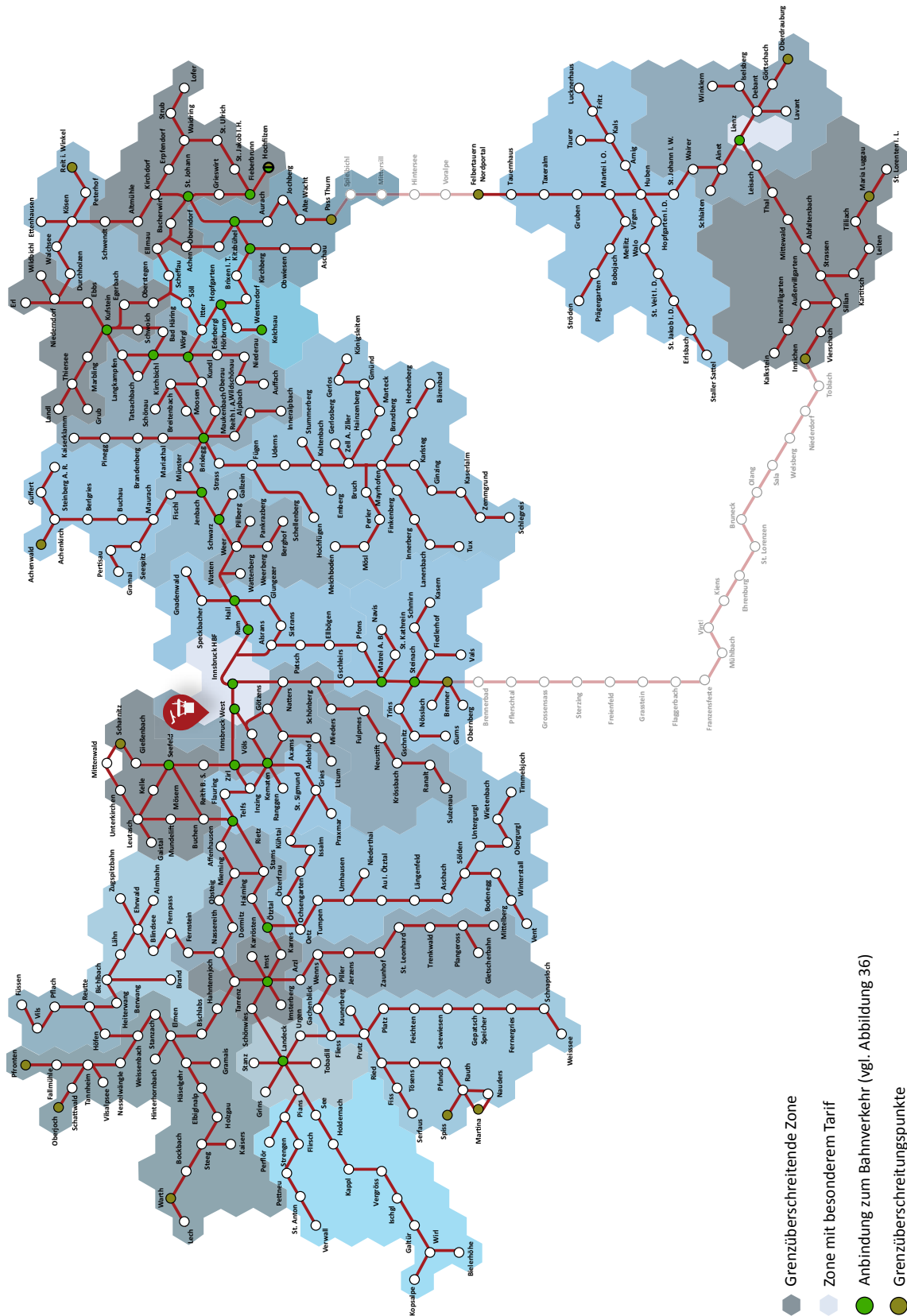


Abbildung 37: Liniennetz und Zonen des Regionalliniennverkehrs

(Quelle: eigene Darstellung nach Verkehrsverbund Tirol GesmbH 2018: 18)

### 3.4 Flugverkehr in Tirol

#### 3.4.1 Entwicklung des Flugverkehrs in Tirol

Der Regionalflughafen Innsbruck kann bereits auf eine über 90-jährige Entwicklung zurückblicken. Während die Anfänge der Innsbrucker Luftfahrt um 1783 von Warmluft oder gasgefüllten Ballonen geprägt waren und somit die ersten Alpenüberquerungen ermöglichte, waren es vor allem die technologischen Fortschritte sowie die Begeisterung der Bevölkerung zur Luftfahrt, welche zur Gründung des Vereins für Luftschiffahrt in Tirol im Jahr 1910 beitrugen und den Luftfahrtraum wesentlich veränderte (vgl. Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH 2011: 15f.). Im Jahr 1912 gelang es dem gegründeten Verein durch das k. u. k. Kriegsministerium, welches eines seiner Flugzeuge nach Innsbruck entsendete, der lokalen Bevölkerung im Rahmen einer ersten Flugvorführung die einmotorige Etrich-Militärtaube namens „Falke“ vorzustellen – welche insgesamt 27 Aufstiege bzw. Schauflüge durchführte (vgl. ebd.: 19f.).

Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurden in allen beteiligten Staaten das Flugwesen ausgebaut und in Innsbruck entstand für den Einsatz militärischer Flugzeuge als Kriegswaffe ein Militärflugplatz. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges stand nicht nur der zivile Flugverkehr vor einer Reihe von Problemen, sondern auch der militärische Flugplatz wurde baulich nicht wie gewünscht vollständig fertiggestellt. Neben einer negativen finanziellen Situation, mussten im Rahmen des Friedensvertrags von St. German alle Luftfahrzeuge ausgeliefert werden und somit standen wegen dem Luftfahrverbot bis zum Jahr 1924 die Entwicklungen der Flugzeugbauindustrie still (vgl. ebd.: 25f.). Was folgte, war mittelbar nach den Kriegsjahren eine gravierende Mangelwirtschaft. Mit dem Wiederaufbau und der Integration des Zivilflugzeugs in das bisherige Verkehrswesen, schöpften die Tiroler Visionäre Hoffnung auf eine Wiederbelebung des Fremdenverkehrs und waren sehr bemüht, in Eile die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck an das europäische Flugverkehrsnetz einzubinden (vgl. ebd.: 29).

Im Juni 1925 war es letzten Endes nach langen Verhandlungen und Planungen möglich, das drei Kilometer östlich vom Stadtzentrum gelegene Grundstück in Reichenau fertiggestellte Flugplatzareal durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr seiner offiziellen Bestimmung übergeben werden konnte. Für die Durchführung und Abwicklung des Flugbetriebes, wurde im Jahr 1925 die Tiroler Flugverkehrsgesellschaft gegründet, bei welchen sich anteilig die Stadt Innsbruck, die Tiroler Landesverkehrszentrale und das Land Tirol beteiligten (vgl. ebd.: 29; 34ff.). Im Linienflugverkehr konnte als ersteres die Strecke München-Innsbruck als internationale Verbindung gefestigt werden, wobei ab 1930 weitere Strecken, wie über Bozen und Trient nach Mailand oder der Strecke Wien-Linz-Salzburg-Innsbruck-München, angeboten werden konnte (vgl. ebd.: 38). In den Vorkriegsjahren verlor die Tiroler Flugverkehrsgesellschaft den Anschluss

an das europäische Streckennetz und somit eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für Tirol, was ökonomische Folgen mit sich brachte (vgl. ebd.: 41). Ab 1940 diente das Flugplatzareal dem Deutschen Reich für Stationierungen und Zwischenlandungen von Militärmaschinen. Im Rahmen dieses Nutzungswandels war die Kriegsführung des Deutschen Reiches an einem Ausbau und einer Verlegung des Flugplatzareals interessiert, somit entstand durch Planungen und Umsetzungen ein Flugfeldareal im Westen der Stadt Innsbruck. Abgesehen von der Gründung im Jahr 1938 der Innsbrucker Flughafengesellschaft mbH, war das Flugplatzareal die Zeit über eher ein Notflugfeld und fand in den Kriegsjahren weniger Beachtung. In den letzten Kriegstagen landeten auf diesem Areal zwar kurzfristig einige Düsenmaschinen, hauptsächlich wurde dieses Areal allerdings von den Innsbrucker Segelfliegern genutzt (vgl. ebd.: 61f.). Nach dem Zweiten Weltkrieg erkannten die Besatzungsmächte Österreich keine Lufthoheit zu. Wie bereits auch nach dem Ersten Weltkrieg, war eine technologische Entwicklung der Flugbauindustrie sowie die Aus- und Einfuhr von Flugmotoren oder sonstigen Flugzeugkonstruktionen verboten und Tirol gelang durch diesen Einbruch in eine negative wirtschaftliche Situation. Die einzigen Fluggeschehnisse in Innsbruck waren die Flüge der Besatzungsmächte für deren militärische Zwecke (vgl. ebd.: 67ff.). An den Plänen zur Verlegung des Flugplatzareals vom Osten in den Westen der Stadt Innsbruck wurde festgehalten und somit konnten nach zwei Jahren Bauzeit im Jahr 1948 der neue sowie jetzige Innsbrucker Flughafen zum Abschluss gebracht und eröffnet werden (vgl. ebd.: 69). Durch den Wiederaufbau und der Entwicklungshilfe seitens der Besatzungsmächte, war es dem Bundesland Tirol möglich den Fremdenverkehr im Rahmen des Zivilflugverkehrs wieder aufzunehmen und wichtige Verbindungen, vor allem als Kreuzungspunkt von Süd-Nord sowie Ost-West, zu gewährleisten. Bereits ab 1948 konnten wesentliche Verbindungen in Betrieb genommen werden und dienten hauptsächlich für zivile Zwecke. Den Anfang machten Samstag-Charterflüge aus Paris und Amsterdam, ab dem Jahr 1949 kam eine direkte Verbindung London-Innsbruck hinzu. Zwar wurde diese Linie zusätzlich auf einen Sonntags-Charterflug erweitert, allerdings war diese Verbindung über Zürich eher indirekt geprägt. Ab dem Jahr 1950 war es dann in Innsbruck nach einer Unterbrechung von 12 Jahren wieder möglich, Linienflugverbindungen zu gewährleisten – wobei als erster Linienflug Amsterdam-Innsbruck angeboten wurde (vgl. ebd.: 71ff.). Das Angebot bestimmte die Nachfrage und somit war es der Innsbrucker Flughafengesellschaft mbH möglich, weitere Linienflugverbindungen aufzubauen und anzubieten – die Verbindung Amsterdam-Innsbruck wurde von einmal wöchentlich auf zweimal wöchentlich aufgestockt. Das Angebot war im Sommer mit 5.000 Passagieren so erfolgreich, dass das Angebot auch über die Winterperioden ermöglicht wurde. Mit der Linienflugverbindung Amsterdam-Innsbruck verfügte der Innsbrucker Flugbetrieb zum ersten Mal seit dem Bestehen über eine Winterflugverbindung. Durch die erhöhten zivilen Nachfragen, konnten in den weiteren Jahren die Charter- und

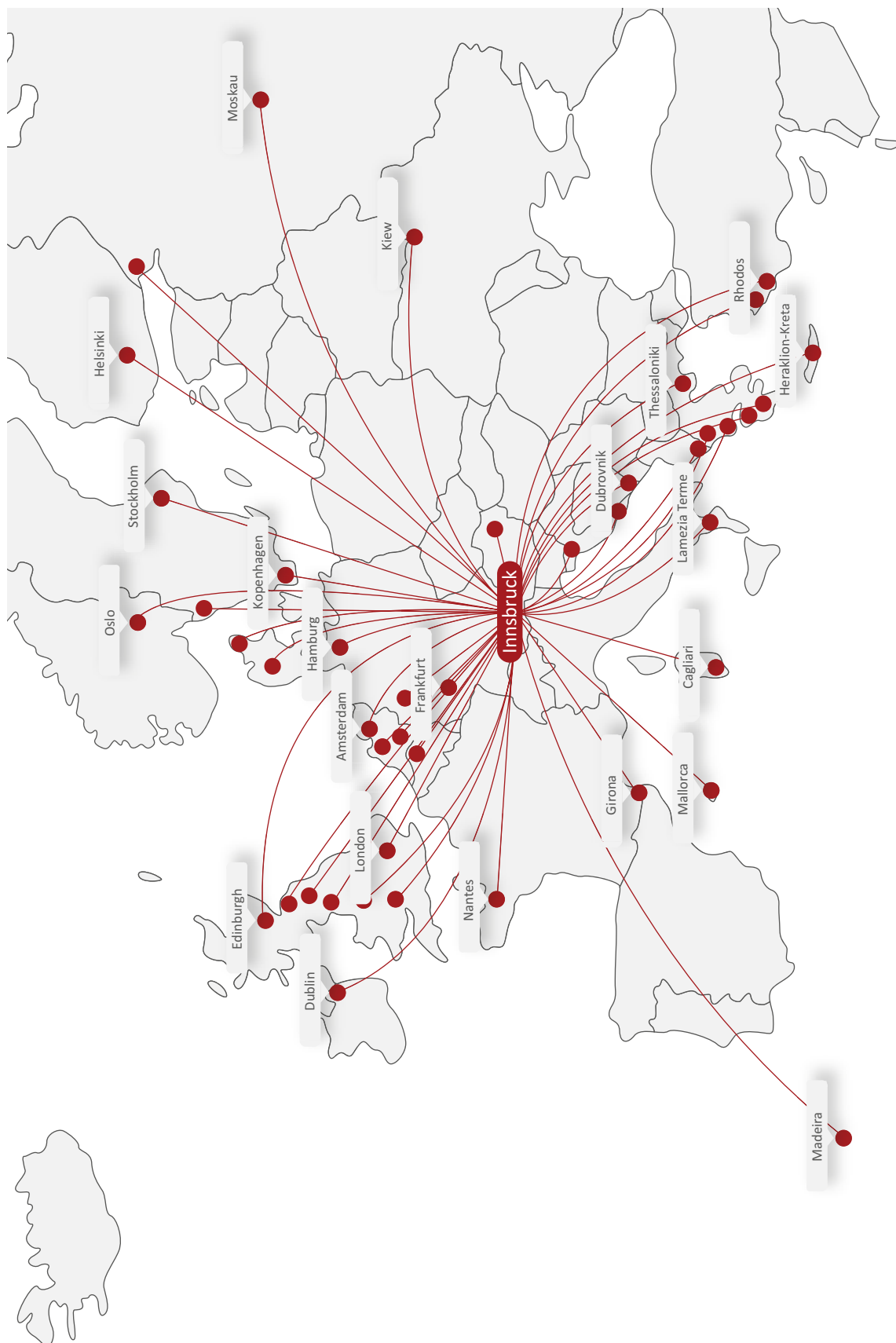
Linienflugverbindungen in Innsbruck ausgebaut werden. Neben einer Weiterführung der bestehenden Verbindungen, wurde zusätzlich eine internationale Verbindung Zürich-Innsbruck-Salzburg aufgenommen. Zum Ende des Jahres 1951 konnte die Innsbrucker Flughafengesellschaft mbH Landungen von insgesamt 329 Zivilflugzeugen auf dem Flugplatzareal aufweisen (vgl. ebd.: 72ff.). Im Jahr 1954 wurde für die Durchführung und Abfertigung von Zivilflugzeugen die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft als zukünftige Flughafenbetreibende Gesellschaft gegründet, mit dem es dann sogar ab 1957 möglich war einen Binnenflugverkehr aufzunehmen und gewährleistete ab 1959 Verbindungen zu vier nationalen und acht internationalen Flughäfen (vgl. ebd.: 80ff.). Zwar kam es dabei immer wieder zu Änderungen im Angebot, doch Frankfurt, London, Paris, Venedig, Klagenfurt, Salzburg und Wien gewährleisteten abwechselnd immer die nationalen und internationalen Fluglinienangebote. In Folge der Olympischen Winterspiele im Jahr 1964 und der in Betrieb genommenen südseitigen Anlage, war es dem Innsbrucker Flughafen möglich, weitere kommerzielle Linienflugverkehre abzuwickeln, die Anlage im Norden steht im weiteren allein für die Sport- und Segelflieger zur Verfügung. Allein im Jahr 1964 konnten auf der Verbindungsstrecke London-Innsbruck mit 80 Flügen 3.699 Passagiere und von Innsbruck-London 3.928 Passagiere abgewickelt werden. Insgesamt konnten im Jahr 1964 durch die Olympischen Spiele 1.000 Verkehrsflugzeuge (44.234 Gesamtpassagieraufkommen) in der Alpenstadt abgewickelt werden - 1963 waren es 786 Verkehrsflugzeuge (36.459 Gesamtpassagieraufkommen) (vgl. ebd.: 84f.; Kapitel 3.2). Zu einem Vergleich aus dem Jahr 1955, wo lediglich 168 Verkehrsflugzeuge abgewickelt wurden, erfuhr der Innsbrucker Flughafen seit dem Ende des Verbotes über die Lufthoheit einen Aufschwung der Linien- und Charterflüge und wurde zu einem internationalen wichtigen Alpenflughafen (vgl. ebd.: 84f.). So konnten durch weitere Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens und durch den Ausbau des Charter- und Linienflugverkehrs im Jahr 2010 erstmals die Millionengrenze von abgefertigten Passagieren erreicht werden. Wie kurz dargestellt wurde, erlebte der Flughafen Innsbruck in seiner Bestehungsgeschichte Höhen und Tiefen. In seiner Aufbauphase in der Zwischenkriegszeit spiegelt sich die technologische Entwicklung der Flugbauindustrie vom einmotorigen Propeller zum Düsenflugzeug wider und erreicht die Nutzung dieses Transportmittels von einem Luxus- zu einem Massenverkehrsmittel. Der Flughafen Innsbruck präsentiert sich zur gegenwärtigen Zeit als ein moderner europäischer Regionalflughafen, wobei die Hauptfunktion im Linienflugverkehr vor allem in der Zubringertätigkeit zu wichtigen internationalen Anschlüssen liegt. Aufgrund seiner verkehrspolitischen Bedeutung trägt der Flughafen Innsbruck mit seiner wirtschaftlichen Funktion nicht nur zur Absicherung des Wirtschaftsraumes und dem Tourismusland Tirol wesentlich bei, sondern ist durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auch an Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur maßgeblich beteiligt (vgl. Chraust 2013: 370ff.).

### 3.4.2 Flughafen Innsbruck: Zustand und Analyse

Der Flughafen Innsbruck befindet sich ca. 5 km westlich vom Stadtzentrum Innsbruck entfernt. Aufgrund seiner geografischen Lage ist der Flughafen von den Alpen umgeben. Im Süden der 2.000 m langen Start- und Landebahn befindet sich von Ost nach West die Luftfrachthalle, der Tower, der Terminal, die Ankunftshalle, die Fuhrparkhallen, die Verwaltungszentrale, drei Hangars, der Triebwerk-Probelaufstand, die Tyrolean-Werftanlage sowie befindet sich ein Parkhaus südlich des Terminals-Vorplatzes (vgl. ebd.: 374).

Nach dem Passagieraufkommen von 2015 (1.001.255 Passagiere) und 2016 (1.006.738 Passagiere), konnte auch das Jahr 2017 mit 1.092.547 Passagieren als bisher bestes Passagierergebnis in der Geschichte des Innsbrucker Flughafens abgeschlossen werden – das entspricht einer Zunahme von 8,5 % gegenüber dem Jahr 2016. Dabei verzeichnet der Linienverkehr weiterhin einen Zuwachs von 8,22 %, wobei der Trend im Charterverkehr weiterhin mit – 24,39 % signifikant abnimmt - im Vergleich der Jahre 2015 und 2016. Die Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr sind nach einem Rückgang von -0,36 % aus dem Jahr 2016 (im Vergleich zu 2015), im Jahr 2017 mit 12.040 Flugbewegungen um 1,9 % angestiegen (im Vergleich zu 2016). Zwar können die Flugbewegungen aus dem Linien- und Charterverkehr den Spitzenwert von 17.130 Flugbewegungen aus dem Jahr 2000 längst nicht mehr annähernd erreichen, allerdings ist das mit einer effizienteren Auslastung der Flugzeuge und größeren Flugzeugtypen zu begründen (vgl. Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH 2017: 12f.; Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH, 2018).

Der Flughafen Innsbruck setzt dabei einen starken Fokus auf den Inbound-Tourismus, vor allem im Sektor des Wintertourismus. Dabei sind vorrangig die Monate Januar bis März für den Flughafen wirtschaftlich prägend – allein im ersten Quartal des Jahres erzielt der Flughafen Innsbruck durch das Passagieraufkommen bereits 1/3 des Jahresumsatzes, im Jahr 2017 waren es sogar ca. 50 % des Jahresumsatzes. Von den 1.092.547 Passagieren im Jahr 2017, wurden somit im ersten Quartal über eine halbe Million Passagiere abgefertigt – wobei fast über 90 % der Passagiere Urlaubsreisende waren. Die restlichen Passagiere teilen sich in ungefähr 250.000 Geschäftsreisende, welche das ganze Jahr vor allem über Wien und Frankfurt fliegen, und 250.000 Urlaubsreisende (outbound-tourism) auf, welche aus den Kernregionen von Tirol oder aus Einzugsgebieten (z.B. Südbayern oder der Ostschweiz) über den Innsbrucker Flughafen in den Urlaub fliegen und hauptsächlich in den Sommermonaten den Flugverkehr in Anspruch nehmen. Dem Flughafen Innsbruck ist es seit zehn Jahren an den Samstagen und Sonntagen nicht möglich, weitere Slots anzubieten und sind vollständig ausgebucht. Allein für die Tage von Montag bis Donnerstag, sowie vereinzelt auch am Freitag, besteht noch die Möglichkeit auf freie Slots (vgl. Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH, 10.01.2018).



**Abbildung 38:** Streckenportfolio des Flughafens Innsbruck

(Quelle: eigene Darstellung nach Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH, o.J.)

### 3.4.3 Bedeutung des Flughafens Innsbruck

Wie anhand der vorherigen Kapitel dargestellt wurde, entwickelte sich der Innsbrucker Regionalflughafen vor allem in zwei Richtungen – zum einen in die Richtung des Zubringerverkehrs zu internationalen Flughäfen und zum anderen in die Richtung eines Aufnahmeverkehrs. Interessant ist die Betrachtung des Innsbrucker Flughafens zu anderen Flughäfen innerhalb der Alpenregion. Durch den globalen Trend sind vor allem die Alpenländer von einem immer dichter werdenden Linien- und Charterflugverkehrsnetzes geprägt (vgl. Kapitel 2.5; Kapitel 3.2.2).

Großflughäfen in Agglomerationsgebieten, welche eine internationale Bedeutung als Drehscheibe im Luftverkehr aufweisen, wie z.B. München oder Mailand, haben bereits genauso an den Wochenenden keine freien Slots mehr frei, wie Regionalflughäfen in z.B. Lugano, Salzburg oder eben auch Innsbruck. Die drei Regionalflughäfen weisen eine vergleichbare überregionale Bedeutung in der Alpenregion auf, wie die internationalen Verkehrsflughäfen München und Mailand. Für den Flughafen Innsbruck sind dabei vor allem Destinationen von Interesse, welche aufgrund der Bodenverkehrsmittel nur unter einem hohen zeitlichen Reiseaufwand bewältigt werden können. Im Vergleich zum Flughafen München, welcher ein sehr dichtes Flugangebot zu internationalen und nationalen Destinationen anbietet, bedient der Flughafen Innsbruck primär Regionalfluggesellschaften. Im Sektor Tourismus besteht die steigende Nachfrage für Flüge nach Innsbruck, wie auch eine steigende Nachfrage nach Flugverbindungen zu europäischen Destinationen. Vor allem in den Bereichen Städtereisen und Kurzurlaub in Tirol besteht eine erhöhte Nachfrage. Dabei steht die Nachfrage im Konflikt zum Angebot, da die meisten Regionalfluggesellschaften sich eher die Slots an den Wochenenden (Freitag bis Samstag) wünschen, allerdings nur noch innerhalb der Woche (Montage bis Donnerstag) am Flughafen Innsbruck Ausbaupotential besteht.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich beim Regionalflughafen Innsbruck eher um einen Kurz- und Mittelstreckenflugverkehr handelt und für die Erreichbarkeit der Tiroler Tourismusregionen essentiell ist, muss verstärkt die Anbindungsqualität der Tourismusorte durch die öffentlichen Verkehrsangebote betrachtet werden. Die Wahl des Verkehrsmittels steht in Abhängigkeit von unterschiedlichen Faktoren - besteht eine hervorragende Anbindung an das Straßennetz, das Bahnnetz sowie an das Regionalliniennetz, erhöht das nicht nur die Erschließungsqualität, sondern auch das Einzugsgebiet des Innsbrucker Flughafens zu den Destinationen in der Alpenregion. Für den Tourismus relevante Faktoren sind dabei nicht nur die Angebote von Aktivitäten (wie z.B. Sehenswürdigkeiten), sondern auch die Erreichbarkeit der Urlaubsdestinationen. Das Hauptkriterium wird aus diesem Grund auf die Linienführung sowie die Frequenzen des Angebotes zwischen den wichtigsten Destinationen im Bundesland Tirol gelegt (vgl. Pyka 1992: 27ff.; Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH, 10.01.2018; Tirol Werbung GmbH, 10.01.2018a).



### 3.4.4 Service-, An- und Abreisemöglichkeiten

#### Servicemöglichkeiten zum Gepäck

Für die meisten Urlaubsreisenden kann das Gepäck über die Wahl einer Urlaubsdestination entscheidungsrelevant sein – sei es durch die Sperrigkeit des Gepäckstückes (z.B. durch Ski- oder Sportausrüstungen) oder weil Urlaubsreisende durch eine Mobilitätseinschränkung nicht die Möglichkeit haben, das Gepäck eigenständig zu transportieren. Für die Lösung dieser Anforderungen kommt in den meisten Fällen nur ein Gepäckservice eines Logistikunternehmens in Frage. Durch die unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen variieren auf nationaler Ebene die Serviceleistungen stark – vor allem dann, wenn im Rahmen einer Fluganreise die nationale Grenze überschritten wird. Aufgrund dieser Bedeutsamkeit entlang der Mobilitätskette, wird im folgenden Stichprobenartig der internationale sowie nationale Gepäckservice analysiert. Anhand der ausgewählten Herkunftsländer Belgien, Deutschland, Großbritannien, Niederlande und Italien ist festzuhalten, dass grundsätzlich ein Tür-zu-Tür Gepäckservice angeboten wird – eine Abholung von zu Hause und die Zustellung in der Urlaubsdestination ist somit möglich, wie anhand der Abbildung 39 beispielhaft deutlich zu erkennen ist.

Analysiert wurde dabei vorrangig das Normalgepäck, welches Koffer, Taschen, Rucksäcke und Kinderwägen umfasst. Die Unternehmen decken bei Bedarf auch lückenlos einen Gepäckservice im Rahmen des Sondergepäcks ab (z.B. Fahrräder, Ski- und Snowboardausrüstung), wobei aufgrund der Sperrigkeit und des Gewichtes ein Zuschlag zu entrichten ist sowie gesondert verpackt werden muss. Dabei sind die Bestimmungen zum Normalgepäck unterschiedlich und variieren innerhalb der Herkunftsländer – von 20 kg der Firma Travel Light bis maximal 70 kg der Firmen DHL Express sowie TNT Express weist die Gewichtsbeschränkung einen relativ großen Spielraum auf. Die beiden letzten genannten Firmen agieren mit ihrem Angebot weltweit mit teilweise eigenem Fracht- sowie Logistikunternehmen. Die Zustellung aus den Herkunftsländern nach Tirol dauert zwischen einem und sechs Tage. Dabei unterscheidet sich die Zustelldauer lediglich von dem gebuchten Service der Urlaubsreisenden, welche von Unternehmen zu Unternehmen variieren – entscheidet sich der Urlaubsreisende für eine wesentlich kürzere Versanddauer mit einem persönlich gewünschten Lieferzeitpunkt, sind entsprechen höhere Gebühren zu entrichten. Die Abholung und Zustellung erfolgt bei allen Unternehmen an den Werktagen ganztätig, wobei sich allein die Buchungsfristen im Bestellvorgang unterscheiden. Am unattraktivsten ist die Anmeldung für einen Gepäcktransport seitens der Unternehmen Travel Light sowie Flevobird Logistiek aus den Niederlanden, welche ein Zeitfenster von einer Woche vor dem gewünschten Abholtermin des Gepäcks vorschreiben. Kundenfreundlich agiert dabei die DHL Express, wo eine Anmeldung täglich bis 17:00 Uhr zum gewünschten Abholtermin möglich ist und unter Wunsch der Urlaubsreisenden sogar eine Abholung des Gepäckstückes innerhalb

eines Zeitfensters von 90 Minuten erfolgt. In den meisten Fällen ist es den Urlaubsreisenden möglich über eine ausgehändigte Auftragsnummer, welche nach einer getätigten Buchung des Gepäckservice vergeben wird, den aktuellen Aufenthaltsort des Gepäckstückes zu verfolgen. Lediglich bei den Unternehmen Flevobird Logistiek sowie Insam Express waren keine Informationen über die Möglichkeit einer Sendungsverfolgung vorhanden und somit ist davon auszugehen, dass eine Sendungsverfolgung nicht angeboten wird. Alle Unternehmen bieten aus den Herkunftsländern eine Zwischenlagerung in Unternehmenseigenen Lagerstätten an - so ist es den Urlaubsreisenden möglich, das Gepäck frühzeitig vor der Abreise abzugeben oder, falls die Urlaubsreisenden am Zielort nicht angetroffen werden können, das Gepäckstück an einer der Lagerstätten abzuholen. In einigen Fällen wird das Gepäckstück nach mehreren missglückten Zustellversuchen an die Absenderadresse zurückgeschickt (vgl. DHL Express Germany GmbH, o.J.; Eurosender d. o. o., o.J.; Flevobird Logitiek, 2017a; Flevobird Logitiek, 2017b; Hermes Logistik GmbH & Co KG, o.J.; Insam Express di Rifesser Giuseppe Antonio, o.J.; Luggage Free, o.J.a; Luggage Free, o.J.b; TNT Express UK Ltd, o.J.;; Travel Light Benelux B.V., o.J.).

Es ist festzuhalten, dass bei den Fracht- und Logistikunternehmen aus den Herkunftsländern ein Defizit im Bereich von internationalen Systempartnerschaften besteht. Nachdem die Flugzeugabfertigungslogistik am Flughafen stattfand und das Gepäck bei Bedarf vom Zoll kontrolliert wurde, setzt im Normalfall ein lokales Logistikunternehmen an und wickelt die letzte Meile zum gewünschten Zielort der Urlaubsreisenden ab. Doch für die Zustellung des Gepäckstückes fehlt es an Logistikunternehmen, welche die individuellen Logistikanforderungen gewährleisten. Die in Tirol bestehenden lokalen Fracht- und Logistikunternehmen (z.B. DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH oder die Österreichische Post AG) gewährleisten eine Zustellung im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nur zu bestimmten Zustell- bzw. Lieferzeiten. Durch die konventionellen Fracht- und Logistikbedingungen ist eine Zustellung von Montag bis Freitag seitens der DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH von 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr zeitlich begrenzt, am Samstag nur von 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr und an den Sonn- und Feiertagen gar nicht gewährleistet. Zwar ist in Österreich die Gepäckzustellung nach dem nationalen Postmarktgesetz geregelt, welche allerdings mit mindestens zwei Tagen bis maximal fünf Tage für eine Gepäckzustellung im Rahmen einer Urlaubsreise als Gepäckservice eher unattraktiv ist – auch der relativ hohe Preis spricht eher gegen eine Nutzung des Gepäckservice (vgl. Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, 2018d; DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH, o.J.).

| Herkunftslander | Unternehmen                                | Service               | Preis<br>(Gepäckstück/Richtung)                   | Gewicht           | Buchungsfrist   | Versanddauer                      | Abholung & Zustellung                               | Sendungsverfolgung |
|-----------------|--|-----------------------|---|-------------------|---|-----------------------------------|---|--------------------|
| Deutschland     | Hermes Logistik GmbH & Co KG               | Tür-zu-Tür-Zustellung | 29,90 €   | max. 31,5 kg      | Bis 18 Uhr am Werktag von der gewünschten Abholung        | 4 Werktage ohne Samstag           | Montag bis Freitag zwischen 8 Uhr und 17 Uhr        | Ja                 |
|                 |  |                       |   |                   |   |                                   |   |                    |
|                 | DHL Express Germany GmbH                   | Tür-zu-Tür-Zustellung | 0,45 € pro kg bzw. mind. 20 € pro Sendung         | 31,5 kg bis 70 kg | Innerhalb von 20 Stunden                                  | 2-3 Werktage                      | Montag bis Freitag zwischen 09:00 Uhr und 15:30 Uhr | Ja                 |
| Großbritannien  | TNT Express UK Ltd                         | Tür-zu-Tür-Zustellung | 54,59 £ (ca. 62,33 €; Stand 2018-04-20) inkl. VAT | max. 70 kg        | Innerhalb von 20 Stunden                                  | Am nächsten Werktag bis 12:00 Uhr | Montag bis Freitag zwischen 09:00 Uhr und 15:30 Uhr | Ja                 |
|                 |  |                       |   |                   |   |                                   |   |                    |
| Niederlande     | Flevobird Logistiek                        | Tür-zu-Tür-Zustellung | 29,50 €   | max. 25 kg        | Anmeldung zum Gepäcktransport eine Woche vor Abreisedatum | 2-3 Werktage                      | Montag bis Freitag zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr | N/A                |
|                 |  |                       |   |                   |   |                                   |   |                    |
|                 | Travel Light Benelux B.V.                  | Tür-zu-Tür-Zustellung | 50 €  | max. 25 kg        | Innerhalb von 20 Stunden                                  | 5-6 Werktage                      | Montag bis Freitag zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr | N/A                |
| Italien         | Insam Express di Rifesser Giuseppe Antonio | Tür-zu-Tür-Zustellung | 192 €   | bis 37 kg         | Innerhalb von 48 Stunden                                  | 5 Werktage                        | Montag bis Freitag zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr | Ja                 |
|                 |  |                       |   |                   |   |                                   |   |                    |
| Belgien         | Eurosender d. o. o.                        | Tür-zu-Tür-Zustellung | 32,99 €   | bis 30 kg         | Innerhalb von 20 Stunden                                  | 2 Werktage                        | Montag bis Freitag zwischen 09:00 Uhr und 18:00 Uhr | Ja                 |

Abbildung 39: Übersicht des Gepäckservice ausgewählter Herkunftsländer

(Quelle: eigene Darstellung nach Hermes Logistik GmbH &amp; Co KG, o.J.; DHL Express Germany GmbH, o.J.;

TNT Express UK Ltd, o.J.; Flevobird Logitiek, 2017a; Flevobird Logitiek, 2017b; Travel Light Benelux B.V., o.J.;

Insam Express di Rifesser Giuseppe Antonio, o.J.; Luggage Free, o.J.a; Luggage Free, o.J.b;

Eurosender d. o. o., o.J.)

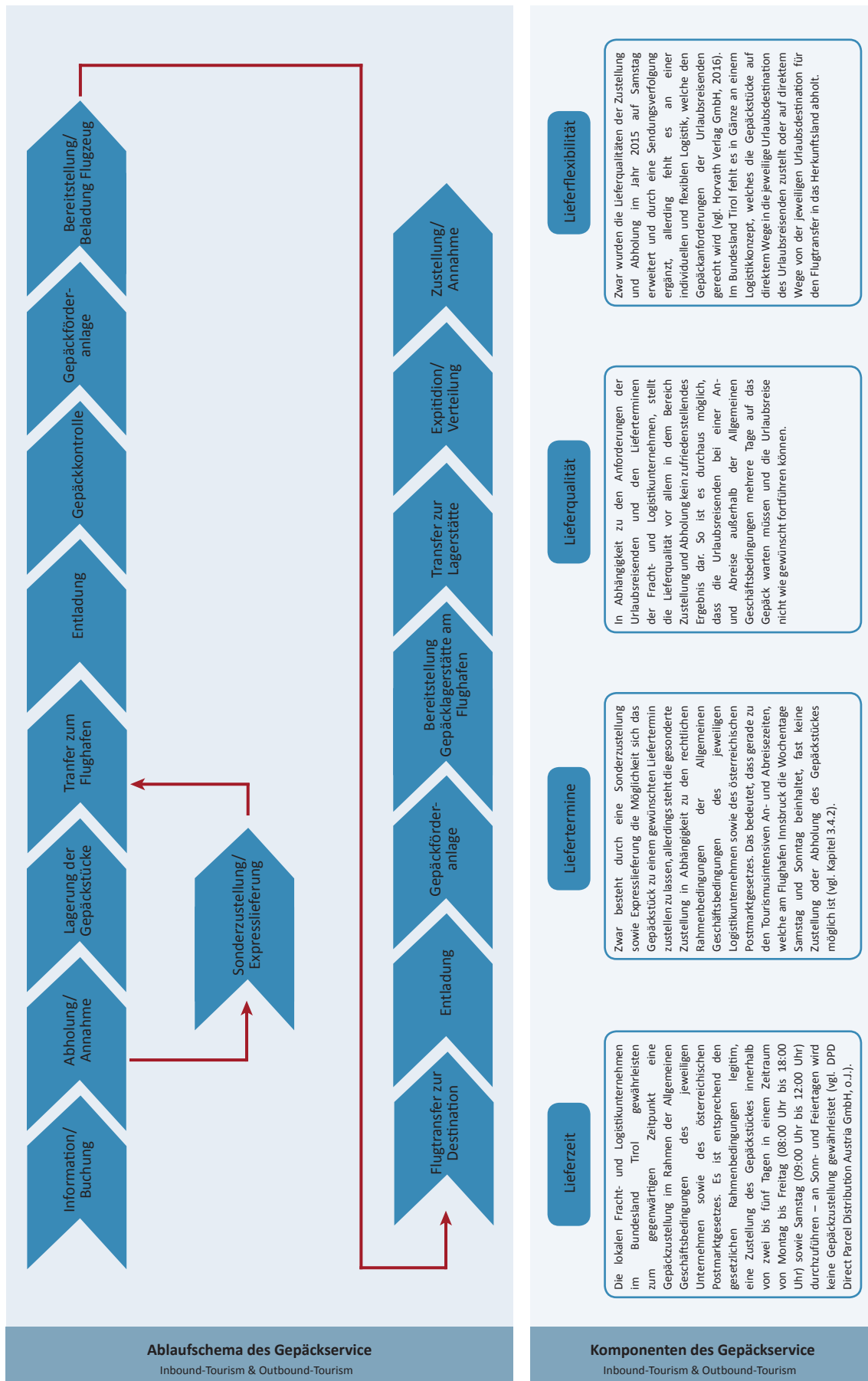


Abbildung 40: Ablaufschema sowie wesentliche Komponenten des Gepäckservice

(Quelle: eigene Darstellung)

### **Servicemöglichkeiten während des Fluges**

Der Service und das Angebot während des Fluges ist stark abhängig von der jeweiligen Fluggesellschaft, von der Flugart (Linien- oder Charterflug, vgl. Kapitel 2.6.2), der Flugzeugtypen sowie der Beförderungsklasse. Die Fluggesellschaften unterscheiden dabei in die Klasse Economy Class (das ist die niedrigste Beförderungsklasse mit dem Ziel Passagiere unter möglichst geringen Kosten zu befördern), die Klasse Premium Economy Class (diese Klasse bietet unter einem Zuschlag mehr Beinfreiheit bzw. einen größeren Sitzabstand gegenüber der Economy Class) sowie in die Business Class (diese Klasse ist mehr auf Geschäftsreisende ausgelegt und verfolgt das Ziel, die Geschäftsreisenden ausgeruht in die Destination zu bringen oder im Flugzeug zu arbeiten). Aufgrund der thematischen Abgrenzung, wird der Service in einer Detailbetrachtung während des Fluges im Folgenden nicht weiter berücksichtigt.

### **An- und Abreisemöglichkeiten**

Damit die Qualität der An- und Abreisemöglichkeiten entlang der Reisekette beurteilt werden kann, werden im nachfolgenden anhand von zehn ausgewählten Urlaubsdestinationen die gegenwärtigen Tagesverbindungen dargestellt. Die Auswahl der zehn Urlaubsdestinationen erfolgte durch die vorangebrachte Analyse über die touristischen Destinationen im Bundesland Tirol sowie der Nächtigungsverteilung im Sommer- und Wintertourismus aus dem Jahr 2017 (vgl. Kapitel 2.1.6; Kapitel 3.2.2; Kapitel 3.2.3). Für die Analyse wurden jeweils die Tagesverbindungen vom Ausgangspunkt des Flughafens Innsbruck (Haltestellenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs) bis zu einem Haltestellenpunkt in der ausgewählten Urlaubsdestination berücksichtigt (wobei die Haltestellenpunkte des Regionallinienverkehrs sowie des Bahnliniennetz gleichermaßen betrachtet wurden). Zusätzlich zum Vergleich der Tagesverbindungen wurden auch die direkten Kosten für eine Fahrt mit der Bahn/Regionallinie und mit dem Pkw innerhalb der Reisekette verglichen – d. h. inklusive die Anreise vom Flughafen Innsbruck zum Hauptbahnhof Innsbruck und von da aus in die Urlaubsdestination. Bei der Bahn/Regionallinie werden als Kosten die Preise für ein Fahrticket der ÖBB-Personenverkehr AG sowie vom Verkehrsverbund Tirol GesmbH herangezogen, beim Pkw werden dabei die Kosten für ein Shuttle-Service (am Beispiel des Unternehmens Hotelrepräsentanz & Reisen GesmbH, welche die Marke „Four Season Travel“ betreibt) und herkömmliche Taxi-Unternehmen herangezogen. Bei diesem Preisvergleich handelt es sich lediglich um Stichproben, da die Preise bei den Unternehmen zeitlich stark variieren können bzw. unterschiedliche Preispolitiken betrieben werden. Analysiert wurden zudem auch die Anzahl der Verbindungen und die Fahrzeiten zu den ausgewählten Urlaubsdestinationen sowie die Fahrdauer der Bahn/Regionallinie und des Pkw's. Wie anhand der Analyse festzuhalten ist, sind die Verbindungen nach Lienz, Nauders, Reutte und St. Leonhard im Pitztal gegenüber dem

Individualverkehr kaum konkurrenzfähig. Wobei neben den äußerst wenigen Tagesverbindungen und der Häufigkeit an Umstiegen auch die verhältnismäßig lange Fahrdauer negativ auffallen. Vor allem nach Reutte sind an den Tagen Samstag sowie Sonn- und Feiertag sehr wenige Tagesverbindungen vorhanden und die Urlaubsreisenden müssen sogar auf dieser Strecke bis zu viermal umsteigen. Nach Lienz kommt am Sonn- und Feiertag für die Urlaubsreisenden eine Fahrdauer von über acht Stunden auf. Insgesamt müssen die Urlaubsreisenden von Montag bis Freitag in der Summe aller Tagesverbindungen in 59 % der Angebote mindestens zweimal umsteigen. An den Samstagen ist in der Summe aller Tagesverbindungen mit jeweils 49 % der einmalige und zweimalige Umstieg recht ausgeglichen. An den Sonn- und Feiertagen ist in der Summe aller Tagesverbindungen ein Umstieg zu 58 % notwendig.

Die notwendigen Umstiege wirken gegenüber dem Individualverkehr äußerst unattraktiv, was allerdings damit zu begründen ist, dass der Flughafen Innsbruck, abgesehen des örtlichen Straßennetzes, vom Bahnnetz und Regionallinienverkehr nicht erschlossen wird (vgl. Kapitel 3.3.2; Kapitel 3.3.3). Die Tarifgestaltung ist nicht immer übersichtlich. Zwar besteht die Möglichkeit am Flughafen Innsbruck an einem Ticketautomaten entsprechende Fahrkarten über den Verkehrsverbund Tirol GesmbH zu erwerben und für die Urlaubsreisenden besteht zusätzlich die Möglichkeit diverser Gästekarten, allerdings sind die Angebote und Informationen auf den Internetseiten sehr spärlich (vgl. Kapitel 3.3.3). Bisher besteht weder auf der Internetseite des Verkehrsverbund Tirol GesmbH keine Information oder Buchungsmöglichkeit, noch ist es über die Landestourismusorganisation möglich sich über Gästekarten zu informieren oder zu buchen. Zwar bieten 31 der insgesamt 34 Tourismusverbände Gästekarten an, diese unterscheiden sich allerdings stark nach Region und Urlaubsaktivitäten und zählen zudem nicht am Anreisetag (vgl. Ötztal Tourismus, 2018). Ein Fahrticket kostet für eine durchschnittliche Strecke von 93,23 km (Flughafen Innsbruck in die Urlaubsdestination) im Durchschnitt ca. 15 €, bei der die notwendigen Umstiege und Wartezeiten inkludiert sind. Mit dem Taxi oder Shuttle-Service fallen da bereits im Durchschnitt 106 € bis 142 € an – wobei mittels einer Taxi-App schnell und einfach ein Taxi zum Flughafen Innsbruck bestellt werden kann und gerade dann zur Verfügung steht, wenn kein Regionallinienverkehr mehr fährt. Die Buchung für eine Fahrt vom Flughafen zur Urlaubsdestination über einen Shuttle-Service (z.B. Four Seasons Travel) muss dagegen 48 Stunden im Voraus erfolgen (vgl. Tirol Werbung, 10.01.2018b). Zum Gegenwärtigen Zeitpunkt gestaltet sich ein lückenloses Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln laut dem Verkehrsverbund Tirol GesmbH als äußerst schwierig, weil die Urlaubsreisenden bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel nicht gemessen werden und somit eine bessere Abstimmung im Ablauf möglich ist (vgl. Verkehrsverbund Tirol GesmbH, 19.02.2018).

|                         | Kramsach   | Kufstein   | Lienz      | Mayrhofen  | Nauders    | Oetz       | Reutte     | Schwarz    | St. Leonhard im Pitztal | Zell am Ziller, Zillertal |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|---------------------------|
| <b>Gesamt</b>           | <b>33</b>  | <b>26</b>  | <b>16</b>  | <b>28</b>  | <b>28</b>  | <b>18</b>  | <b>20</b>  | <b>48</b>  | <b>14</b>               | <b>30</b>                 |
| direkt                  | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -                       | -                         |
| 1 x Umsteigen           | 15         | 26         | 3          | 1          | -          | 1          | 2          | 43         | -                       | 1                         |
| 2 x Umsteigen           | 18         | -          | 8          | 26         | 10         | 17         | 18         | 5          | 12                      | 29                        |
| 3 x Umsteigen           | -          | -          | 5          | 1          | 1          | -          | -          | -          | 2                       | -                         |
| <b>Gesamt</b>           | <b>32</b>  | <b>27</b>  | <b>12</b>  | <b>25</b>  | <b>6</b>   | <b>10</b>  | <b>12</b>  | <b>67</b>  | <b>6</b>                | <b>29</b>                 |
| direkt                  | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -                       | -                         |
| 1 x Umsteigen           | 20         | 27         | 3          | -          | -          | -          | 2          | 58         | -                       | -                         |
| 2 x Umsteigen           | 11         | -          | 6          | 25         | 6          | 10         | 9          | 9          | 6                       | 29                        |
| 3 x Umsteigen           | 1          | -          | 3          | -          | -          | -          | -          | -          | -                       | -                         |
| 4 x Umsteigen           | -          | -          | -          | -          | -          | -          | 1          | -          | -                       | -                         |
| <b>Gesamt</b>           | <b>23</b>  | <b>31</b>  | <b>11</b>  | <b>35</b>  | <b>6</b>   | <b>11</b>  | <b>21</b>  | <b>38</b>  | <b>6</b>                | <b>32</b>                 |
| direkt                  | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -                       | -                         |
| 1 x Umsteigen           | 14         | 28         | 4          | -          | -          | -          | 4          | 30         | -                       | -                         |
| 2 x Umsteigen           | 7          | 3          | 5          | 34         | 6          | 8          | 16         | 8          | 6                       | 32                        |
| 3 x Umsteigen           | 2          | -          | 2          | 1          | -          | 3          | 1          | -          | -                       | -                         |
| 4 x Umsteigen           | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -          | -                       | -                         |
| <b>Fahrdauer (min.)</b> | 1 h 04 min | 0 h 52 min | 3 h 18 min | 1 h 44 min | 2 h 38 min | 1 h 17 min | 2 h 14 min | 0 h 42 min | 2 h 00 min              | 1 h 35 min                |
| <b>Fahrdauer (max.)</b> | 1 h 31 min | 1 h 49 min | 8 h 33 min | 2 h 30 min | 3 h 12 min | 1 h 51 min | 3 h 02 min | 1 h 14 min | 2 h 54 min              | 2 h 18 min                |
| <b>Kosten (ÖPNV)</b>    | 10,60 €    | 15,30 €    | 24,80 €    | 14,30 €    | 18,90 €    | 12,40 €    | 17,10 €    | 7,70 €     | 16,20 €                 | 13,40 €                   |
| <b>Fahrdauer Pkw</b>    | 40 min     | 59 min     | 2 h 34 min | 1 h 02 min | 1 h 19 min | 41 min     | 1 h 21 min | 0 h 30 min | 1 h 14 min              | 0 h 55 min                |
| <b>Kosten</b>           | 75 €       | 106 €      | 243 €      | 66 €       | 148 €      | 79 €       | 124 €      | 58 €       | 105 €                   | 58 €                      |
| Taxi                    | 90 €       | 140 €      | 290 €      | 130 €      | 180 €      | 90 €       | 160 €      | 70 €       | 150 €                   | 120 €                     |
| <b>Entfernung (km)</b>  | 67,2       | 78,2       | 196,9      | 79,7       | 122,5      | 63,2       | 108,5      | 47,5       | 99,8                    | 68,8                      |

Abbildung 41: Übersicht der Tagesverbindungen vom Flughafen Innsbruck in die ausgewählten Urlaubsdestinationen

(Quelle: eigene Darstellung nach Verkehrsverbund Tirol GesmbH, o.J.b; Hotelrepräsentanz & Reisen Ges.m.b.H., o.J.; Taxi Tirol, o.J.)





## 4 UNTERSUCHUNGSDESIGN

Für eine Beantwortung der unter Kapitel 1 aufgestellten Forschungsfragen und Hypothesen ist nicht nur eine theoretische Grundlage sowie eine lückenlose thematische Analyse der gegenwärtigen Situation von Bedeutung, sondern auch die empirische Datenerhebung ist ein wesentlicher Bestandteil, um Erkenntnisse aus dem Forschungsgegenstand erzielen zu können. Im folgenden Kapitel wird die angewandte quantitative Forschungsmethode in ihren Grundlagen und in deren Struktur detailliert beschrieben und sollen für ein wesentlich besseres Verständnis der Ergebnisinterpretation dienen. Dabei werden die Begriffe der empirischen Untersuchungsmethoden definiert, die Erhebungsparameter angeführt und durch die verwendeten Indikatoren messbar gemacht, der Aufbau von Fragebogen und den Interviews erläutert, die methodische Vorgehensweise und der zeitliche Rahmen dokumentiert sowie die Auswertungsstrategie vorgestellt.

### 4.1 Abgrenzung von Begrifflichkeiten

#### Sommer- und Winterurlaub

Der Sommer- und Winterurlaub charakterisiert sich inhaltlich ähnlich zum Sommer- und Wintertourismus. Der Sommerurlaub findet mit seinen Aktivitäten wie Bergsteigen oder Wandern in einem Zeitraum vom Mai bis einschließlich Oktober statt, während der Winterurlaub sich in dem Zeitraum November bis April durch Skifahren oder Schneeschuhwandern beschreibt (vgl. Kapitel 2.1.2).

#### Buchung

Im Fragebogen erscheinen des Öfteren als Antwortmöglichkeiten Begriffe wie „Hotelbuchung“ oder „Buchung der Mobilität vor Ort“. Unter „Buchung“ wird in diesem Zusammenhang eine verbindliche entgeltliche Inanspruchnahme einer Serviceleistung verstanden (z.B. bei verkehrsdienstleistenden Unternehmen), wo eine bilaterale Reisebedingung zur Anwendung kommt.

#### Reise

Unter dem Begriff „Reise“ soll die Fortbewegung von Urlaubsreisenden über einen bestimmten Zeitraum zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln verstanden werden, welche vorrangig zum Erreichen eines Zieles oder das Erreichen mehrerer Orte dient (vgl. Kapitel 2.1.5). Der Begriff „Reise“ kommt auch in Zusammenhang mit dem Aufenthalt am Reiseziel, sowie der Reisevorbereitung und Reisenachbereitung vor (vgl. Kapitel 2.1.6).

**Reisebüro**

Der Begriff „Reisebüro“ grenzt im Rahmen des Fragebogens eine indirekte Buchung des Sommer- oder Winterurlaubes eines lokalen touristischen Dienstleisters ein – ähnlich wie auch bei den Online-Drittanbietern Booking.com oder Expedia.

**Spezielle Tarife und spezielle Angebote**

Bei den zeitvariablen „spezielle Tarife“ sowie „spezielle Angebote“ sollen die individuellen Bedürfnisse der Urlaubsreisenden ermittelt werden.

**Carsharing – Stationsbasiert und Freefloating**

Unter Carsharing wird eine Benutzung von Mietfahrzeugen (in diesem Fall vorrangig Pkw's) gegen eine Gebühr verstanden. In den Fragebögen wurde zwischen Stationsbasiert (Abholung und Rückgabe an einer klar definierten sowie eindeutig erkennbaren Station) und Freefloating (verfügt über keinen klar definierten Standort, die Urlaubsreisenden können das Mietfahrzeug beliebig im öffentlichen Raum im Rahmen der Straßenverkehrsordnung stehen lassen) unterschieden.

**Mietauto**

Gegenüber dem Carsharing charakterisiert sich das „Mietauto“ durch eine Benutzung über einen längeren Zeitraum, welches vorrangig Stationsbasiert gemietet werden kann.

**Shuttleservice**

Der Shuttlebus wird im Kontext zum Forschungsgegenstand als ein Verkehrsmittel verstanden, welches die Anbindung vom Flughafen Innsbruck in die Urlaubsdestination flexibel und als Ergänzung zum bestehenden Verkehrsnetz gewährleistet. Dabei geht es vorrangig um die Sicherstellung der Anbindungsqualität, eine Kategorisierung in öffentliche oder private Trägerschaft spielt dabei keine wesentliche Rolle.

**Öffentlicher Verkehr, Wanderbus und Skibus**

Der öffentliche Verkehr bezeichnet eine entgeltliche Beförderung von Menschen (auch Personenbeförderung genannt) und Gütern (auch Gütertransport genannt). Während der Wanderbus die Fortbewegung der Urlaubsreisenden im Sommertourismus zusätzlich zum öffentlichen Verkehr gewährleistet, ist es der Skibus in der Wintersaison (vgl. Kapitel 2.1.5).

## 4.2 Erhebungsparameter

Das vorrangige Ziel des Forschungsgegenstandes ist eine Darstellung der deskriptiven Analyse, welche die Häufigkeiten, Anteile, Durchschnittswerte und sonstige Merkmale der Verteilung sozialer Aktivitäten der Urlaubsreisenden erforscht. Primär werden in der deskriptiven Analyse die Probleme, Bedürfnisse und Anforderungen von ÖsterreicherInnen im Rahmen einer Flugreise entlang der gesamten Mobilitätskette analysiert – wobei eine Erklärung und Theorieüberprüfung sowie eine Ursachenforschung in dieser Diplomarbeit sekundär sind und keine Berücksichtigung findet. Für die deskriptive Analyse ergeben sich folgende Erhebungsparameter:

- **Soziodemografische Analyse**, welche in einem ersten Schritt die Sozialstruktur der Urlaubsreisenden erfasst und bei der statistischen Datenauswertung Informationen über das soziale Verhalten einer Urlaubsreise erkennen soll. Dadurch ist es möglich, auf Entwicklungstrends entsprechend reagieren zu können;
- Bei der **Analyse des Reiseverhaltens** sollen wesentliche Erkenntnisse hinsichtlich der tendenziell bevorzugten Verkehrsmittel zum, vom und am Urlaubsort gewonnen werden;
- Durch eine strategische **Analyse von Buchungsvarianten** wird untersucht, über welche Kanäle sich die Urlaubsreisenden informieren – zudem sollen durch eine strategische Analyse gegenwertige Trends sichtbar gemacht werden, damit Handlungsbedürfnisse identifiziert werden können;
- Im Rahmen einer statistischen Datenauswertung sollen Erkenntnisse über Problemsituationen entlang der Mobilitätskette gewonnen und ein möglicher **Reiseverzicht** sichtbar gemacht werden.

## 4.3 Auswahl und Charakterisierung der Zielgruppe

Die Auswahl der Zielgruppen steht in einem direkten Zusammenhang zum Forschungsgegenstand dieser Diplomarbeit. Dabei fand mittels Fragebogen innerhalb der empirischen Untersuchung eine Befragung an Urlaubsreisenden statt, welche im Rahmen einer Urlaubsreise am Flughafen Innsbruck eine An- und Abreise durchgeführt haben. Die quantitative Forschungsmethode wurde parallel durch eine Online-Umfrage erweitert. Durch eine Untersuchung von Erkenntnissen zweier unterschiedlicher Forschungsmethoden ist eine Vergrößerung der Stichprobenbeziehungen möglich, woraus sich durch eine vergleichende Analyse repräsentative Erkenntnisse der empirischen Untersuchung ableiten lassen.

Damit innerhalb der empirischen Untersuchung eine vergleichende Analyse möglich ist, wurden für die Merkmale der Erhebungsparameter Variablen erstellt, welche analog in

die Erhebungsinstrumente umgesetzt wurden. In der empirischen Datenanalyse ist die Vergleichbarkeit von Variablen eine wichtige Voraussetzung für die Ergebnisdarstellung und gliedert sich in Hinblick auf z.B. das Alter, das Geschlecht, das Herkunftsland, Verkehrsmittelwahl am Urlaubsort etc.. Die Teilnahme der Befragten erfolgte freiwillig sowie unter absoluter Anonymität und dient ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke.

#### **4.4 Methode der empirischen Datenerhebung**

Für die Online-Befragung kam die Webseite der Firma enuvo GmbH mit Sitz in Zürich zum Einsatz. Durch die Nutzung der Online-Befragung war es möglich, beliebig viele halboffene sowie geschlossene Fragen an allgemein Reisende zu stellen und sich an Einzelpersonen richtete. Des Weiteren war durch eine Optimierung der Webseite eine Online-Befragung mit Smartphones und Tablets möglich, was eine Teilnahme attraktivert. Falls seitens der Befragten die Umfrage abgebrochen wurde, kann sie zu einem späteren Zeitpunkt an gleicher Stelle wieder aufgenommen werden (vgl. enuvo GmbH, o.J.). Für die Teilnahme an der Online-Befragung wurde eine speziell für diese Umfrage generierte URL auf Reiseplattformen sowie in sozialen Netzwerken geteilt. Voraussetzung für eine Teilnahme war, dass bereits mindestens einmal eine Urlaubsreise mit dem Flugzeug stattgefunden hat. Die empirische Datenerhebung mittels Fragebogen war ein zentrales Ziel der quantitativen Erhebungsmethoden. Nach einer kurzen thematischen Einführung zu den Befragungshintergründen sowie einen Hinweis auf Anonymität (ggf. Klärung der im Vorfeld aufgetretenen Frage, seitens der TeilnehmerInnen), wurden die Fragebögen bei Teilnahmebereitschaft inklusive Schreibgerät den Befragten ausgehändigt und nach Fertigstellung wieder eingesammelt. Der Fragebogen richtete sich dabei mit geschlossenen und offenen Fragen vorrangig an Einzelpersonen, welche mit klaren Antwortmöglichkeiten teilnehmen konnten.

#### **4.5 Zeitraum der empirischen Datenerhebung**

Im Rahmen dieser Diplomarbeit findet eine Unterscheidung zwischen dem Sommer- und Wintertourismus statt, welche sich auch auf die empirische Datenerhebung auswirkt (vgl. Kapitel 2.1.2). Im Sommertourismus fand die Befragung mittels Fragebogen an zwei Tagen, vom 13.09.2017 bis einschließlich dem 14.09.2017, statt – wobei die Online-Befragung in den Monaten Juni 2017 bis einschließlich September 2017 durchgeführt wurde. Im Wintertourismus fand dagegen eine Befragung mittels Fragebogen an zwei Tagen, dem 20.02.2017 sowie dem 26.02.2017, statt – wobei die Online-Befragung in den Monaten November 2017 bis Februar 2018 durchgeführt wurde. Im Sommer- wie auch Wintertourismus dauerte die Befragung mittels Fragebogen sowie auch der Online-Befragung zwischen 15-20 Minuten.

## 4.6 Gestaltung des Fragebogens und der Online-Befragung

### 4.6.1 Fragebogen

#### Sommerbefragung

Der Fragebogen für den Sommertourismus wurde in sieben wesentliche Teile gegliedert:

- Teil 1 „Allgemeine Fragen“
- Teil 2 „Reise Sommerurlaub“
- Teil 3 „Buchung Sommerurlaub“
- Teil 4 „Weiterreise vom Flughafen“
- Teil 5 „Aktuelle Sommerurlaubsreise“
- Teil 6 „Spezielle Fragen zum Thema Carsharing“
- Teil 7 „Reisen mit Gepäck“

#### Winterbefragung

Der Fragebogen für den Wintertourismus wurde in sieben wesentliche Teile gegliedert:

- Teil 1 „Allgemeine Fragen“
- Teil 2 „Reise Winterurlaub“
- Teil 3 „Buchung Winterurlaub“
- Teil 4 „Weiterreise vom Flughafen“
- Teil 5 „Aktuelle Winterurlaubsreise“
- Teil 6 „Reisen mit Gepäck“
- Teil 7 „Reisen mit Familie“

Im ersten Teil des Fragebogens fand eine soziodemografische Analyse der Urlaubsreisenden statt. Der zweite Teil verfolgte das Ziel, das Verhalten der Urlaubsreisenden im Kontext zum öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr zu analysieren. Dabei war es wesentlich, dass bei den Urlaubsreisenden der letzte Urlaub nicht länger als zehn Jahre zurück liegen durfte, da die meisten Teile im Fragebogen im Fall einer längeren Urlaubsabstinenz nicht zu beantworten wären. Durch diese Vorgehensweise soll die Repräsentativität (z.B. Vorbeugung von Falsch-Angaben oder Reduzierung von unvollständig ausgefüllten oder nicht zurückgegebenen Fragebögen) der empirischen Forschungsmethode bewahrt werden. Im Fall, dass Urlaubsreisende länger als zehn Jahre nicht verreisen konnten, war es möglich den größten Teil des Fragebogens zu überspringen und mit Teil 6 „Reisen mit Familie“ (nur im Wintertourismus) bzw. Teil 6 „Spezielle Fragen zum Thema Carsharing“ (nur im Sommertourismus) fortgeführt

werden. Indikatoren wie Verkehrsmittelwahl, Nutzungshäufigkeiten von Mobilitätsformen oder der Taktintervall von öffentlichen Verkehrsmittel/Shuttledienste etc. ermöglichen eine breite Spanne an Informationen, um das Verhalten der Urlaubsreisenden zu analysieren und ein entsprechendes Reiseprofil zu erstellen. Der dritte und vierte Teil des Fragebogens beschäftigte sich hauptsächlich mit Buchungsvarianten sowie der Information über Mobilitätsangebote in der Urlaubsdestination und soll etwaige Rahmenbedingungen entlang der Mobilitätskette herauskristallisieren, um im Bundesland Tirol das Angebot langfristig zu optimieren. Im fünften Teil wurden die Urlaubsreisenden nach der durchgeführten Urlaubsreise befragt – wesentliche Indikatoren waren dabei der Urlaubsort, die Entfernung zum normalen Wohnort, die Gründe für eine Entscheidung einer Fluganreise sowie während der Anreise etwaige aufgetretene Probleme. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen für eine Analyse im Rahmen der Reisekette herangezogen werden. Die letzten beiden Teile ändern sich vom Inhalt und der Reihenfolge der Befragung im Sommer- und Wintertourismus. Der siebte Teil „Reisen mit Familie“ wurde für die Befragung im Sommertourismus mit dem sechsten Teil „Spezielle Fragen zum Thema Carsharing“ ausgetauscht. Durch die Indikatoren (z.B. Carsharingnutzung, Carsharingregistrierung, Zahlbereitschaft bei Einwegfahrten etc.) soll im Rahmen des Forschungsgegenstandes zusätzlich die Erkenntnis erlangt werden, ob grundsätzlich Interesse zur Nutzung von Carsharing-Modellen bei den Urlaubsreisenden vorhanden ist und sich somit ein möglicher Reiseverzicht entlang der Reisekette reduzieren lässt. Um den Erhebungsindikator „Reiseverzicht“ handelte es sich auch im siebten Teil „Reisen mit Familie“, wo Bedürfnisse und Probleme bei Urlaubsreisen mit Kindern analysiert werden sollen. Der siebte Teil „Reisen mit Gepäck“ (im Sommertourismus) bzw. der sechste Teil „Reisen mit Gepäck“ (im Wintertourismus) analysiert zum einen die Bedürfnisse und Probleme, welche sich während eines Gepäcktransportes ergeben, zum anderen die Bereitschaft zur Nutzung eines Gepäckservice und somit der Wunsch nach einer entspannten und sorgenfreien An- und Abreise sowie auch die Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittel.

#### **4.6.2 Online-Befragung**

##### **Sommerbefragung**

Die Online-Befragung für den Sommertourismus wurde in sieben wesentliche Teile gegliedert und ähnelt dem des Fragebogens aus der Sommerbefragung:

- **Teil 1 „Allgemeine Fragen“**
- **Teil 2 „Reise Sommerurlaub“**
- **Teil 3 „Buchung Sommerurlaub“**
- **Teil 4 „Weiterreise vom Flughafen“**

- **Teil 5 „Reisen mit Gepäck“**
- **Teil 6 „Reisen mit Familie“**
- **Teil 7 „Carsharing im Sommerurlaub“**

### **Winterbefragung**

Die Online-Befragung für den Wintertourismus wurde in sechs wesentliche Teile gegliedert und ähnelt dem des Fragebogens aus der Winterbefragung:

- **Teil 1 „Allgemeine Fragen“**
- **Teil 2 „Reise Winterurlaub“**
- **Teil 3 „Buchung Winterurlaub“**
- **Teil 4 „Weiterreise vom Flughafen“**
- **Teil 5 „Reisen mit Gepäck“**
- **Teil 6 „Reisen mit Familie“**
- **Teil 7 „Carsharing im Winterurlaub“**

Die Formulierung sowie die Reihenfolge der Online-Befragung ist dem des Fragebogens im Sommer- und Wintertourismus ähnlich, was die Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleistet (vgl. Kapitel 4.6.1).

## **4.7 Auswertungsstrategie der empirischen Datenerhebung**

Die gewonnenen empirischen Daten wurden mit dem Auswertungsprogramm FormPro der Firma OCR Systeme aufbereitet. Für die Auswertung war es in einem ersten Arbeitsschritt notwendig die ausgefüllten Fragebögen zu sortieren, da diese zum Teil unsortiert eingesammelt wurden. Damit die Fragebögen im Nachtrag entsprechend zugeordnet werden konnten, wurden diese im Vorfeld durch eine Nummerierung pro Fragebogen gekennzeichnet – womit die Zugehörigkeit der Fragebogenteile gegeben war. Falls ausgefüllte Fragebögen unvollständig waren, wurden diese aussortiert und nicht weiter berücksichtigt. Die sortierten Fragebögen wurden für die Auswertungen anschließend eingescannt. Im FormPro wurde mit einem leeren Fragebogen die Einrichtung vorgenommen, auf dem die Lesefelder definiert und mit einer Datenbanktabelle verknüpft wurden. Die Lesefelder wurden entsprechend den handgeschriebenen Texten, Zahlen oder für Ankreuzungen zugewiesen. Für die Auswertung konnten im Anschluss die eingescannten Fragebögen importiert und auf Lesefehler oder unplausible Werte überprüft und bei Bedarf korrigiert werden. Anschließend erfolgte für die weiteren Auswertungsschritte der Export mit der verknüpften Datenbanktabelle. Mit dieser Datenbanktabelle war es möglich, mittels dem

Statistikprogramm SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) die statistischen Kennwerte und Größen zu analysieren. Dabei beinhalten die empirischen Daten nominalskalierte Variablen (z.B. Geschlecht der Befragten, Antworten auf „ja“ oder „nein“), ordinalskalierte Variablen (z.B. Qualitätseinschätzungen wie „sehr gut“, „gut“ etc.) und metrischskalierte Variablen (z.B. Angabe einer Zahlungsbereitschaft in Euro). Für die Erstellung von Häufigkeitstabellen und der Berechnung statistischer Kennwerte wurde auf die deskriptive Statistik zurückgegriffen. Bei einer Analyse von zwei Merkmalen, welche die absoluten oder relativen Häufigkeiten kombinieren, kamen Kreuztabellen zum Einsatz (z.B. Soziodemografische Merkmale und die Zahlungsbereitschaft eines Gepäckservice). Bei einer statistischen Analyse von Mehrfachantworten wurde eine Verteilungsanalyse eines nominalen Merkmals durchgeführt (z.B. das Geschlecht oder das Alter). Damit Aussagekräftige Schlussfolgerungen über die linearen Zusammenhänge zwischen verschiedenen Variablen getroffen werden können, wurde im Anschluss eine Korrelationsanalyse erstellt. Eine ausführliche Darstellung der mathematischen Herleitung ist kein Bestandteil dieser Diplomarbeit. Die analysierten Daten wurden mit Hilfe des Tabellenkalkulationsprogrammes Microsoft Excel graphisch aufbereitet und im Anschluss entsprechend interpretiert.



|                          | Fragebogen   | Online-Befragung  |
|--------------------------|--|---|
| <b>Datenerhebung</b>     | Vollstrukturierter Interviewfragebogen für Einzelpersonen, bestehend aus geschlossenen, halboffenen und offenen Fragen sowie klaren Antwortvorgaben  | Vollstrukturierter Interviewfragebogen für Einzelpersonen, bestehend aus geschlossenen, halboffenen und offenen Fragen sowie klaren Antwortvorgaben |
|                          | schriftlich, Paper-Pencil-Vorgaben   | schriftlich, internetgestützt   |
|                          | Quotenstichprobe (einbeziehen von gezielten Personen; merkmalspezifisch; Flugreisende)   | Gelegenheitsstichprobe (einbeziehen von allgemeinen Personen; Teilnahmeaufruf; Reisende)  |
|                          | Aufbau: 1. Fragebogentitel; 2. Fragebogeninstruktion (Ausfüllanleitung); 3. Inhaltliche Fragenblöcke; 4. Statistische Angaben; 5. Fragebogen-Feedback; 6. Verabschiedung                                     |   |
|                          | Dauer: ca. 15-20 Minuten   |   |
| <b>Datenaufbereitung</b> | Nach Teilnahme der schriftlichen Befragung: Sortierung des Rohdatenmaterials nach Ort, Datum und Befragende Person   | Exportieren des Rohdatenmaterials in ein geeignetes File für ein Kalkulationsprogramm (z.B. Excel)  |
|                          | Rohdatenmaterial digitalisieren und Dateien entsprechend bezeichnen  | Rohdatenmaterial entsprechend bezeichnen  |
|                          | Kopieren der Rohdatenmaterialien   |   |
|                          | Erstellung eines Codeplans mit allen Variablen des zugeordneten Messwertes anhand eines Musterfragebogens  |   |
|                          | Anhand des Codeplans erfolgt die Dateieingabe direkt in das zu verwendete Datenanalyseprogramm (in dieser Forschungsarbeit wird SPSS für die Analyse herangezogen)   |   |
|                          | Überprüfung: Vollständigkeit, Einheitlichkeit (z.B. Art der Umfrage, Ort, Zeit), Ausschuss doppelter Werte/ mehrfacher Datenzeilen, sachgerechte Behandlung fehlender Werte, Plausibilität der Antwortmuster |   |
| <b>Datenanalyse</b>      | Datenbereinigung (z.B. von Fehler bereinigen)  |   |
|                          | Stichprobenbeschreibung (z.B. Häufigkeitsverteilung, Mittelwerten und Streuungen hinsichtlich Geschlecht, Alter)   |   |
|                          | Dateninspektion (z.B. Stichprobenverhältnis tabellarisch oder grafisch darstellen)   |   |
|                          | Zusammenhangsmaße (z.B. Korrelations- und Signifikanztest)   |   |
|                          | Inhaltliche Interpretation der statistischen Ergebnisse  |   |

**Abbildung 42:** Übersicht der Datenerhebung, -aufbereitung und -analyse

(Quelle: eigene Darstellung nach Döring et al. 2016: 307-617; Schwetz et al. 2016: 38ff.)



## 5 UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Auf der Grundlage des Untersuchungsdesigns werden im folgenden Kapitel die quantitativen Untersuchungsergebnisse entlang der Mobilitätskette interpretiert und dienen für eine Beantwortung der unter Kapitel 1 aufgestellten Forschungsfragen und Hypothesen. Die Untersuchungsergebnisse sind dabei immer im Kontext des Forschungsgegenstandes zu betrachten. In einer ersten Instanz werden die Stichproben sowie die Höhe der Rücklaufquote für die Repräsentativität der quantitativen Forschungsmethode dargestellt. Im Anschluss werden die soziodemografischen Merkmale der Befragten analysiert, welche eine wichtige Grundlage für die weiteren Auswertungen und Interpretationen bilden. Die weiteren Auswertungen und Interpretationen der empirischen Datenerhebung basiert entlang der Mobilitätskette und beinhaltet im Wesentlichen die Vorreisephase, die An- und Abreisephase, die Mobilität am Aufenthaltsort sowie zum Schluss die Nachreisephase. Eine kritische Hinterfragung dieser empirischen Datenerhebung bildet das Ende dieses Kapitels.

### 5.1 Stichprobe und Rücklaufquote der empirischen Datenerhebung

|               |                | Fragebogen   |   | Online-Befragung   |  |
|---------------|----------------|--|---|--|--|
|               |                | Sommertourismus  | Wintertourismus   | Sommertourismus  | Wintertourismus  |
| Rücklaufquote | Bruttorücklauf | 163  | 381   | 194  | 178  |
|               | Nettorücklauf  | 141  | 293   | 181  | 75   |
| Geschlecht    | Weiblich       | 58 %   | 46 %  | 66 %   | 72 %   |
|               | Männlich       | 42 %   | 54 %  | 34 %   | 28 %   |
| Herkunftsland |                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 77 % aus England</li> <li>• 12 % aus den Niederlanden</li> <li>• 9 % sonstige Länder</li> <li>• 3 % aus Österreich</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 47 % aus England</li> <li>• 19 % aus den Niederlanden</li> <li>• 18 % aus Deutschland</li> <li>• 3 % aus Österreich</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 60 % aus Deutschland</li> <li>• 22 % aus Österreich</li> <li>• 9 % sonstige Länder</li> <li>• 4 % aus England</li> <li>• 3 % Schweiz;</li> <li>• 1 % Belgien und Niederlande</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 65 % aus Deutschland</li> <li>• 26 % aus Österreich</li> <li>• 3 % Schweiz, England und sonstige Länder</li> <li>• 1 % aus Niederlande</li> </ul> |

**Abbildung 43:** Übersicht der soziodemografischen Merkmale der Befragten

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

An der quantitativen Forschungsmethode nahmen insgesamt 690 Befragte teil, wobei mittels Fragebogen 434 Urlaubsreisende und bei der Online-Befragung 256 allgemein Reisende teilnahmen. In einer ersten Instanz wurde für die Repräsentativität der quantitativen Forschungsmethode die Rücklaufquote ermittelt. Hierfür ist in Bruttorücklauf (die ausgeteilten Fragebögen oder die gestarteten Online-Befragungen) sowie in Nettorücklauf (die vollständig

ausgefüllten und zurückgegebenen Fragebögen oder die vollständig beendeten Online-Befragungen) zu unterscheiden. Entsprechend der Differenzierung von Brutto- und Nettorücklauf ergeben sich bei den Fragebögen im Sommertourismus mit 85 % und im Wintertourismus mit 70 % Rücklaufquote eine Repräsentativität der empirischen Datenerhebung. Bei der Online-Befragung beträgt die Rücklaufquote im Sommertourismus 93 % und im Wintertourismus 40 %. Aufgrund der geringen Rücklaufquote stellt der Wintertourismus im Rahmen der durchgeführten Online-Befragung keine Repräsentativität dar und wird in den folgenden Auswertungen und Interpretationen nicht weiter berücksichtigt. Dadurch eine direkte Vergleichbarkeit zwischen dem Fragebogen und der Online-Befragung nicht mehr gegeben ist, findet im weiteren eine Analyse allein durch den Fragebogen statt. Vereinzelt werden Verknüpfungen aus den Ergebnissen der Fragebögen zu den Ergebnissen aus der Online-Befragung im Sommertourismus stattfinden, um ein tieferes Verständnis zu den Anforderungen einer Urlaubsreise sichtbar zu machen. Im Zuge der Analyse werden bei der Interpretation der Untersuchungsergebnisse die gültige Anzahl der Fälle (n) berücksichtigt. Die Anzahl der Fälle (n) bilden die Berechnungsgrundlage bei der Interpretation der Kennzahlen, also das Einbeziehen einer Variablen durch einen gültig gezählten Wert. Die Berücksichtigung der Anzahl der Fälle (n) gewährleistet eine Genauigkeit der Ergebnisse und stützt somit die Aussagekraft der empirischen Datenerhebung.

## **5.2 Soziodemografische Analyse**

### **5.2.1 Geschlecht und Altersstruktur der Befragten**

Insgesamt waren im Sommertourismus 58 % weibliche und 42 % männliche sowie im Wintertourismus 46 % weibliche und 54 % männliche Urlaubsreisende an der Befragung beteiligt. Bei der Befragung im Sommertourismus ist ein Überhang an weiblichen Umfrageteilnehmerinnen in allen Altersgruppen zu erkennen, welche vor allem in den Altersgruppen 50-59 Jahre sowie 60-69 Jahre dominieren (vgl. Abbildung 44). Ähnliche Ergebnisse sind auch parallel aus der Online-Befragung im Sommertourismus festzustellen – die 66 % weiblich Befragten Urlaubsreisenden weisen in allen Altersgruppen einen leichten Überhang auf, mit Ausnahme der Altersgruppe 30-39 Jahre. Die dominierende Altersgruppe bei der Online-Befragung im Sommertourismus ist von 20-29 Jahre mit 34 %, gefolgt von der Altersgruppe 30-39 Jahre mit 19 %. Evident wird demnach die offene Bereitschaft an Umfragen und das Interesse zur Thematik selbst, wodurch sich vor allem bei den weiblichen Urlaubsreisenden eine größere Befragungsbereitschaft im Sommertourismus ergab.

Im Wintertourismus lässt sich bei den männlichen Befragten ein leichter Überhang in den Altersgruppen 40-49 Jahre und 50-59 Jahre erkennen, wobei die restlichen Altersgruppen gegenüber dem Sommertourismus sehr ausgeglichen sind (vgl. Abbildung 45).

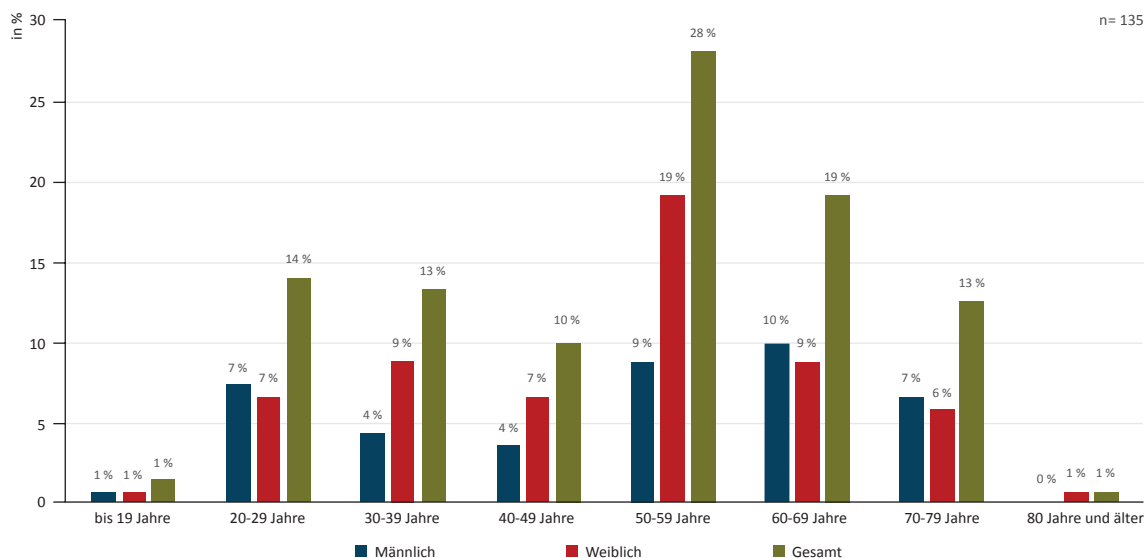


Abbildung 44: Altersverteilung der Befragten nach Geschlecht im Sommertourismus

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

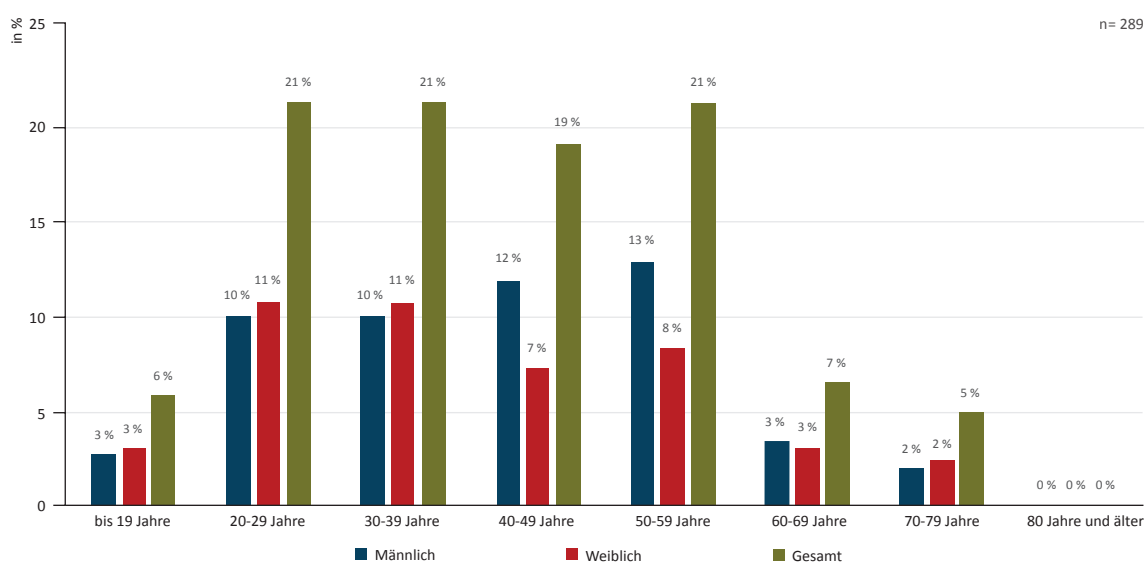


Abbildung 45: Altersverteilung der Befragten nach Geschlecht im Wintertourismus

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

## 5.2.2 Herkunftsländer der Befragten

Von den Befragten im Sommertourismus kamen 77 % aus dem Vereinigten Königreich, 12 % aus den Niederlanden und die restlichen 11 % Urlaubsreisende stammen aus den USA, Australien, Italien und Österreich. Bei den Herkunftsländern im Wintertourismus zeigt das Vereinigte Königreich wie auch bereits im Sommertourismus mit 47 % einen Spitzenwert auf, gefolgt mit 19 % von den Niederlanden, mit 18 % aus Deutschland, und 16 % nahmen aus Belgien, Kanada, Italien, Schweden, USA und Österreich an der Befragung teil.

Dass die Urlaubsreisenden aus dem Herkunftsland Deutschland vor allem im Wintertourismus einen hohen Wert aufweisen, lässt sich durch die Ferienzeit zum Befragungszeitraum zurückschließen – ähnlich auch bei den anderen Herkunftsländern wie Kanada oder Schweden.

Dass ein prozentualer Anteil an österreichischen Urlaubsreisenden am Flughafen Innsbruck befragt wurde, ist aufgrund des domestic-tourism zurückzuführen, weshalb auch die Tages- und Geschäftsreisen im Rahmen dieser Diplomarbeit Berücksichtigung finden (vgl. Kapitel 2.1.1).

### 5.2.3 Familienstruktur der Befragten

Im Sommertourismus gaben die Urlaubsreisenden zu 38 % an gar keine Kinder zu haben, wobei 29 % der Befragten zwei Kinder und 15 % ein Kind haben. Der relativ hohe Anteil der kinderlosen Urlaubsreisenden charakterisiert sich vor allem in den Altersgruppen 20-29 Jahre und 30-39 Jahre, wobei Urlaubsreisende mit Kindern in den Altersgruppen zwischen 50-59 Jahren und 60-69 Jahren prägend sind und mit ihnen nahestehende Kinder im Alter zwischen 7-14 Jahren die letzte Urlaubsreise mit dem Flugzeug unternommen haben.

Von den im Wintertourismus Befragten Urlaubsreisenden gaben 44 % an zwei Kinder und 21 % ein Kind zu haben, wovon 59 % der Altersgruppen 30-39 Jahre sowie 40-49 Jahre mit ihnen nahestehenden Kindern im Alter zwischen 7-14 Jahren die letzte Urlaubsreise mit dem Flugzeug unternommen haben. Die unterschiedlichen Befragungsergebnisse zur Familienstruktur des Sommer- und Wintertourismus lassen sich durch die jahreszeitspezifischen Urlaubsaktivitäten sowie der Befragungszeiträume begründen. Dass im Sommertourismus durch den Befragungszeitraum im September im Bundesland Tirol die Befragten ohne eigene Kinder bzw. ohne nahestehende Kinder die Urlaubsreise durchgeführt haben, ist wohl auf die ferienlose Zeit der Herkunftsländer zurückzuführen – anders ist es im Wintertourismus, wo vor allem durch die Ferienzeit der Herkunftsländer eine Konzentration der Urlaubsreisen mit Kindern stattfand.

### 5.2.4 Hauptwohnsitz der Befragten

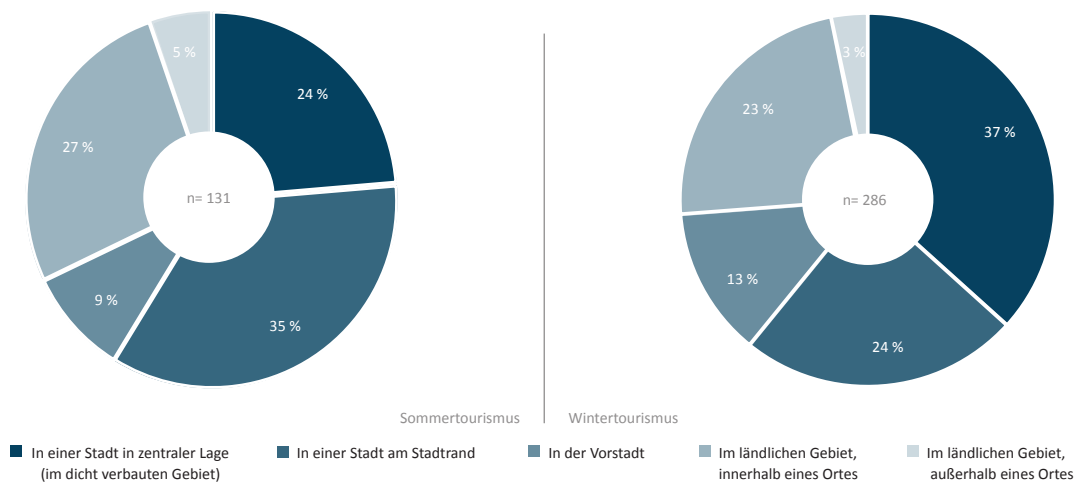


Abbildung 46: Hauptwohnsitz der Befragten im Sommer- und Wintertourismus

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Mehr als die Hälfte aller Befragten gaben an, ihren Hauptwohnsitz in einer Stadt in zentraler Lage sowie in einer Stadt am Stadtrand zu haben. Das ist jener Teil der Befragten, welche innerstädtische öffentliche Verkehrsmittel täglich bis mehrmals wöchentlich verwenden sowie explorativ in den Altersgruppen 20-29 Jahre und 30-39 Jahre liegen. Die Befragten, welche in ländlichen Gebieten wohnen, neigen eher dazu mehrmals jährlich bis nie die innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittel zu verwenden und explorativ in den Altersgruppen von 50-59 Jahren sowie 60-69 Jahren zu beobachten sind. Bei der Nutzung von internationalen öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. einer Flugreise) gaben 34 % mehrmals jährlich und 43 % selten an und ist anteilmäßig in den Altersgruppen 50-59 Jahre und 60-69 Jahre prägend. Anhand der Erhebungsergebnisse lässt sich unter den Befragten eine Tendenz beobachten, dass, je älter die Urlaubsreisenden sind, desto wahrscheinlicher eine Wohnsituation in ländlichen Gebieten ist und somit ein Zusammenhang zwischen dem Alter und des Hauptwohnsitzes besteht.

### 5.2.5 Überprüfung der Zusammenhangshypothese

Anhand der zuvor interpretierten Erhebungsergebnisse wird in einer Stichprobe der Zusammenhang von zwei kategorialen Variablen überprüft. Der Zusammenhang zwischen den zwei kategorialen Variablen erfolgt durch eine Überprüfung mit Hilfe eines Chi-Quadrat-Tests und soll aufzeigen, ob signifikante Unterschiede bei kategorial verteilten Variablen bestehen. Demnach besagt die Nullhypothese ( $H_0$ ), dass ein Unterschied zwischen dem Alter und dem Hauptwohnsitz besteht. Für die Alternativhypothese ( $H_1$ ) wird festgelegt, dass das Alter keinen Unterschied zum Hauptwohnsitz ausmacht.

|   | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |                 |         |               |         |        |         |
|---|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|-----------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|   | Sommertourismus    |         |               |         |        |         | Wintertourismus |         |               |         |        |         |
|   | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         | Gültig          |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
| Alter * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz? | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent | N               | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
|   | 130                | 92,2 %  | 11            | 7,8 %   | 141    | 100 %   | 284             | 96,9 %  | 9             | 3,1 %   | 293    | 100 %   |

**Abbildung 47:** Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus [Alter \* Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Unter Abbildung 47 wird dargestellt, dass im Sommertourismus 130 Befragte und im Wintertourismus 284 Befragte beide Fragen gültig beantwortet haben. Für den Chi-Quadrat-Test ist entsprechend belegt, dass 100 % der Antworten verwendet wurden.

Wie anhand der Abbildung 48 ersichtlich wird, prägen anteilmäßig die Altersgruppen 50-59 Jahre und 60-69 Jahre den Hauptwohnsitz in ländlichen Gebieten – im Vergleich zu den Altersgruppen 20-29 Jahre und 30-39 Jahre, welche vorrangig zentral in einer Stadt oder am Stadtrand wohnen.

|                    |        | In einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet) | In einer Stadt am Stadtrand | In der Vorstadt | In ländlichem Gebiet, innerhalb eines Ortes | In ländlichen Gebiet, außerhalb des Ortes | Gesamt |
|--------------------|--------|--|-----------------------------|-----------------|---|---|--------|
| bis 19 Jahre       | Sommer | 0,8 %  | 0,0 %                       | 0,0 %           | 0,8 %                                       | 0,0 %                                     | 1,5 %  |
|                    | Winter | 1,4 %  | 1,8 %                       | 0,4 %           | 2,1 %                                       | 0,4 %                                     | 6,0 %  |
| 20-29 Jahre        | Sommer | 5,4 %  | 4,6 %                       | 0,8 %           | 3,1 %                                       | 0,0 %                                     | 13,8 % |
|                    | Winter | 12,7 %   | 2,8 %                       | 1,1 %           | 4,9 %                                       | 0,0 %                                     | 21,5 % |
| 30-39 Jahre        | Sommer | 9,2 %  | 3,8 %                       | 0,0 %           | 0,8 %                                       | 0,0 %                                     | 13,8 % |
|                    | Winter | 10,6 %   | 3,5 %                       | 4,6 %           | 2,1 %                                       | 0,4 %                                     | 21,1 % |
| 40-49 Jahre        | Sommer | 0,8 %  | 4,6 %                       | 0,8 %           | 3,1 %                                       | 0,8 %                                     | 10,0 % |
|                    | Winter | 4,9 %  | 4,9 %                       | 2,5 %           | 5,6 %                                       | 0,7 %                                     | 18,7 % |
| 50-59 Jahre        | Sommer | 2,3 %  | 9,2 %                       | 4,6 %           | 10,8 %                                      | 1,5 %                                     | 28,2 % |
|                    | Winter | 6,0 %  | 6,7 %                       | 3,2 %           | 4,2 %                                       | 1,1 %                                     | 21,1 % |
| 60-69 Jahre        | Sommer | 3,8 %  | 6,2 %                       | 3,1 %           | 5,4 %                                       | 0,8 %                                     | 19,2 % |
|                    | Winter | 0,0 %  | 2,8 %                       | 0,7 %           | 2,5 %                                       | 0,4 %                                     | 6,3 %  |
| 70-79 Jahre        | Sommer | 1,5 %  | 5,4 %                       | 0,0 %           | 3,1 %                                       | 2,3 %                                     | 12,3 % |
|                    | Winter | 1,1 %  | 1,8 %                       | 0,4 %           | 1,4 %                                       | 0,4 %                                     | 4,9 %  |
| 80 Jahre und älter | Sommer | 0,0 %  | 0,8 %                       | 0,0 %           | 0,0 %                                       | 0,0 %                                     | 0,8 %  |
|                    | Winter | 0,0 %  | 0,0 %                       | 0,4 %           | 0,0 %                                       | 0,0 %                                     | 0,4 %  |
| Gesamt             | Sommer | 23,8 %   | 34,6 %                      | 9,2 %           | 26,9 %                                      | 5,4 %                                     | 100 %  |
|                    | Winter | 36,6 %   | 24,3 %                      | 13,0 %          | 22,9 %                                      | 3,2 %                                     | 100 %  |

Abbildung 48: Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus [Alter \* Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|                                | Chi-Quadrat-Test |    |  |                 |    |  |
|--------------------------------|------------------|----|--|-----------------|----|--|
|                                | Sommertourismus  |    |  | Wintertourismus |    |  |
|                                | Wert             | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) | Wert            | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) |
| Chi-Quadrat nach Pearson       | 45,952           | 28 | 0,017630                               | 60,244          | 28 | 0,000379                               |
| Likelihood-Quotient            | 47,805           | 28 | 0,011246                               | 65,907          | 28 | 0,000379                               |
| Zusammenhang linear-mit-linear | 9,405            | 1  | 0,002164                               | 8,686           | 1  | 0,003206                               |
| Anzahl der gültigen Fälle      | 130              |    |  | 284             |    |  |

Abbildung 49: Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus [Alter \* Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

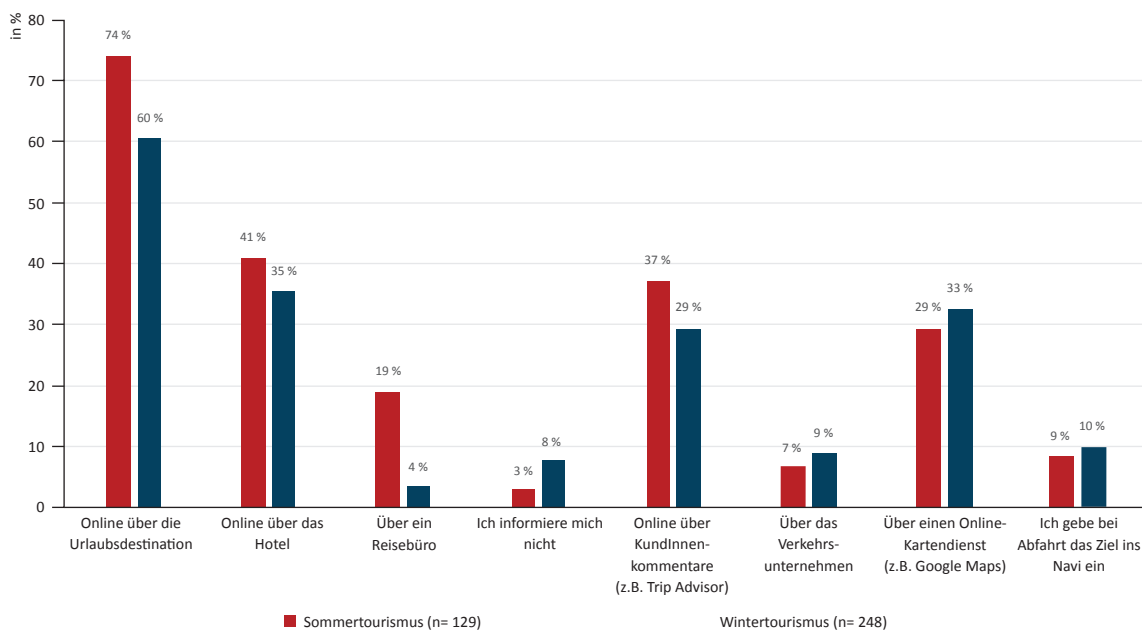
Durch den Chi-Quadrat-Test der tatsächlichen und den erwarteten Häufigkeiten hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 45,952 und im Wintertourismus von 60,244 ergeben. Bei jeweils 28 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,017630 und im Wintertourismus von 0,000379. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) muss in diesem Fall  $H_1$  verworfen und  $H_0$  bestätigt werden.



### 5.3 Analyse der Vorreisephase

#### 5.3.1 Information und Reisevorbereitung

Die Information zur Anreise in die Urlaubsdestination erfolgt unter den Befragten größtenteils über das Internet. Bei der Befragung im Sommertourismus gaben 74 % der Urlaubsreisenden an, sich im Internet direkt über die Urlaubsdestination zu informieren (z.B. über die Webseite der Tourismusverbände) - prägend sind dabei die Altersgruppen 50-59 Jahre mit 21 % und 60-69 Jahre mit 16 % und die 20-29 Jahre mit 12 %. Direkt über das Hotel informieren sich 41 % der Befragten, hierbei besonders auffällig ist die Altersgruppe 50-59 Jahre mit 12 % und der signifikante Rückgang in die jüngeren Altersgruppen. Insgesamt 37 % nutzen für informative Zwecke die sozialen Netzwerke durch KundInnenkommentare (z.B. Trip Advisor). Lediglich nur 19 % der Urlaubsreisenden nutzen für Informationen das klassische Reisebüro, besonders ausgeprägt bei der Altersgruppen 50-59 Jahre sowie 60-69 Jahre. Bei der Online-Befragung im Sommertourismus ergeben sich ähnliche Angaben – wobei die allgemein Reisenden nur noch zu 4,5 % der insgesamt 188 Umfrage-TeilnehmerInnen ein Reisebüro für Anreiseinformationen nutzen. Bei der Befragung im Wintertourismus sind zum Sommertourismus Parallelen zu erkennen. So gaben die Urlaubsreisenden mit 60 % an, sich direkt über das Internet über eine Anreise in die Urlaubsdestination zu informieren - wobei die Angaben in den Altersgruppen 20-29 Jahre, 30-39 Jahre, 40-49 Jahre sowie 50-59 Jahre sehr ausgeglichen ist und keine signifikanten Unterschiede bestehen. Über das Hotel informieren sich 35 % der Befragten, auch hier gab es ein ausgeglichenes Verhältnis der eben genannten Altersgruppen. Insgesamt 33 % der Urlaubsreisenden gaben an, sich über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps) zu informieren und 29 % der Befragten informieren sich über Reiseportale im Internet, welche eine Bewertungsfunktion beinhalten (z.B. Trip Advisor). Das Informieren in einem Reisebüro fällt, wie bereits im Sommertourismus dargestellt, mit 4 % in die Bedeutungslosigkeit zurück. Ein Grund für den Rückgang des Reisebüros als Informationszentrum lässt sich mit dem demografischen Wandel und der fortschreitenden Digitalisierung begründen – während die Altersgruppen 50-59 Jahre, 60-69 Jahre, 70-79 Jahre sowie 80 Jahre und älter noch eher den Weg in ein Reisebüro antreten und sich beim Reise-Fachpersonal über die Urlaubsdestination informieren, erlebt das Reisebüro als Informationszentrum vor allem bei den jüngeren Altersgruppen keine Aufmerksamkeit mehr. Das Internet ist zwar im allgemeinen Sinne als Informationsmedium für die Anreise in allen Altersgruppen im Sommer- wie auch im Wintertourismus recht ausgewogen, allerdings nutzen vor allem die Altersgruppen bis 19 Jahre, 20-29 Jahre und 30-39 Jahre Informationen über Reiseportale mit KundInnenkommentaren sowie Online-Kartendienste, wobei die älteren Altersgruppen die Informationen direkt über die Urlaubsdestination oder direkt über das Hotel recherchieren.



**Abbildung 50:** Häufigkeiten genutzter Informationskanäle zur Anreise im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl)  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

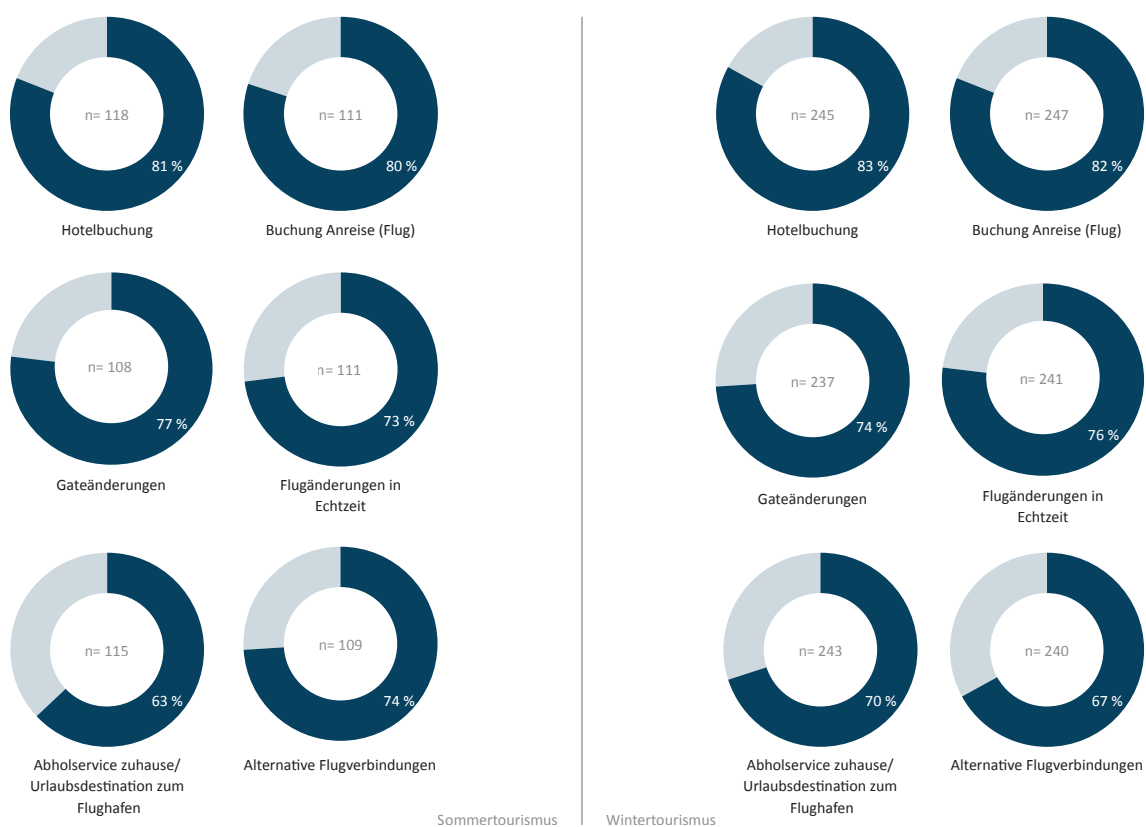
Ähnliche Erkenntnisse lassen sich auch bei der Frage ziehen, wie sich die Urlaubsreisenden über Mobilitätsangebote in der Urlaubsdestination informieren. Dabei wurden insgesamt sieben Antwortmöglichkeiten aus der Frage über die Anreisemöglichkeiten übernommen und mit drei weiteren Antwortmöglichkeiten fragespezifisch ergänzt (z.B. Fahrplanaushang an der Haltestelle, Fahrplanfolder etc.). Der Grund für einen Teil gleicher Antwortmöglichkeiten in zwei getrennten Fragen war, dass bei der Erstellung des Fragebogens davon ausgegangen werden konnte, dass sich die Informationsmuster über Anreisemöglichkeiten sowie von Mobilitätsangeboten vor Ort im Wesentlichen nicht unterscheiden, es allerdings trotz dieser Vermutung sich weitere Informationsmuster erkennen lassen – weshalb zusätzlich ein Antwortfeld hinzugefügt wurde, wo die Befragten individuelle Angaben tätigen konnten. Im Sommertourismus sind es von 122 Befragten insgesamt 57 %, welche sich im Internet direkt bei der jeweiligen Urlaubsdestination (z.B. die Internetseiten der Tourismusorganisationen) informieren. Einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps) nutzen 35 % der Befragten, gefolgt mit 30 % nutzen die Befragten im Internet die Informationen direkt über das Hotel. Lediglich 28 % der Befragten informieren sich über einen Fahrplanfolder eines Verkehrsunternehmens, welches im Internet zum Download oder zum Ausdrucken verfügbar ist. Nur 20 % der Befragten würden sich über Mobilitätsangebote vor Ort direkt am Fahrplanaushang an der Haltestelle informieren. Unter den 252 Befragten im Wintertourismus sind mit 57 % über die Urlaubsdestination, 31 % online über das Hotel und 29 % über einen Online-Kartendienst vergleichbare Werte abzuleiten. Im Sommer- und Wintertourismus ergibt sich anhand dieser empirischen Untersuchung die Wichtigkeit von Informationen über die Urlaubsdestination im Internet – vorangestellt bestehen Bedürfnisse über die Urlaubsdestination sowie direkt über das Hotel.

### 5.3.2 Buchung

Im Fall dass in der Urlaubsdestination die Pkw-Nutzung untersagt ist, gaben die 135 Befragten im Sommertourismus mit 93 % und die 272 Befragten im Wintertourismus mit 87 % an, die Urlaubsdestination nicht auszuschließen und in weiteren Schritten die notwendigen Buchungen fortzuführen. Bei der Online-Befragung im Sommertourismus gaben 43 der 49 Befragten an, dass eine Untersagung der Pkw-Nutzung kein Grund ist, nicht in die Urlaubsdestination zu reisen. Das Ergebnis ist mit diesen hohen Werten eindeutig und spiegelt klar wieder, dass die Nutzung eines Pkw's in der Urlaubsdestination für die Reisenden kein wesentliches Bedürfnis darstellt. Werden diese Erkenntnisse mit den Ergebnissen unter Kapitel 5.2.4 verglichen, lässt sich die Theorie aufstellen, dass jene Befragten, welche eine Urlaubsdestination ausschließen, einen Hauptwohnsitz im ländlichen Gebiet aufweisen. Begründet werden kann das mit der sichergestellten Mobilität am Heimatort, welche den Befragten lückenlos zur Verfügung steht (z.B. durch das eigene Auto oder einer direkten Anbindung zum öffentlichen Verkehr).

Für die Befragten besteht im weiteren auch kein Bedürfnis, etwaige Mobilitätsangebote vor Ort bei entsprechenden Angeboten zu buchen (z.B. CarSharing-Angebote, Taxi, Lift-Tickets). Im Sommertourismus gaben die 119 Befragten an, dass mit 35 % eindeutig kein Interesse an einer Buchung von Mobilitätsangeboten vor Ort besteht, 23 % würden die Mobilitätsangebote lieber getrennt von der Reisebuchung und 22 % parallel mit der Reisebuchung durchführen. Im Wintertourismus sind unter den 245 Befragten vergleichbare Angaben zu erkennen – während 33 % keinen Bedarf an einer Buchung von Mobilitätsangeboten vor Ort haben, besteht bei 21 % der Bedarf die Mobilitätsangebote bei der Reisebuchung gleich mit durchzuführen und 20 % ziehen es eher in Erwägung Mobilitätsangebote getrennt von der eigentlichen Reisebuchung online abzuwickeln. Als beliebteste Buchungsvariante für eine Urlaubsreise wurde im Sommer- und Wintertourismus die Online-Reiseplattform Booking.com angegeben und stellt somit eine der wichtigsten Buchungsvarianten für die Urlaubsreisenden dar. Im Sommertourismus sind es 45 % der 128 Befragten, welche eine Urlaubsreise über Booking.com buchen – während Reiseplattformen wie TripAdvisor, Expedia oder Trivago weit unter 25 % liegen und eher weniger als Buchungsvariante in Betracht gezogen werden. Ein weiteres wichtiges Buchungsmedium stellt mit 41 % das Reisebüro sowie mit 30 % die Buchungsmöglichkeit direkt über das Hotel dar. Die 251 Befragten im Wintertourismus gaben eine Buchung über Booking.com mit 38 % an, während 31 % lieber direkt über oder per E-Mail an das Hotel buchen. Immerhin 24 % der Befragten ziehen es in Erwägung, die Urlaubsreise direkt online über die Urlaubsdestination zu buchen, während 18 % lieber eine Buchung über das Telefon durchführen. Das Reisebüro wird für Buchungsaktivitäten nur noch von 13 % der Befragten genutzt und fällt gegenüber den Angaben der Befragten im Sommertourismus überraschend gering aus.

Die Online-Buchung von Mobilitätsangeboten vor Ort sowie die Online-Buchung von Unterkünften stellt ein wesentliches Instrument der Vorreisephase dar und ist für das Buchen einer Urlaubsreise unumgänglich geworden. Damit die Anforderungen einer Urlaubsreise tiefgründiger analysiert werden können, wurden die UmfrageteilnehmerInnen befragt, welche Serviceleistungen ein Webportal oder eine App mindestens erfüllen sollten, um eine Reise reibungslos in ihrer Gesamtheit planen und buchen zu können. Die Befragten sollten zu den Antwortmöglichkeiten den jeweiligen Wichtigkeitsgrad angeben – dabei fand eine Kategorisierung in „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ und „nicht wichtig“ statt. Für die Auswertung und Interpretation der Ergebnisse wurden die Wichtigkeitsgrade „sehr wichtig“ und „wichtig“ zusammengefasst. Für einen Vergleich wurden nur die Antworten berücksichtigt, welche eine Häufigkeit von über 50 % aufweisen. Im Sommer- und Wintertourismus ergeben sich dabei sechs wesentliche Serviceleistungen, die in einer App oder in einem Webportal ein wesentliches Bedürfnis darstellen. Vorrangig besteht das Bedürfnis im Bereich von Buchungsmöglichkeiten (z.B. Hotelbuchung, Buchung eines Shuttleservice) sowie für informative Zwecke (z.B. Flug- und Bahnsteigänderungen in Echtzeit). Daraus lässt sich die Wichtigkeit einer komfortablen und übersichtlichen Nutzung eines Webportales oder einer App erkennen, wodurch eine Kombination von unterschiedlichen Serviceleistungen durch einen einfachen und übersichtlichen Aufbau den Urlaubsreisenden zur Verfügung stehen sollten.

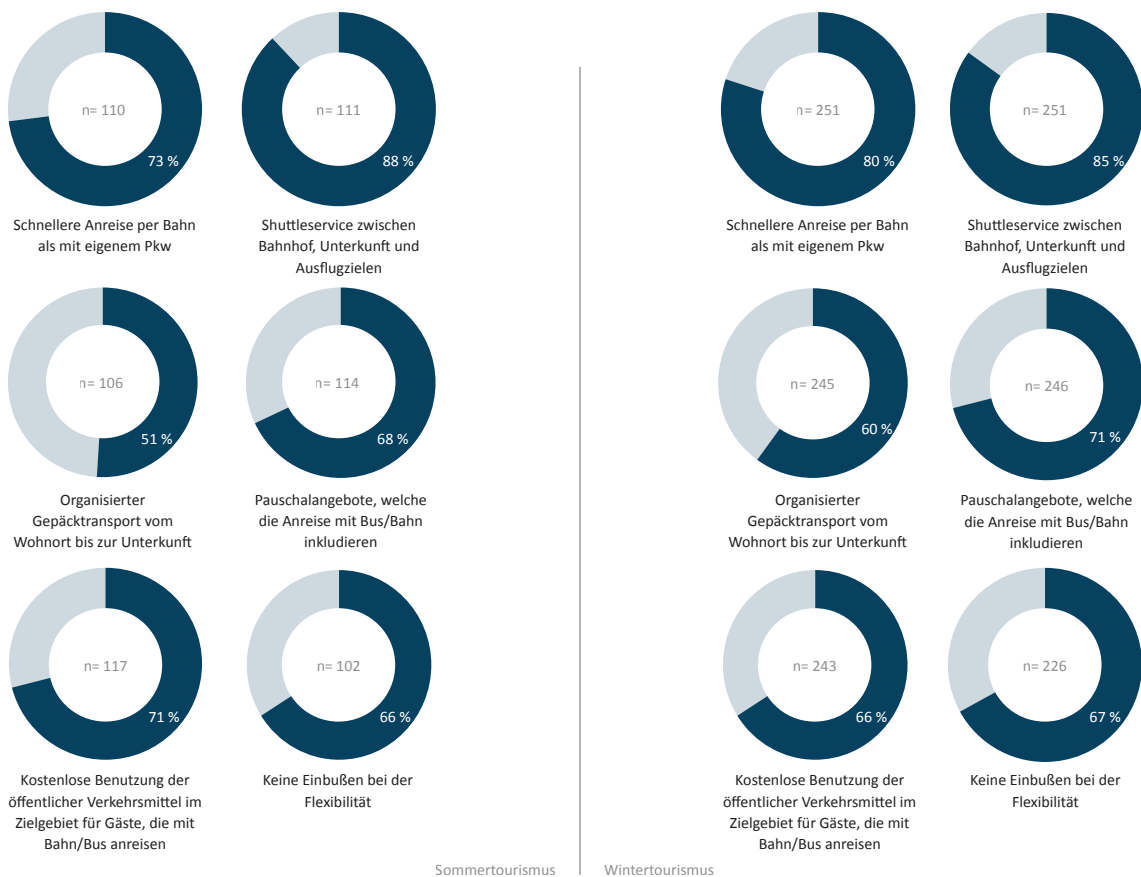


**Abbildung 51:** Vergleich von wesentlichen Serviceleistungen im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl)

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

### 5.3.3 Kriterien der Verkehrsmittelwahl

Neben den Bedürfnissen der Information und der Buchung besteht als weiteres Bedürfnis für eine Urlaubsreise die Verkehrsmittelwahl zur und in der Urlaubsdestination. Demnach ist es von Interesse herauszufinden, welche Kriterien sich bei den Befragten für die Verkehrsmittelwahl ergeben und mit welchen Anforderungen ein bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr verbunden ist. Dazu wurde im Sommer- und Wintertourismus die Frage gestellt, welche Rahmenbedingungen mindestens erfüllt sein müssen, um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel (z.B. Regionalbus, Bahn) für die Urlaubsreise zu wählen. Ähnlich wie bereits auch schon unter Kapitel 5.3.2 dargestellt, sollten die Befragten zu den Antwortmöglichkeiten den jeweiligen Wichtigkeitsgrad angeben - dabei fand eine Kategorisierung in „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ und „nicht wichtig“ statt. Für die Auswertung und Interpretation der Ergebnisse wurden die Wichtigkeitsgrade „sehr wichtig“ und „wichtig“ zusammengefasst und nur die Antworten berücksichtigt, welche eine Häufigkeit von über 50 % aufweisen. Im Sommer- und Wintertourismus sind unter den Befragten eindeutige vergleichbare Bedürfnisse bei der Verkehrsmittelwahl zu erkennen. Anreize für eine Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln kann demnach nur geschaffen werden, wenn die derzeitigen Angebote im Bereich Zeit, Flexibilität und Bequemlichkeit zu Gunsten für die Urlaubsreisenden aufgewertet und verbessert werden.



**Abbildung 52:** Wesentliche Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl)  
 (Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

### 5.3.4 Überprüfung der Zusammenhangshypothese

Wie anhand der unter Kapitel 5.3.2 interpretierten Erhebungsergebnisse eine theoretische Ableitung aufgestellt wurde, soll diese Theorie im Rahmen einer Stichprobe von zwei kategorialen Variablen auf einen signifikanten Zusammenhang überprüft werden. Die Überprüfung zwischen den zwei kategorialen Variablen auf einen signifikanten Zusammenhang erfolgt durch einen Chi-Quadrat-Test und soll darstellen, ob die theoretische Vermutung sich bestätigt oder sich signifikante Unterschiede erkennen lassen. Demnach besagt die Nullhypothese ( $H_0$ ), dass die Befragten, welche eine Urlaubsdestination ausschließen würden, insofern innerhalb dieser Urlaubsdestination eine Pkw-Nutzung untersagt wäre, einen Hauptwohnsitz im ländlichen Gebiet aufweisen. Für die Alternativhypothese ( $H_1$ ) wird festgelegt, dass im Falle einer Untersagung der Pkw-Nutzung und dem damit verbundenen Ausschluss der Urlaubsdestination kein signifikanter Zusammenhang erkennbar ist.

|  | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |                 |         |               |         |        |         |
|--|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|-----------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|  | Sommertourismus    |         |               |         |        |         | Wintertourismus |         |               |         |        |         |
|  | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         | Gültig          |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
|  | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent | N               | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
| Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz? | 128                | 90,8 %  | 13            | 9,2 %   | 141    | 100 %   | 267             | 91,1 %  | 26            | 8,9 %   | 293    | 100 %   |

**Abbildung 53:** Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus [Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist \* Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|        |        | In einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet) | In einer Stadt am Stadtrand | In der Vorstadt | In ländlichem Gebiet, innerhalb eines Ortes | In ländlichen Gebiet, außerhalb des Ortes | Gesamt |
|--------|--------|--|-----------------------------|-----------------|---|---|--------|
| Ja     | Sommer | 1,6 %  | 1,6 %                       | 0,0 %           | 0,8 %                                       | 0,8 %                                     | 4,7 %  |
|        | Winter | 5,2 %  | 2,6 %                       | 1,5 %           | 3,0 %                                       | 0,7 %                                     | 13,1 % |
| Nein   | Sommer | 22,7 %   | 32,0 %                      | 9,4 %           | 26,6 %                                      | 4,7 %                                     | 95,3 % |
|        | Winter | 31,5 %   | 22,5 %                      | 10,9 %          | 19,5 %                                      | 2,6 %                                     | 86,9 % |
| Gesamt | Sommer | 24,2 %   | 33,6 %                      | 9,4 %           | 27,3 %                                      | 5,5 %                                     | 100 %  |
|        | Winter | 36,7 %   | 25,1 %                      | 12,4 %          | 22,5 %                                      | 3,4 %                                     | 100 %  |

**Abbildung 54:** Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus [Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist \* Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 53 dargestellt wird, haben im Sommertourismus 128 Befragte und im Wintertourismus 267 Befragte beide Fragen gültig beantwortet. Damit ist für den Chi-Quadrat-Test eindeutig belegt, dass 100 % der Antworten für den Test verwendet wurden.

Wie anhand der Abbildung 54 ersichtlich ist, würden vor allem jene Befragte bei einer Untersagung der Pkw-Nutzung die Urlaubsdestination ausschließen, welche in einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet) und in einer Stadt am Stadtrand einen Hauptwohnsitz aufweisen. Wie bereits unter Kapitel 5.2.5 dargestellt wurde, betrifft das anteilmäßig die Altersgruppen 20-29 Jahre sowie 30-39 Jahre.

|                                | Chi-Quadrat-Test |    |  |                 |    |  |
|--------------------------------|------------------|----|--|-----------------|----|--|
|                                | Sommertourismus  |    |  | Wintertourismus |    |  |
|                                | Wert             | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) | Wert            | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) |
| Chi-Quadrat nach Pearson       | 2,512            | 4  | 0,642474                               | 1,223           | 4  | 0,874319                               |
| Likelihood-Quotient            | 2,605            | 4  | 0,625964                               | 1,151           | 4  | 0,886078                               |
| Zusammenhang linear-mit-linear | 0,015197         | 1  | 0,901889                               | 0,032068        | 1  | 0,857879                               |
| Anzahl der gültigen Fälle      | 128              |    |  | 267             |    |  |

**Abbildung 55:** Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus [Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist \* Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Mit den tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten des Chi-Quadrat-Testes hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 2,512 und im Wintertourismus von 1,223 ergeben. Bei jeweils 4 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,642474 und im Wintertourismus von 0,874319. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) muss in diesem Fall  $H_0$  verworfen und  $H_1$  bestätigt werden.

## 5.4 Analyse der An- und Abreisephase

### 5.4.1 Gründe für das Flugzeug als Verkehrsmittel

Die An- und Abreise in eine bzw. von einer Urlaubsdestination kann auf unterschiedlichem Wege durchgeführt werden – sei es durch die Bahn, eine organisierte Reise mit einem Reisebus oder das Flugzeug. Dabei wird das Flugzeug als Verkehrsmittel immer beliebter, wie im Rahmen der empirischen Untersuchungen festzustellen ist. Im Sommertourismus gab mehr als die Hälfte der 131 Befragten an, mehrmals im Jahr eine Urlaubsreise mit dem Flugzeug durchzuführen – 38 % dagegen verreisen mit dem Flugzeug mindestens einmal im Jahr. Die restlichen 12 % gaben an selten das Flugzeug als Verkehrsmittel zu verwenden. Bei der Online-Umfrage sind es im Sommertourismus 21 der 48 Befragten, welche das Flugzeug als Verkehrsmittel mehrmals jährlich verwenden – 16 der 48 Befragten gaben an, das Flugzeug selten zu verwenden. Lediglich 9 der 48 Befragten verwenden das Flugzeug mindestens einmal im Jahr.

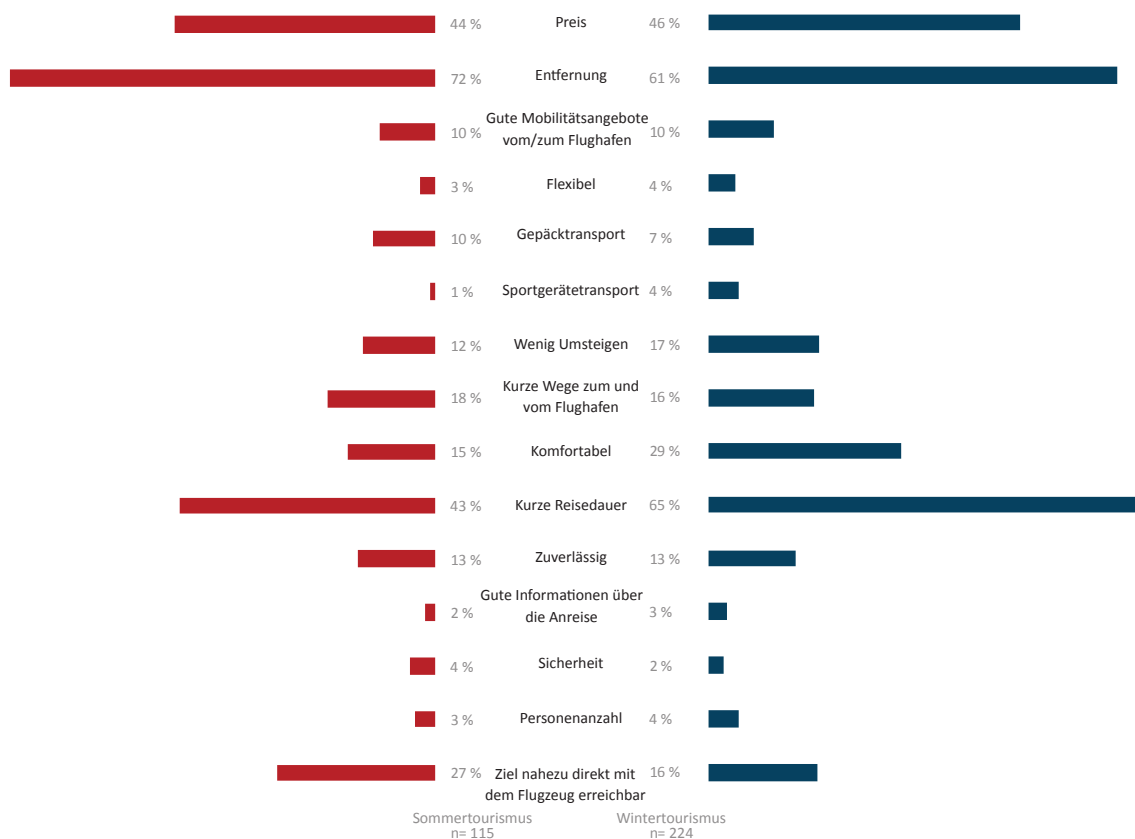
Im Wintertourismus sind parallel zum Sommertourismus ähnliche Werte zu verzeichnen. Die 263 Befragten gaben an, mit dem Flugzeug zu 22 % mehrmals jährlich in eine Urlaubsdestination zu fliegen, 52 % dagegen zumindest einmal jährlich und 23 % verwenden das Flugzeug eher selten. Vor allem im Sommertourismus lässt sich durch die Befragung ein Trend erkennen, wonach die Urlaubsreisenden eher eine kürzere Aufenthaltsdauer am Urlaubsort verbringen, dafür dann aber öfters im Jahr verreisen (vgl. Kapitel 3.2.2). Für die Befragten ergeben sich demnach fünf wesentliche Gründe, weshalb die Verkehrsmittelwahl auf das Flugzeug fiel. So gaben im Sommertourismus von den 115 Befragten zu 72 % an, dass die Entfernung ein wesentlich ausschlaggebender Grund gewesen ist. Der Preis war bei 44 % ein wichtiger Entscheidungsgrund das Flugzeug als Verkehrsmittel zu verwenden und 44 % der Befragten bevorzugten das Verkehrsmittel aufgrund der kurzen Reisedauer. Dass mit dem Flugzeug die Urlaubsdestination auf einem direkten Wege erreichbar ist, war den Befragten bei der Entscheidungswahl überhaupt nicht wichtig und erreichte lediglich nur 27 %.

Im Wintertourismus ergeben sich ähnliche Angaben – die 224 Befragten gaben an, dass zu 65 % die Vorteile in der kurzen Reisedauer liegen und mit 61 % längere Strecken in einer kurzen Zeit überwunden werden können. Der Preis war bei den Befragten zu 46 % ein wesentlicher Grund die An- und Abreise mit dem Flugzeug in die Urlaubsdestination durchzuführen. Im Vergleich ist somit festzustellen, dass sich unter den Befragten im Sommer- und Wintertourismus vergleichbare Bedürfnisse ergeben. Wesentliche Indikatoren bei der Entscheidungswahl sind demnach die Entfernung zwischen dem normalen Wohnort und der Urlaubsdestination sowie der Preis als günstigste Variante in Bezug auf eine kurze Reisedauer. Die Indikatoren Entfernung, Preis und Reisedauer lassen sich unter den Befragten vorzugsweise in den Altersgruppen 20-29 Jahre, 50-59 Jahre und 60-69 Jahre erkennen. Wobei die Entfernung vom normalen



Wohnort in die Urlaubsdestination ein wesentliches Entscheidungskriterium für die genannten Altersgruppen ist. Ein sichtbarer Unterschied ist in den Altersgruppen 20-29 Jahren und 60-69 Jahren zu erkennen – während die Altersgruppe 60-69 Jahre gegenüber der Preispolitik sowie der Reisedauer offener sind, trifft die Altersgruppe 20-29 Jahre die Entscheidung nicht nur nach den günstigeren Angeboten, sondern macht die Urlaubsreise auch abhängig von der Reisezeit; dominierend ist dabei die Altersgruppe 50-59 Jahre, welche allerdings den Preis und die kurze Reisedauer als Entscheidungskriterium der Verkehrsmittelwahl gleich gewichtet (vgl. Kapitel 5.2.1).

Ein weiterer Vorteil für das Flugzeug besteht in der problemlosen Anreise in die Urlaubsdestination. So gaben im Sommertourismus 94,4 % der 107 Befragten an, dass es während der Anreise zu keinen weiteren Problemen gekommen ist. Im Wintertourismus reisten die 208 Befragten zu 91,3 % problemlos in die Urlaubsdestination an. Dabei bemängelten im Sommertourismus nur 4,9 % und im Wintertourismus nur 4,3 % eine verspätete Ankunft. Dabei kann eine verspätete Ankunft unterschiedliche Gründe haben und wird im Rahmen des Forschungsgegenstandes nicht tiefgründiger betrachtet (z.B. Start- und Landeerlaubnis in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens, Be- und Entladen des Flugzeuges, Gepäckabfertigung, Auftanken, Schlechtwetter Situation etc.).



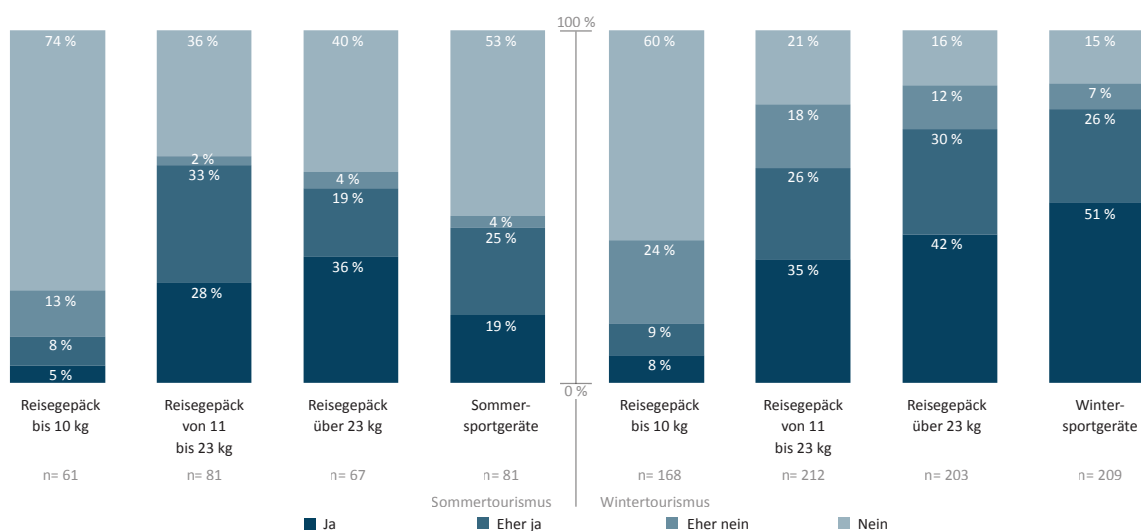
**Abbildung 56:** Gründe für das Flugzeug als Verkehrsmittel im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl)

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

#### 5.4.2 Serviceleistungen während der An- und Abreise

Serviceleistungen erleichtern nicht nur die An- und Abreise einer Urlaubsdestination, sondern können auch zu einer Attraktivitätssteigerung der Urlaubsdestination führen und ist vor allem in der Nachreisephase ein entscheidender Faktor, um die Urlaubsdestination wiederholt zu besuchen und Serviceleistungen entweder erneut oder durch Erfahrungen anderer Urlaubsreisende erstmalig in Anspruch zu nehmen. Grundsätzlich sind die 119 Befragten im Sommertourismus zu 55 % bereit, für eine entspannte An- und Abreise einen Tür-zu-Tür Gepäckservice in Anspruch zu nehmen - im Wintertourismus sind es unter den 250 Befragten sogar 67 % (vgl. Kapitel 3.4.4). Zudem konnte ein signifikanter Zusammenhang zwischen den Altersgruppen und der grundsätzlichen Bereitschaft über die Nutzung eines Gepäckservice erkannt werden (Frage 40: Berücksichtigung der Antwortmöglichkeit „Ja“ im Fragebogen des Sommertourismus). Während im Sommertourismus 29,4 % der Altersgruppe 50-59 Jahre und 30,4 % der Altersgruppe 60-69 Jahre ein dominierendes Interesse an einem Gepäckservice zeigen, verlagert sich das Interesse an einem Gepäckservice im Wintertourismus vor allem auf die Altersgruppen 20-29 Jahre (18,2 %), 30-39 Jahre (18,2 %) und 40-49 Jahre (20,2 %) (Sommertourismus: Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) von 0,043537; Wintertourismus: Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) von 0,046902). Demnach sind im Wintertourismus bei einem entsprechenden Angebot 77 % der 209 Befragten bereit, einen Gepäckservice für die Wintersportgeräte zu nutzen. Wobei 72 % der 203 Befragten bereit sind, einen Gepäckservice für das Reisegepäck von über 23 kg zu nutzen. Gegenüber dem Sommertourismus ergeben sich aufgrund der jahresspezifischen Aktivitäten weitaus andere Bedürfnisse - insgesamt gaben von den 81 Befragten an, dass ein Gepäckservice in 61 % der Fälle für das Reisegepäck von 11 kg bis 23 kg und 55 % bei einem Reisegepäck über 23 kg in Anspruch genommen wird. Obwohl von serviceleistenden Unternehmen bereits Angebote bestehen, wo das Gepäckstück recht kurzfristig innerhalb von 90 Minuten zu Hause abgeholt werden kann, ist es den Urlaubsreisenden im Sommer- wie auch im Wintertourismus ein ausreichendes Bedürfnis, dass das Gepäckstück von den serviceleistenden Unternehmen frühestens einen Tag vor Reisebeginn abgeholt wird. Obwohl eine kurzfristige Abholung des Gepäckstückes von zu Hause mit einer gut durchdachten Logistikaarbeit zusammenhängt und viele Arbeitsschritte spontan und zügig seitens der Unternehmen erledigt werden müssen, damit das Gepäckstück rechtzeitig in der Urlaubsdestination ankommt, sind die Urlaubsreisenden im Sommer- und Wintertourismus nicht bereit dafür extra zu zahlen - laut den Urlaubsreisenden ist das ein Service, welcher pauschal mit Angeboten sein sollte. Eine Zuzahlbereitschaft seitens der Urlaubsreisenden besteht im Sommer- und Wintertourismus nur, wenn das Abhol- und Zustellfenster individuell ausgesucht werden kann – dabei liegt die Zuzahlbereitschaft zwischen 10 € und 50 €. Aber nicht alle Urlaubsreisende haben das Bedürfnis

einen Tür-zu-Tür Gepäckservice in Anspruch zu nehmen. Unter den Befragten besteht zudem ein großes Interesse einen Gepäckservice erst bei der Ankunft am Zielflughafen in Anspruch nehmen zu können, welches dann auf direkten Wege in die Unterkunft gebracht wird. Trotz der eindeutigen Bereitschaft einen Gepäckservice unter bestimmten Voraussetzungen zu nutzen, besteht unter den Urlaubsreisenden auch eine Unsicherheit gegenüber, welche sich vor allem auf drei wesentliche Faktoren bezieht. So gaben im Sommertourismus 77 % der 98 Befragten an, dass die Angst besteht, dass das Gepäckstück zu spät in die Unterkunft ankommt. Die Angst, dass das Gepäckstück verloren geht, gaben 75 % der 101 Befragten an, gefolgt von dem zu hohen Preis mit 71 % der 89 Befragten. Im Wintertourismus ergaben sich Parallelen zu dem im Sommertourismus. Die 219 Befragten gaben zu 74 % an, dass die Gründe, einen Gepäckservice nicht nutzen zu wollen, vor allem beim Preis liegen. Insgesamt 73 % der 217 Befragten gaben an, dass die Angst besteht, dass das Gepäckstück zu spät am Ziel ankommt und 220 Befragte gaben mit 65 % an, dass die Angst vor einem Verlust besteht. Obwohl der zu hohe Preis eines Gepäckservice zur Hälfte von den Befragten als Ausschlussgrund angegeben wurde, welche prozentual vorrangig aus Großbritannien stammen und sich die Ergebnisse mit der Analyse der gegenwärtigen Situation widerspiegelt (vgl. Kapitel 3.4.4), konnte aufgrund eines Chi-Quadrat-Testes kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Herkunftsland und dem Ausschlussgrund aufgrund der gegenwärtigen Preispolitik erkannt werden. Abhilfe, dass das Gepäckstück zu spät am Ziel ankommt oder unterwegs verloren geht, kann eine Sendungsverfolgung (z.B. telefonisch oder online) bringen, wo die Urlaubsreisenden stets über den Verbleib des Gepäcks informiert sind. Im Sommertourismus gaben 67 % der 114 Befragten an, dass eine Sendungsverfolgung dazu beitragen wird, ein Gepäckservice zu nutzen – im Wintertourismus sind es sogar 78 % der 234 Befragten.



**Abbildung 57:** Vergleich der Nutzung eines Gepäckservice nach Gepäckkategorien im Sommer- und Wintertourismus  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

### 5.4.3 Überprüfung der Zusammenhangshypothese

Unter Kapitel 5.4.1 wurde im Rahmen der interpretierten Erhebungsergebnisse eine Zusammenhangshypothese aufgestellt, welche im Folgenden durch eine Stichprobe auf einen signifikanten Zusammenhang zwischen mehreren kategorialen Variablen überprüft wird. Für die Überprüfung besagt die Nullhypothese ( $H_0$ ), dass ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Alter und den Gründen für einen Entscheid mit dem Flugzeug in die Urlaubsdestination anzureisen besteht. Die Alternativhypothese ( $H_1$ ) geht von keinem signifikanten Zusammenhang zwischen dem Alter und den Gründen für einen Entscheid des Flugzeuges aus. Im Unterschied zu Kapitel 5.2.2 und Kapitel 5.3.4 ist bei diesem Signifikanztest eine Frage mit Mehrfachnennungen zu berücksichtigen – so kommt es nicht nur zu einer Überprüfung von dem im Normalfall zwei unterschiedlichen kategorialen Variablen, sondern sind durch die Mehrfachnennungen insgesamt 18 unterschiedliche kategoriale Variablen zu berücksichtigen - in diesem Fall unterscheidet sich bei der Auswertung auch die Herangehensweise. Zwar kommt zur Überprüfung, wie bereits auch bei den vorherigen Signifikanztests, der Chi-Quadrat-Test zum Einsatz, allerdings ist hier das Erstellen eines Mehrfachantworten-Set unumgänglich und bei einer Durchführung mittels Kreuztabelle steht in dem Fall kein Signifikanztest zur Verfügung. Das Erstellen einer benutzerdefinierten Tabelle ist für einen Signifikanztest bei Mehrfachnennungen notwendig, damit ein Mehrfachantworten-Set mit den notwendigen Variablen definiert werden kann. Für die Überprüfung mittels Chi-Quadrat-Test wurde auf Syntax zurückgegriffen – Syntax ist eine Befehlssprache in SPSS und hat in diesem Fall den Vorteil, dass durch eine Befehlssprache eine Variablenerstellung oder eine Variablenumbenennung möglich ist und statistische Auswertungen vorgenommen werden können. In einem programminternen Extra-Fenster, der sogenannten Syntax-Datei, wurde folgende Befehlssprache für den Signifikanztest verwendet:

```
*Mehrfachantwortsets
MRSETS
/MCGROUP NAME=$43_kat LABEL='A43 (Kategorien)' VARIABLES=F43_1 F43_2 F43_3 F43_4 F43_5 F43_6
F43_7 F43_8 F43_9 F43_10 F43_11 F43_12 F43_13 F43_14 F43_15 F43_16 F43_17 F43_18
/DISPLAY NAME={A43}.

CTABLES
/VLABELS VARIABLES=$43 A1 DISPLAY=LABEL
/TABLE $43 [COUNT F40.0] BY A1
/CATEGORIES VARIABLES=A1 ORDER=A KEY=VALUE EMPTY=INCLUDE TOTAL=YES POSITION=AFTER
/CATEGORIES VARIABLES=$A43 EMPTY=INCLUDE
/SIGTEST TYPE=CHISQUARE ALPHA=0.5 INCLUDEMRSETS=YES CATEGORIES=ALLVISIBLE.
```

**Abbildung 58:** Befehlssprache in Syntax für Signifikanztest eines Mehrfachantwort-Sets [Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entscheiden? \* Alter]

(Quelle: eigene Darstellung und Berechnungen nach Riepl 2015: 2:02 - 3:12)

Das Mehrfachantworten-Set wurde als Dichotomien angelegt (also mittels einer 0/1-codierten

kategorialen Variablen). Das Mehrfachantworten-Set (Frage 43: Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entschieden?) ist anhand der Befehlssprache mit \$43 gekennzeichnet und die Einzelantwort mit A1 (Frage 1: Alter). [COUNT F40.0] ist für das zählen eines Wertebereiches in einer Variablenliste zuständig. Die Zeile „/SIGTEST TYPE=CHISQUARE ALPHA=0.5“ überprüft den Signifikanztest mittels dem Chi-Quadrat-Test bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von weniger als 5 %.

|  |         | bis 19<br>Jahre | 20-29<br>Jahre | 30-39<br>Jahre | 40-49<br>Jahre | 50-59<br>Jahre | 60-69<br>Jahre | 70-79<br>Jahre | 80 Jahre<br>und älter | Gesamt |
|--|---------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|--------|
| Preis  | Anzahl  | 2               | 10             | 7              | 3              | 17             | 7              | 5              | 0                     | 51     |
|  | Prozent | 3,9 %           | 19,6 %         | 13,7 %         | 5,9 %          | 33,3 %         | 13,7 %         | 9,8 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Entfernung   | Anzahl  | 2               | 13             | 12             | 5              | 23             | 17             | 11             | 0                     | 83     |
|  | Prozent | 2,4 %           | 15,7 %         | 14,5 %         | 6,0 %          | 27,7 %         | 20,5 %         | 13,3 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Gute Mobilitätsangebote<br>vom/zum Flughafen         | Anzahl  | 0               | 2              | 1              | 0              | 5              | 0              | 3              | 0                     | 11     |
|  | Prozent | 0,0 %           | 18,2 %         | 9,1 %          | 0,0 %          | 45,5 %         | 0,0 %          | 27,3 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Flexibel   | Anzahl  | 0               | 0              | 0              | 0              | 1              | 0              | 2              | 0                     | 3      |
|  | Prozent | 0,0 %           | 0,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %          | 33,3 %         | 0,0 %          | 66,7 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Gepäcktransport                                      | Anzahl  | 0               | 1              | 0              | 0              | 4              | 1              | 6              | 0                     | 12     |
|  | Prozent | 0,0 %           | 8,3 %          | 0,0 %          | 0,0 %          | 33,3 %         | 8,3 %          | 50,0 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Sportgerätetransport                                 | Anzahl  | 0               | 0              | 0              | 0              | 1              | 0              | 0              | 0                     | 1      |
|  | Prozent | 0,0 %           | 0,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %          | 100 %          | 0,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Wenig Umsteigen                                      | Anzahl  | 0               | 1              | 1              | 1              | 6              | 3              | 1              | 0                     | 13     |
|  | Prozent | 0,0 %           | 7,7 %          | 7,7 %          | 7,7 %          | 46,2 %         | 23,1 %         | 7,7 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Kurze Wege zum und<br>vom Flughafen                  | Anzahl  | 1               | 5              | 1              | 0              | 7              | 6              | 1              | 0                     | 21     |
|  | Prozent | 4,8 %           | 23,8 %         | 4,8 %          | 0,0 %          | 33,3 %         | 28,6 %         | 4,8 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Komfortabel  | Anzahl  | 1               | 2              | 0              | 0              | 8              | 1              | 5              | 0                     | 17     |
|  | Prozent | 5,9 %           | 11,8 %         | 0,0 %          | 0,0 %          | 47,1 %         | 5,9 %          | 29,4 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Kurze Reisedauer                                     | Anzahl  | 0               | 10             | 4              | 4              | 18             | 8              | 5              | 0                     | 49     |
|  | Prozent | 0,0 %           | 20,4 %         | 8,2 %          | 8,2 %          | 36,7 %         | 16,3 %         | 10,2 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Zuverlässig  | Anzahl  | 0               | 3              | 1              | 1              | 4              | 3              | 2              | 0                     | 14     |
|  | Prozent | 0,0 %           | 21,4 %         | 7,1 %          | 7,1 %          | 28,6 %         | 21,4 %         | 14,3 %         | 0,0 %                 | 100 %  |
| Gute Information über<br>die Anreise                 | Anzahl  | 1               | 0              | 0              | 0              | 1              | 0              | 0              | 0                     | 2      |
|  | Prozent | 50,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %          | 50,0 %         | 0,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Sicherheit   | Anzahl  | 0               | 2              | 0              | 0              | 2              | 1              | 0              | 0                     | 5      |
|  | Prozent | 0,0 %           | 40,0 %         | 0,0 %          | 0,0 %          | 40,0 %         | 20,0 %         | 0,0 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Personenanzahl                                       | Anzahl  | 1               | 1              | 0              | 0              | 2              | 0              | 0              | 0                     | 4      |
|  | Prozent | 25,0 %          | 25,0 %         | 0,0 %          | 0,0 %          | 50,0 %         | 0,0 %          | 0,0 %          | 0,0 %                 | 100 %  |
| Ziel nahezu direkt<br>erreichbar mit dem<br>Flugzeug | Anzahl  | 1               | 5              | 3              | 0              | 7              | 7              | 7              | 1                     | 31     |
|  | Prozent | 3,2 %           | 16,1 %         | 9,7 %          | 0,0 %          | 22,6 %         | 22,6 %         | 22,6 %         | 3,2 %                 | 100 %  |

Abbildung 59: Kreuztabelle [Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entschieden? \* Alter]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|  | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |
|--|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|  | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
|  | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
| Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entschieden? * Alter | 114                | 80,9 %  | 27            | 19,1 %  | 141    | 100 %   |

**Abbildung 60:** Verarbeitete Fälle im Sommertourismus [Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entscheiden? \* Alter]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 60 dargestellt wird, haben im Sommertourismus 114 Befragte beide Fragen gültig beantwortet. Damit ist für den Chi-Quadrat-Test eindeutig belegt, dass 100 % der Antworten für den Test verwendet wurden.

Wie anhand der Abbildung 59 ersichtlich ist, sind drei wesentliche Indikatoren die Entfernung, der Preis sowie die kurze Reisedauer, welche die Verkehrsmittelwahl auf das Flugzeug beeinflussen. Wie unter Kapitel 5.4.1 bereits dargestellt wurde, betrifft das anteilmäßig die Altersgruppen 20-29 Jahre, 50-59 Jahre sowie 60-69 Jahre. Dabei ist allerdings auch der Altersdurchschnitt aller im Sommertourismus Befragten Urlaubsreisenden zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 5.2.1).

|                          | Chi-Quadrat-Test |     |             |
|--------------------------|------------------|-----|-------------|
|                          | Wert             | df  | Signifikanz |
| Chi-Quadrat nach Pearson | 136,284          | 105 | 0,021673    |

**Abbildung 61:** Chi-Quadrat-Test im Sommertourismus [Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entscheiden? \* Alter]

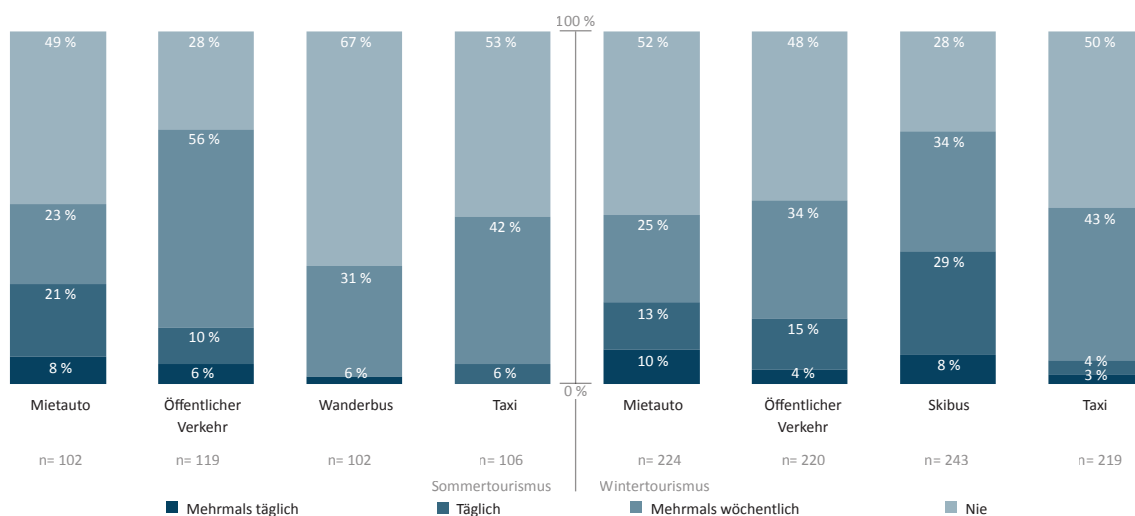
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Mit den tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten des Chi-Quadrat-Testes hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 136,284 ergeben. Bei einem Freiheitsgrad von 105 df ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,021673. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) muss in diesem Fall  $H_1$  verworfen und  $H_0$  bestätigt werden.

## 5.5 Analyse der Mobilität am Aufenthaltsort

### 5.5.1 Öffentlicher und individueller Verkehr

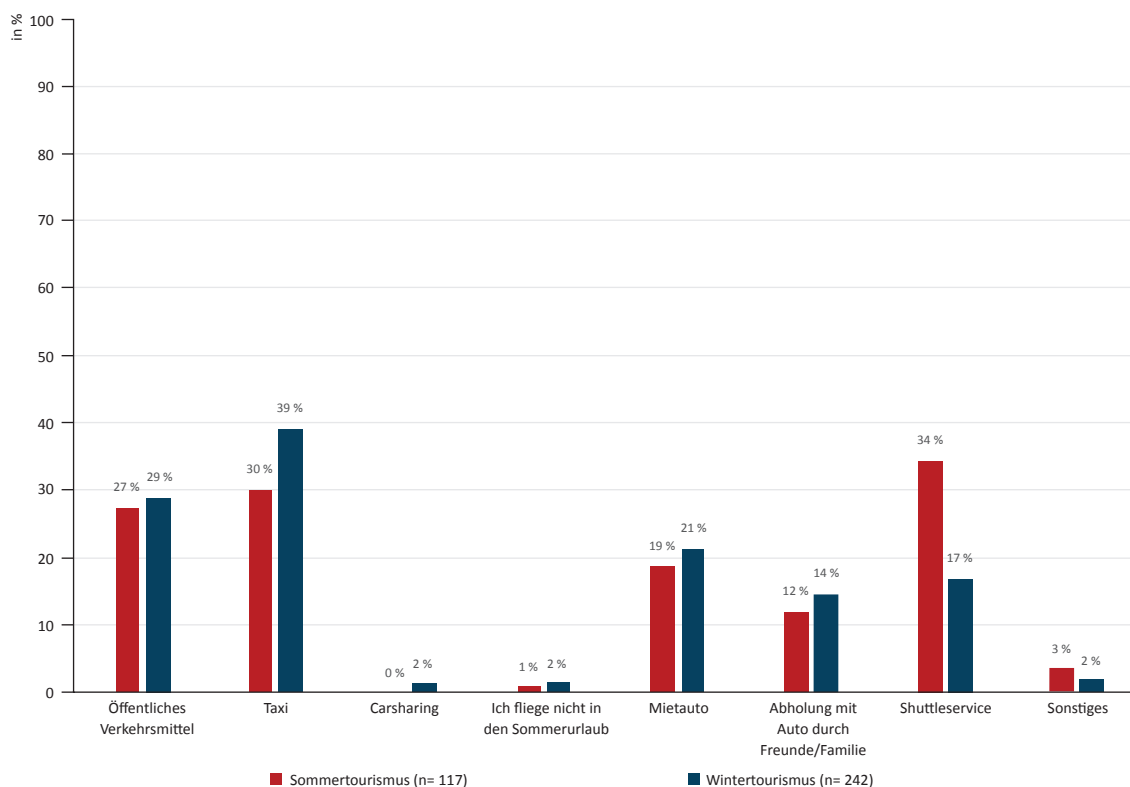
Wie sich im Rahmen der empirischen Datenerhebung zu erkennen gegeben hat, ist nicht nur die Nutzung des öffentlichen Verkehrs am Urlaubsort von Interesse, sondern besteht das Bedürfnis einer Kombination aus öffentlichen und individuellen Verkehr. Mehr als die Hälfte aller 119 Befragten nutzen im Sommertourismus den öffentlichen Verkehr mehrmals in der Woche und 16 % mehrmals täglich bis täglich, während der individuelle Verkehr, vorangestellt das Mietauto, mit 29 % eine etwas größere Beachtung in der täglichen Nutzung findet. Das Bedürfnis nach einem Wanderbus scheint dagegen unter den 102 Befragten äußerst gering – lediglich nur 6 % nutzen einen Wanderbus mehrmals täglich und 31 % nur mehrmals wöchentlich. Ähnliche Erkenntnisse lassen sich auch aus der Online-Befragung im Sommertourismus ziehen. Während bei den 26 von den 53 Befragten eindeutig kein Bedürfnis nach einem Wanderbus besteht, ist die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bei 41 der 46 Befragten für das Erreichen der Ziele am Urlaubsort sehr wichtig. Das Mietauto erreicht dagegen nur bei 27 der 45 Befragten ein Bedürfnis, um sich am Urlaubsort individuell fortzubewegen oder die An- und Abreise zu sichern. Im Vergleich zum Wintertourismus scheint das Bedürfnis nach einem Skibus gegenüber dem öffentlichen Verkehr weitaus höher – unter den 243 Befragten gaben immerhin 37 % an, den Skibus täglich für die Urlaubsaktivitäten zu nutzen und 34 % benötigen den Skibus mehrmals in der Woche. Den öffentlichen Verkehr dagegen nutzen die 220 Befragten nur zu 19 % täglich und zu 34 % mehrmals in der Woche. Das Mietauto stellt, wie bereits im Sommertourismus und in der Online-Befragung dargestellt, für die Urlaubsreisenden ein unverzichtbares Verkehrsmittel dar, wenn es um eine individuelle Fortbewegung am Urlaubsort geht. Dabei ist das Taxi eines der am wenigsten benötigten Verkehrsmittel am Urlaubsort, wodurch unter den Befragten ersichtlich wird, dass das Taxi für das Erreichen der Ausflugsziele kein primäres Bedürfnis darstellt.



**Abbildung 62:** Vergleich über die Mobilitätsnutzung am Urlaubsort im Sommer- und Wintertourismus

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Des Weiteren wurden die Urlaubsreisenden befragt, mit welchem Verkehrsmittel eine Weiterreise vom Flughafen in eine Urlaubsdestination durchgeführt wird. Bei den im Sommertourismus 117 Befragten ist der Shuttleservice einer der wichtigsten Verkehrsmittel, gefolgt vom Taxi sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ähnliche Ergebnisse lassen sich auch bei der Online-Umfrage erkennen – da sind es primär die öffentlichen Verkehrsmittel, gefolgt vom Mietauto und dem Shuttleservice, um vom Flughafen in die Urlaubsdestination zu reisen. Im Wintertourismus steht bevorzugt der individuelle Verkehr für eine Weiterreise im Vordergrund - insgesamt 39 % der 242 Befragten nutzen das Taxi und 21 % nutzen am Flughafen direkt ein Mietauto für die Weiterreise, die öffentlichen Verkehrsmittel werden für die Weiterreise nur zu 29 % in Betracht gezogen. Im Wesentlichen lässt sich zusammenfassen, dass bei allen Befragten das Bedürfnis besteht vom Flughafen entweder mit dem Shuttleservice, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit einem Mietauto in die Urlaubsdestination weiterzureisen. Dabei gaben im Sommertourismus 36 % der 126 Befragten und im Wintertourismus 33 % der 269 Befragten an, dass für eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mindestens ein halbstündlicher Takt sichergestellt sein sollte. Obwohl eine Weiterreise indirekt mit der Bahn erfolgen kann, fällt die Gewichtung bei allen Befragten bei einer Nutzung der Bahn auf eher selten bis nie. Ein wesentlicher Ausschlussgrund ist demnach der zu hohe Preis, dass mit der Bahn die gewünschte Urlaubsdestination nicht auf direktem Wege erreicht werden kann und so häufig umgestiegen werden muss sowie die in den meisten Fällen zu lange Reisedauer (vgl. Kapitel 3.4.4).



**Abbildung 63:** Häufigkeiten genutzter Verkehrsmittel zur Weiterreise vom Flughafen in die Urlaubsdestination

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)



### 5.5.2 Serviceleistungen

Insgesamt gaben 64 % der 108 Befragten an, überhaupt nicht über die Thematik von Carsharing-Modellen informiert zu sein und zudem überhaupt kein Interesse an Carsharing-Angebote am Urlaubsort zu haben. Falls die Befragten ein Auto am Urlaubsort benötigen, würde eher das eigene Auto am Urlaubsort genutzt bzw. vorgezogen werden. Falls die Urlaubsreisenden jedoch einmal ein Carsharing-Angebot am Urlaubsort in Anspruch nehmen, dann ausschließlich für Einwegfahrten. Dabei besteht das Bedürfnis einer Nutzung im Wesentlichen darin, das Auto an einem fixen Standort (z.B. Hotel) ausleihen zu können sowie sollte die Möglichkeit vorhanden sein, dass die Rückgabe an einem anderen fixen Standort (z.B. Flughafen) erfolgen kann. Es lässt sich erkennen, dass die Hauptgründe für eine Nutzung von Carsharing-Angeboten vornehmlich der An- und Abreise (z.B. von der Urlaubsdestination zum Flughafen), für das Erreichen von Ausflugszielen (z.B. Wanderrouen) sowie bei unvorhergesehenes (z.B. Arztbesuch) dient. Dass Carsharing am Urlaubsort für die Befragten in Gänze uninteressant ist, lässt sich bei der Altersgruppe 50-59 Jahre erkennen - wobei sich bei den jüngeren Altersgruppen eine Tendenz erkennen lässt, welche durchaus interessiert an der Thematik Carsharing sind sowie eine höhere Bereitschaft zeigen, Carsharing am Urlaubsort zu nutzen. Bei der Online-Befragung besteht unter den 140 Befragten eine grundlegende Information über die Thematik von Carsharing-Modellen. Wie bereits auch bei der Befragung am Flughafen festgestellt werden konnte, besteht auch bei der Online-Befragung vorrangig das Interesse, das Auto an einem fixen Standort (z.B. Hotel) auszuleihen und an einem anderen fixen Standort (z.B. Flughafen) wieder abzugeben. Es ist weiterhin festzustellen, dass die Urlaubsreisenden unter allen Befragten nicht dazu bereit sind, zum einen für Einwegfahrten (z.B. wo keine Rückfahrt zum eigentlichen Standort notwendig ist) einen Aufschlag zu entrichten und zum anderen ist ein entsprechendes Carsharing-Angebot kein Grund, um am Urlaubsort auf das eigene Auto zu verzichten.

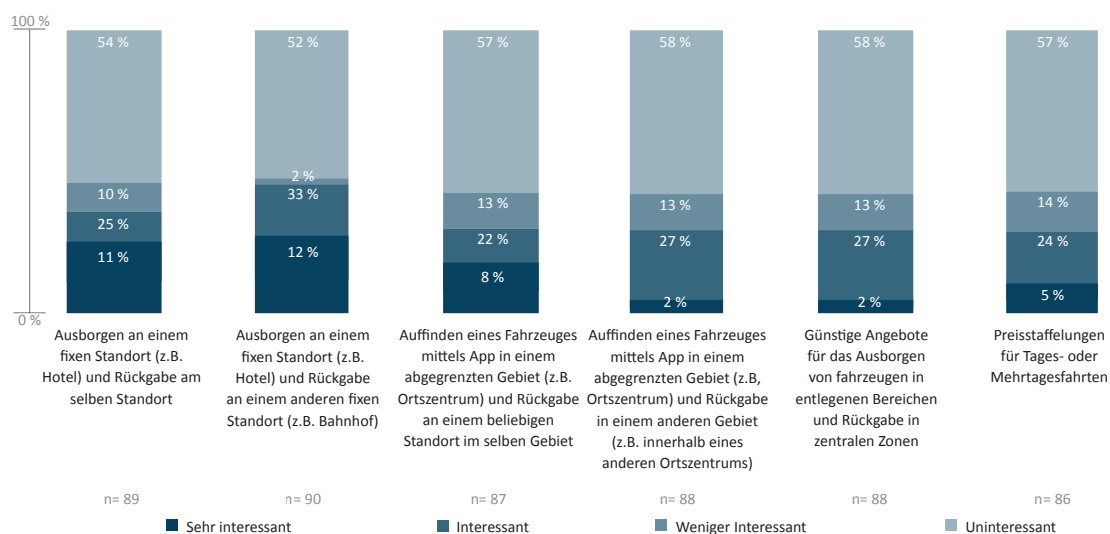


Abbildung 64: Serviceangebote für die Nutzung von Carsharing am Urlaubsort

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

### 5.5.3 Überprüfung der Zusammenhangshypothese

Wie anhand der unter Kapitel 5.5.2 interpretierten Erhebungsergebnisse eine theoretische Ableitung aufgestellt wurde, soll diese Theorie im Rahmen einer Stichprobe von zwei kategorialen Variablen auf einen signifikanten Zusammenhang überprüft werden. Die Überprüfung zwischen den zwei kategorialen Variablen auf einen signifikanten Zusammenhang erfolgt durch einen Chi-Quadrat-Test und soll darstellen, ob die theoretische Vermutung sich bestätigt oder sich signifikante Unterschiede erkennen lassen. Demnach besagt die Nullhypothese ( $H_0$ ), dass die Befragten, welche ein Carsharing-Angebot am Urlaubsort nicht nutzen würden, einen signifikanten Zusammenhang zum Alter aufweisen. Für die Alternativhypothese ( $H_1$ ) wird festgelegt, dass die Nutzung eines Carsharing-Angebots am Urlaubsort keinen signifikanten Zusammenhang zum Alter aufweist.

|   | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |
|---|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|   | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
|   | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
| Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? * Alter | 100                | 70,9 %  | 41            | 29,1 %  | 141    | 100 %   |

Abbildung 65: Verarbeitete Fälle im Sommertourismus [Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? \* Alter]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|              |         | Ja. Aber nur, wenn ich einen Anbieter nutzen kann, bei dem ich bereits registriert bin | Ja, auch wenn ich mich registrieren müsste | Nein, ich würde Carsharing nicht nutzen | Nein, ich würde lieber ein Mietauto (bzw. stationsbasiertes Carsharing) mit Ausgabe [...] | Nein, ich brauche kein Auto am Urlaubsort | Nein, ich würde mein eigenes Auto nutzen | Gesamt |
|--------------|---------|--|--|---|---|---|--|--------|
| bis 19 Jahre | Anzahl  | 0  | 0  | 0                                       | 0   | 1   | 0  | 1      |
|              | Prozent | 0,0 %  | 0,0 %                                      | 0,0 %                                   | 0,0 %   | 1,0 %                                     | 0,0 %                                    | 1,0 %  |
| 20-29 Jahre  | Anzahl  | 0  | 4  | 3                                       | 4   | 4   | 4  | 19     |
|              | Prozent | 0,0 %  | 4,4 %                                      | 3,0 %                                   | 4,0 %   | 4,0 %                                     | 4,0 %                                    | 19,0 % |
| 30-39 Jahre  | Anzahl  | 1  | 6  | 3                                       | 3   | 1   | 1  | 15     |
|              | Prozent | 1,0 %  | 6,0 %                                      | 3,0 %                                   | 3,0 %   | 1,0 %                                     | 1,0 %                                    | 15,0 % |
| 40-49 Jahre  | Anzahl  | 0  | 1  | 7                                       | 0   | 0   | 2  | 10     |
|              | Prozent | 0,0 %  | 1,0 %                                      | 7,0 %                                   | 0,0 %   | 0,0 %                                     | 2,0 %                                    | 10,0 % |
| 50-59 Jahre  | Anzahl  | 0  | 1  | 15                                      | 1   | 10  | 3  | 30     |
|              | Prozent | 0,0 %  | 1,0 %                                      | 15,0 %                                  | 1,0 %   | 10,0 %                                    | 3,0 %                                    | 21,1 % |
| 60-69 Jahre  | Anzahl  | 0  | 0  | 9                                       | 1   | 3   | 3  | 16     |
|              | Prozent | 0,0 %  | 0,0 %                                      | 9,0 %                                   | 1,0 %   | 3,0 %                                     | 3,0 %                                    | 16,0 % |
| 70-79 Jahre  | Anzahl  | 1  | 0  | 6                                       | 0   | 1   | 1  | 9      |
|              | Prozent | 1,0 %  | 0,0 %                                      | 6,0 %                                   | 0,0 %   | 1,0 %                                     | 1,0 %                                    | 9,0 %  |
| Gesamt       | Anzahl  | 2  | 12   | 43                                      | 9   | 20  | 14                                       | 100    |
|              | Prozent | 2,0 %  | 12,0 %                                     | 43,0 %                                  | 9,0 %   | 20,0 %                                    | 14,0 %                                   | 100 %  |

Abbildung 66: Kreuztabelle im Sommertourismus [Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? \* Alter]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 65 dargestellt wird, haben im Sommertourismus 100 Befragte die Fragen gültig beantwortet. Damit ist für den Chi-Quadrat-Test eindeutig belegt, dass 100 % der Antworten für den Test verwendet wurden.

Wie anhand der Abbildung 66 ersichtlich wird, ist es vorrangig die Altersgruppe 50-59 Jahre, welche nicht bereit ist, ein Carsharing-Angebot am Urlaubsort zu nutzen oder überhaupt ein Auto am Urlaubsort benötigen – wobei gegenüber den jüngeren Altersgruppen grundsätzlich eine Bereitschaft vorhanden ist.

|                                | Chi-Quadrat-Test |    |  |
|--------------------------------|------------------|----|--|
|                                | Wert             | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) |
| Chi-Quadrat nach Pearson       | 52,397           | 30 | 0,006900                               |
| Likelihood-Quotient            | 54,133           | 30 | 0,004443                               |
| Zusammenhang linear-mit-linear | 0,001180         | 1  | 0,972602                               |
| Anzahl der gültigen Fälle      | 100              |    |  |

**Abbildung 67:** Chi-Quadrat-Test im Sommertourismus [Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? \* Alter]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Mit den tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten des Chi-Quadrat-Testes hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 52,397 ergeben. Bei jeweils 30 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,006900. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) muss in diesem Fall  $H_1$  verworfen und  $H_0$  bestätigt werden.

## 5.6 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

In der nachfolgenden Abbildung werden die quantitativen Erhebungsergebnisse aus dem Sommer- und Wintertourismus im wesentlichen zusammengefasst:

|   | Bedürfnisse  |
|---|--|
| Analyse der Vorreisephase               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Internet (die Social Media vorangestellt) gewinnt als Informations- und Buchungsinstrument bei einem breiten Bereich von touristischen Leistungsangeboten weiter an Bedeutung (vgl. Kapitel 5.3.1)</li> <li>Die Hälfte aller Befragten bevorzugt die Information direkt bei der jeweiligen Urlaubsdestination (z.B. Hotellerie, Tourismusverbände etc.) oder über KundInnenkommentare (vgl. Kapitel 5.3.1)</li> <li>Informationen und Buchungen von touristischen Leistungsangeboten ist mit seinem Bedarf nicht gleichermaßen im Internet verfügbar, das relativ ausgeglichene Verhältnis der Buchungsvarianten verdeutlicht die unterschiedlichen Nutzungen der Informations- und Buchungsvarianten (vgl. Kapitel 5.3.2)</li> <li>Unter den Befragten besteht das Bedürfnis, Serviceleistungen gebündelt in einer App/Webportal abzurufen und ggf. nach der erfolgten Information direkt zu buchen (vgl. Kapitel 5.3.2)</li> <li>Die Kriterien der Verkehrsmittelwahl stehen vorrangig unter Berücksichtigung der Zeit (z.B. durch ein zügiges Erreichen des Aufenthaltsortes), Flexibilität (z.B. das Verkehrsmittel muss lückenlos und regelmäßig zur Verfügung stehen) und Bequemlichkeit (z.B. eine Fahrkarte für alle Verkehrsmittel vor Ort) (vgl. Kapitel 5.3.3)</li> </ul>                                  |
| Analyse der An- und Abreisephase        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gründe für die Wahl des Flugzeuges in eine bzw. von einer Urlaubsdestination steht in Abhängigkeit zum Preis, der Entfernung sowie der kurzen Reisedauer - demnach ist ein Bedürfnis zu erkennen, wonach die Urlaubsreisenden vornehmlich auf längeren Distanzen vom normalen Wohnort in die Urlaubsdestination in einem geringen Zeitaufwand reisen wollen (vgl. Kapitel 5.4.1)</li> <li>Ein großes Bedürfnis besteht vorwiegend bei Serviceleistungen, welche die An- und Abreise der Urlaubsreisenden angenehmer gestaltet - z.B. durch ein Logistikunternehmen, welches ein Tür-zu-Tür Gepäckservice oder ein Gepäckservice ab dem Zielflughafen auf direktem Wege in die Unterkunft anbietet (vgl. Kapitel 5.4.2)</li> <li>Ein Bedarf des Gepäckservice besteht vor allem bei einem Reisegepäck von 11 kg bis 23 kg, über 23 kg sowie bei Sportgeräten (vgl. Kapitel 5.4.2)</li> <li>Mögliche Barrieren, welche gegen einen Gepäckservice sprechen, kann durch eine Sendungsverfolgung behoben werden und das Vertrauen bei den Urlaubsreisenden erhöhen (vgl. Kapitel 5.4.2)</li> </ul>   |
| Analyse der Mobilität am Aufenthaltsort | <ul style="list-style-type: none"> <li>Am Urlaubsort besteht das Bedürfnis einer Kombination aus öffentlichen und individuellen Verkehr - bevorzugt werden neben dem öffentlichen Verkehr (z.B. Regionalbus, Skibus oder der Bahn) zusätzlich der individuelle Verkehr (z.B. Mietauto), um die gewünschte Mobilität am Urlaubsort zu gewährleisten (vgl. Kapitel 5.5.1)</li> <li>Im Wesentlichen besteht bei allen Befragten das Bedürfnis, vom Flughafen entweder mit dem Shuttleservice, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit einem Mietauto in die Urlaubsdestination weiterzureisen (vgl. Kapitel 5.5.1)</li> <li>Für eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel muss mindestens ein halbstündlicher Takt sichergestellt sein (vgl. Kapitel 5.5.1)</li> <li>Eine Nutzung der Bahn am Urlaubsort stellt bei allen Befragten keine Attraktivität dar, was mit dem Preis, dem zu häufigen Umsteigen, das schwierige Handling mit dem Gepäck sowie dass die Ziele mit der Bahn nicht direkt erreichbar sind, begründet wird (vgl. Kapitel 5.5.1)</li> <li>Die Hauptgründe für eine Nutzung von Carsharing-Angeboten liegt vornehmlich bei der An- und Abreise (z.B. von der Urlaubsdestination zum Flughafen), für das Erreichen von Ausflugszielen (z.B. Wanderrouten) sowie bei unvorhergesehenes (z.B. Arztbesuch) (vgl. Kapitel 5.5.2)</li> </ul> |

Abbildung 68: Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse

(Quelle: eigene Darstellung)

### 5.7 Kritische Auseinandersetzung

Die im vorherigen Kapitel dargestellte Herangehensweise sowie die Darstellung der empirischen Erhebungsergebnisse können demnach nicht repräsentativ auf die Ganzheit der Urlaubsreisenden im Bundesland Tirol gesehen werden. Wie anhand der Rücklaufquote unter Kapitel 5.1 ersichtlich ist, besteht mit einer durchschnittlichen Rücklaufquote von 82 % ein relativ geringer Stichprobenausfall. Allerdings konnte bei der Auswertung festgestellt werden, je mehr Fragen die TeilnehmerInnen im Fragebogen sowie in der Online-Befragung beantwortet haben, umso häufiger kam es zu echten Ausfällen (also der Antwortverweigerung) – wie auch bei der Auswertung der Fragebögen sowie der Online-Befragung unter der Anzahl der Fälle erkennbar ist. Begründet werden kann das in dem Zusammenhang, dass unter Berücksichtigung des Untersuchungszeitraumes der Fragebogen für die TeilnehmerInnen mit insgesamt vier Seiten sich als zu komplex herausgestellt hat und in der Online-Befragung konnte seitens ein paar Feedbacks festgestellt werden, dass die Befragung zu lange gedauert hat oder die Thematik für uninteressant befunden wurde. Es konnten zwar im Vorfeld durch ein Pretest (also einem Vorabtest, welcher zur Kontrolle des formalen Aufbaus sowie der in etwa benötigten Zeit zur Beantwortung des Fragebogens und Online-Befragung dient) ein etwaiger Bearbeitungszeitraum von ca. 15 Minuten festgestellt werden, in der Regel waren die TeilnehmerInnen vor Ort 20-25 Minuten mit der Beantwortung der Fragen beschäftigt. Ein weiterer Nachteil besteht innerhalb der soziodemografischen Analyse, wie unter Kapitel 5.2 dargestellt wurde. Leider war es innerhalb des Befragungszeitraumes nicht möglich, ein breites Spektrum an soziodemografischen Merkmalen zu erfassen. So wäre eine etwaige Gleichverteilung des Geschlechtes wünschenswert gewesen sowie eine breite Teilnahme in den Altersgruppen, um ein aussagekräftiges Ergebnis der Verhaltensweisen nach Geschlecht und Alter zu erhalten. Dass echte Ausfälle bei der Auswertung zu erkennen waren, lässt sich auch aufgrund der fehlenden Gendersprache zurückführen. Bei der Erfassung des Geschlechts wurden die typischen Einzel-Items (Antwortmöglichkeiten: männlich, weiblich) zusammengestellt. Die Einordnung in das Geschlecht „männlich“ und „weiblich“ grenzt intergeschlechtliche Menschen (welche chromosomal, anatomisch oder nicht in die Einzel-Items „männlich“ und „weiblich“ passen) in der Entscheidungsmöglichkeit bei der Frage nach dem Geschlecht aus und erhöhen somit die echten Ausfälle. Ein Lösungsansatz für das Problem ist die Erweiterung des Geschlechter-Items (Antwortmöglichkeit: Weiteres Geschlecht, und zwar), einen Fragebogen, welcher sich auf maximal zwei Seiten charakterisiert sowie einen kürzeren Fragenteil bei der Online-Umfrage. Eine Verzerrung der Teilnahmebereitschaft lassen sich auch auf die inhaltliche Thematik, der verwendeten Begrifflichkeiten sowie der daraus erfolgten Interpretation in Zusammenhang bringen. Bewusst sollte unter Frage 15 bei der Sommerbefragung die Erkenntnis erzielt werden, wie häufig die Urlaubsreisenden bestimmte

Mobilitätsformen in Anspruch nehmen, um daraus ein bedarfsgerechtes Angebot abzuleiten – allerdings ist unter den Antwortmöglichkeiten (Öffentliche Verkehrsmittel und Wanderbus) ein Interpretationsfehler unter den Befragten zu erkennen, wie unter Kapitel 5.5.1 dargestellt wurde. Es lässt sich die Vermutung aufstellen, dass den Befragten nicht subjektiv bewusst war, dass diese einen Wanderbus als Verkehrsmittel nutzten, sondern den Wanderbus als „Öffentliche Verkehrsmittel“ interpretierten. Die Thematik des Forschungsgegenstandes ist kein zu unterschätzendes Problem im Rahmen einer quantitativen Forschung. Die potentiellen TeilnehmerInnen wurden vor dem Aushändigen des Fragebogens oder des Linkes zur Online-Befragung auf ein grundlegendes Interesse an einer Mitwirkung gefragt und im Anschluss in die Thematik des Forschungsgegenstandes eingewiesen, es hat sich jedoch herausgestellt, dass einige der Befragten während des Ausfüllens kein soziales Interesse zur Thematik entwickelten und bei den freien Antwortmöglichkeiten zu Extrem-Antworten neigten – wie sich bei der Auswertung gezeigt haben. Das kann nachteilhafte Auswirkungen auf die Ergebnisse mit sich bringen, welche sich zum Beispiel in der Verfälschung von Antworten widerspiegeln oder TeilnehmerInnen Antworten gaben, die unabhängig zur eigentlichen Fragestellung stehen. Ein Lösungsansatz stellt hierbei ein Begleitschreiben bzw. eine Anleitung zum Ausfüllen des Fragebogens dar, in dem eine inhaltliche Aufklärung des Untersuchungszweckes sowie eine Begründung zu den Hintergründen der einzelnen Fragestellungen stattfindet.

Insbesondere fehlt im Rahmen der empirischen Datenerhebung die Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen, was allerdings damit begründet werden kann, dass das Untersuchungsfeld Barrierefreies Reisen im Bundesland Tirol eine eigene umfangreiche Materie darstellt und im Forschungsgegenstand dieser Diplomarbeit nicht betrachtet wurde. Ein einheitliches und konsistentes Datenerhebungskonzept ist eine weitere Möglichkeit, um ein breites Spektrum an TeilnehmerInnen nicht nur zu erreichen, sondern auch zu erfassen und damit die Repräsentativität der Erhebungsergebnisse zu steigern.

Die kritische Auseinandersetzung mit den vorliegenden empirischen Erhebungsergebnissen sowie die Problematik der Datenerhebung und der Datenauswertung stellen im Rahmen der Bewertung und Interpretation eine Wichtigkeit für die abschließende Erkenntnis dar. Dabei geht es nicht um gemeinsame Ansatzpunkte, sondern vielmehr die Mangelhaftigkeiten darzustellen und dadurch die Chance zu ermöglichen, weitere Potenziale in der Praxis wie auch in der Theorie freizusetzen. Abgesehen von dieser kritischen Auseinandersetzung der empirischen Erhebungsergebnisse, können diese erhobenen Daten als eine zuverlässige Basis des Themenschwerpunktes gesehen werden und bilden ein umfassendes und konsistentes Bild zu den Anforderungen von ÖsterreicherInnen im Rahmen einer Fluganreise (vgl. Kapitel 4; Kapitel 5).

| Zusammenfassung der kritischen Auseinandersetzung               |  |
|---|--|
| Untersuchungsrahmen<br>der empirischen Datenerhebung            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit einem Fragebogen-Umfang von vier Seiten sowie der umfangreichen Online-Befragung steht die Quantität vor der Qualität</li> <li>• Der zeitliche Rahmen, um den Fragebogen auszufüllen oder an der Online-Befragung in Gänze teilgenommen zu haben, war mit 20-25 Minuten zu hoch</li> <li>• Das fehlende Begleitschreiben bzw. eine Anleitung zum Ausfüllen des Fragebogens/der Online-Befragung dient zur Information während der Teilnahme und minimiert falsche Antworten oder die echten Ausfälle</li> <li>• Es besteht kein einheitliches und konsistentes Datenerhebungskonzept, was die Qualität der empirischen Datenerhebung deutlich erhöht</li> </ul>   |
| Aufbau und Inhalt des Fragebogens<br>sowie der Online-Befragung | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den komplexen Umfang des Fragebogens sowie der Online-Befragung kam es häufiger zu echten Ausfällen (also der Antwortverweigerung)</li> <li>• Festzustellen ist, dass das persönliche Interesse zur Thematik einen Einfluss auf die Beantwortung der Fragen darstellt, wie durch die Anzahl der echten Ausfälle sowie eine erhöhte Tendenz zu unwahren Angaben bei freien Antwortmöglichkeiten erkennbar ist</li> <li>• Fehlende Teilnahme eines breiten Spektrums an soziodemografischen Merkmalen (z.B. Altersgruppen und Geschlecht) und somit fehlende Aussagekraft der Ergebnisse zur Verhaltensweise nach Geschlecht und Alter</li> <li>• Die echten Ausfälle lassen sich als weiteres auf die fehlende Gendersprache zurückführen, z.B. gab es bei der Erfassung des Geschlechtes lediglich die zwei typischen Einzel-Items mit den Antwortmöglichkeiten „männlich“ und „weiblich“, was durch die eingegrenzte Entscheidungsmöglichkeit die Teilnahmebereitschaft verringerte</li> <li>• Die im Fragebogen sowie in der Online-Befragung vorkommenden Begrifflichkeiten führten unter den Befragten zu keinem einheitlichen Verständnis und sorgen somit zu einer erhöhten Tendenz zur Verfälschung oder des Ratens von Antworten</li> <li>• Im Rahmen der empirischen Datenerhebung gab es keine Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Personen</li> </ul> |
| Fehlerhafte Dateneingabe<br>und Datenaufbereitung               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist nicht auszuschließen, dass es während der Dateneingabe und Datenaufbereitung zu systembedingten und nutzerbedingten Fehlern gekommen ist - wie z.B. eine fehlerhafte Einstellung des Skalenniveaus, Vernachlässigung systembedingter Fehlerwerte (0 oder 99), Tippfehler während der Eingabe und Datenaufbereitung (z.B. in Bezug auf die Nummerierung des Fragebogens)</li> <li>• Bei den Stichproben wurden Ausreißer (also jene Werte, welche mehr als drei Standardabweichungen vom Mittelwert entfernt sind) und offensichtliche Messfehler nicht erkannt oder berücksichtigt</li> <li>• Fehlerhafte Interpretation bei Häufigkeiten und Kreuztabellen sowie bei der Zusammenhangsanalyse führen zu einem verfälschten Erhebungsergebnis</li> <li>• Ein fehlerhafter und ungenügender Fokus auf die Zielgröße (z.B. mindestens drei Einzel-Items pro Frage), Fokus besteht eher im Rahmen von Ursache und Motiv</li> </ul>  |

Abbildung 69: Zusammenfassung der kritischen Auseinandersetzung

(Quelle: eigene Darstellung)





## 6 HYPOTHESENTEST

Im Folgenden Kapitel werden die eingangs aufgestellten Hypothesen mit Hilfe des Statistikprogrammes SPSS sowie unter Berücksichtigung der unter Kapitel 5 erhobenen quantitativen Untersuchungsergebnisse getestet. Dabei werden die vermuteten Sachverhalte mit den Untersuchungsergebnissen stichprobenartig verglichen, interpretiert und entsprechend findet eine Beantwortung der aufgestellten Hypothesen statt. Dabei können kleine Abweichungen als zufällig angesehen werden, welche, wie bereits unter Kapitel 5 zur Anwendung kam, mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 % akzeptiert werden ( $\alpha = 0,05$ ). Ist die Irrtumswahrscheinlichkeit größer als die festgelegten 5 %, ist festzustellen, dass die aufgestellte Vermutung nicht stimmt.

### 6.1 Hypothese 1

Die erste Hypothese, welche im Rahmen der Diplomarbeit zu überprüfen gilt, unterstellt die Vermutung, dass eine Mitnahme von Sport- und Freizeitausrüstungen entlang der Mobilitätskette eine zentrale Rolle einnimmt und saisonal in den Altersgruppen von unterschiedlicher Ausprägung ist. Für die Überprüfung wird folgende Nullhypothese ( $H_0$ ) und Alternativhypothese ( $H_1$ ) aufgestellt:

$H_0$ : Die Mitnahme von Sport- und Freizeitausrüstungen nimmt entlang der Mobilitätskette eine zentrale Rolle ein und ist saisonal in den Altersgruppen unterschiedlich ausgeprägt.

$H_1$ : Die Mitnahme von Sport- und Freizeitausrüstungen nimmt entlang der Mobilitätskette keine zentrale Rolle ein und ist saisonal in den Altersgruppen nicht unterschiedlich ausgeprägt.

|  | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |                 |         |               |         |        |         |
|--|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|-----------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|  | Sommertourismus    |         |               |         |        |         | Wintertourismus |         |               |         |        |         |
|  | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         | Gültig          |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
|  | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent | N               | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
| Alter * Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln) vor Ort aus oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub? | 114                | 80,9 %  | 27            | 19,1 %  | 141    | 100 %   | 266             | 90,8 %  | 22            | 9,2 %   | 293    | 100 %   |

**Abbildung 70:** Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus [Alter \* Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln) vor Ort aus oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 70 dargestellt wird, haben im Sommertourismus 114 Befragte und im Wintertourismus 266 Befragte beide Fragen gültig beantwortet. Damit ist für den Chi-Quadrat-Test eindeutig belegt, dass 100 % der Antworten für den Test verwendet wurden.

|                    |        | Ausleihen | Eigene | Verschieden | Gesamt |
|--------------------|--------|-----------|--------|-------------|--------|
| bis 19 Jahre       | Sommer | 2,6 %     | 0,0 %  | 2,0 %       | 1,8 %  |
|                    | Winter | 6,1 %     | 5,2 %  | 4,9 %       | 5,6 %  |
| 20-29 Jahre        | Sommer | 17,9 %    | 28,0 % | 12,0 %      | 17,5 % |
|                    | Winter | 17,6 %    | 19,5 % | 31,7 %      | 20,3 % |
| 30-39 Jahre        | Sommer | 20,5 %    | 8,0 %  | 16,0 %      | 15,8 % |
|                    | Winter | 23,0 %    | 23,4 % | 9,8 %       | 21,1 % |
| 40-49 Jahre        | Sommer | 2,6 %     | 8,0 %  | 16,0 %      | 9,6 %  |
|                    | Winter | 20,9 %    | 19,5 % | 19,5 %      | 20,3 % |
| 50-59 Jahre        | Sommer | 33,3 %    | 32,0 % | 32,0 %      | 32,5 % |
|                    | Winter | 22,3 %    | 20,8 % | 22,0 %      | 21,8 % |
| 60-69 Jahre        | Sommer | 23,1 %    | 20,0 % | 4,0 %       | 14,0 % |
|                    | Winter | 6,1 %     | 9,1 %  | 2,4 %       | 6,4 %  |
| 70-79 Jahre        | Sommer | 0,0 %     | 4,0 %  | 18,0 %      | 8,8 %  |
|                    | Winter | 4,1 %     | 2,6 %  | 9,8 %       | 4,5 %  |
| 80 Jahre und älter | Sommer | 0,0 %     | 0,8 %  | 0,0 %       | 0,0 %  |
|                    | Winter | 0,0 %     | 0,0 %  | 0,0 %       | 0,0 %  |
| Gesamt             | Sommer | 34,2 %    | 21,9 % | 43,9 %      | 100 %  |
|                    | Winter | 55,6 %    | 28,9 % | 15,4 %      | 100 %  |

**Abbildung 71:** Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus [Alter \* Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln) vor Ort aus oder nutzen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|                                | Chi-Quadrat-Test |    |  |                 |    |  |
|--------------------------------|------------------|----|--|-----------------|----|--|
|                                | Sommertourismus  |    |  | Wintertourismus |    |  |
|                                | Wert             | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) | Wert            | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) |
| Chi-Quadrat nach Pearson       | 24,173           | 12 | 0,019268                               | 11,479          | 12 | 0,488381                               |
| Likelihood-Quotient            | 28,553           | 12 | 0,004589                               | 11,426          | 12 | 0,492818                               |
| Zusammenhang linear-mit-linear | 0,927461         | 1  | 0,335524                               | 0,007379        | 1  | 0,931545                               |
| Anzahl der gültigen Fälle      | 114              |    |  | 266             |    |  |

**Abbildung 72:** Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus [Alter \* Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln) vor Ort aus oder nutzen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 71 zu erkennen ist, reisen die UrlauberInnen prozentual betrachtet ohne eigene Sport- und Freizeitausrüstung im Sommer- und Winterurlaub in das Bundesland Tirol. Im Wintertourismus gab über die Hälfte der Befragten an, die Sport- und Freizeitausrüstung (z.B. Ski, Snowboard etc.) lieber am Urlaubsort auszuleihen, als die eigene Ausrüstung vom normalen Wohnort aus mitzubringen. Im Vergleich zum Sommertourismus besteht ein relativ ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Ausleihen und der Angabe, je nach Situation sich für das Eigene oder den Synergien am Urlaubsort (z.B. Kletterausrüstung, Schutzausrüstung bei Wassersportarten etc.) zu entscheiden. Durch die Erhebungsergebnisse lässt sich die Vermutung bestätigen, dass eine Mitnahme von Sport- und Freizeitausrüstungen entlang der Mobilitätskette keine zentrale Rolle unter den Urlaubsreisenden einnimmt.

Mit den tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten des Chi-Quadrat-Testes hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 24,173 ergeben. Bei 12 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,019268. Im Wintertourismus hat sich ein Chi-Quadrat-Wert von 11,479 ergeben, mit einem Freiheitsgrad von 12 df ergibt das eine Signifikanz von 0,488381. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) besteht ein signifikanter Zusammenhang im Sommertourismus zwischen dem Alter und der Frage, ob eine Freizeit- und Sportausrüstung am Urlaubsort ausgeliehen oder die Eigene Sport- und Freizeitausrüstung vom normalen Wohnort mitgebracht wird. Im Wintertourismus besteht demnach kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Alter und der Frage, ob eine Freizeit- und Sportausrüstung am Urlaubsort ausgeliehen oder die Eigene Sport- und Freizeitausrüstung vom normalen Wohnort mitgebracht wird. Dadurch im Wintertourismus kein signifikanter Zusammenhang erkennbar ist, kann kein direkter Vergleich der Altersgruppen aus dem Sommer- und Wintertourismus stattfinden und somit ist es nicht möglich, eine Aussage über die Ausprägung saisonaler Unterschiede in den Altersgruppen zu treffen. In beiden Fällen kann somit  $H_0$  verworfen und  $H_1$  bestätigt werden.

Die Hypothese 1 kann somit durch den Signifikanztest falsifiziert werden. Für die Urlaubsreisenden ist eine Mitnahme der Eigenen Sport- und Freizeitausrüstung in den Sommer- und Winterurlaub kein wesentliches Bedürfnis und nimmt entlang der Mobilitätskette keine zentrale Rolle ein. Wie die empirische Datenerhebung gezeigt hat, besteht vorrangig das Bedürfnis die notwendigen Ausrüstungen am Urlaubsort je nach Situation und tatsächlicher Nutzung auszuleihen und eine entspannte Reise ohne sperriges Gepäck zu bevorzugen – zudem lassen sich auch in den Altersgruppen keine saisonalen Unterschiede erkennen, was allerdings mit der fehlenden Teilnahme eines breiten Spektrums an soziodemografischen Merkmalen sowie dem fehlenden signifikanten Zusammenhang im Wintertourismus begründet werden kann.

### 6.2 Hypothese 2

Die zweite Hypothese untersucht die Behauptung, dass die Anzahl der Reisenden mit Kindern eine signifikant niedrige Verkehrsmittelwahl mit dem Flugzeug aufweisen, als Reisende ohne Kinder. Für die Überprüfung wird folgende Nullhypothese ( $H_0$ ) und Alternativhypothese ( $H_1$ ) aufgestellt:

$H_0$ : Die Anzahl der Reisenden mit Kindern weisen eine niedrige Verkehrsmittelwahl mit dem Flugzeug auf, als Reisende ohne Kinder.

$H_1$ : Die Anzahl der Reisenden ohne Kinder weisen eine niedrige Verkehrsmittelwahl mit dem Flugzeug auf, als Reisende mit Kinder.

|  | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |                 |         |               |         |        |         |
|--|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|-----------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|  | Sommertourismus    |         |               |         |        |         | Wintertourismus |         |               |         |        |         |
|  | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         | Gültig          |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
|  | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent | N               | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
| Wie viele Kinder haben Sie? * Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug? | 126                | 89,4 %  | 15            | 10,6 %  | 141    | 100 %   | 0               | 0 %     | 0             | 0 %     | 0      | 0 %     |

**Abbildung 73:** Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus [Wie viele Kinder haben Sie? \* Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|                   |        | Mehrmals jährlich | Einmal jährlich | Seltener | Nie | Gesamt |
|-------------------|--------|-------------------|-----------------|----------|-----|--------|
| Keines            | Sommer | 27                | 15              | 7        | 0   | 49     |
|                   | Winter | 0                 | 0               | 0        | 0   | 0      |
| 1 Kind            | Sommer | 6                 | 12              | 2        | 0   | 20     |
|                   | Winter | 0                 | 0               | 0        | 0   | 0      |
| 2 Kinder          | Sommer | 19                | 13              | 3        | 0   | 35     |
|                   | Winter | 0                 | 0               | 0        | 0   | 0      |
| 3 Kinder          | Sommer | 6                 | 6               | 3        | 0   | 15     |
|                   | Winter | 0                 | 0               | 0        | 0   | 0      |
| mehr als 3 Kinder | Sommer | 4                 | 2               | 0        | 1   | 7      |
|                   | Winter | 0                 | 0               | 0        | 0   | 0      |
| Gesamt            | Sommer | 62                | 48              | 15       | 1   | 126    |
|                   | Winter | 0                 | 0               | 0        | 0   | 0      |

**Abbildung 74:** Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus [Wie viele Kinder haben Sie? \* Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug?]

(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

|                                | Chi-Quadrat-Test |    |  |                 |    |  |
|--------------------------------|------------------|----|--|-----------------|----|--|
|                                | Sommertourismus  |    |  | Wintertourismus |    |  |
|                                | Wert             | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) | Wert            | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) |
| Chi-Quadrat nach Pearson       | 25,086           | 12 | 0,014423                               | 0               | 0  | 0                                      |
| Likelihood-Quotient            | 14,512           | 12 | 0,269210                               | 0               | 0  | 0                                      |
| Zusammenhang linear-mit-linear | 0,266876         | 1  | 0,605435                               | 0               | 0  | 0                                      |
| Anzahl der gültigen Fälle      | 126              |    |  | 0               |    |  |

**Abbildung 75:** Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus [Wie viele Kinder haben Sie? \* Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug?]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 73 dargestellt wird, haben im Sommertourismus 126 Befragte beide Fragen gültig beantwortet. Damit ist für den Chi-Quadrat-Test eindeutig belegt, dass 100 % der Antworten für den Test verwendet wurden. Im Wintertourismus gaben zwar 263 Befragte an, zu 22 % mehrmals jährlich und 52 % mindestens einmal im Jahr mit dem Flugzeug in den Urlaub zu reisen, allerdings blieb im Fragebogen die Frage 38 (Angabe zu der Anzahl von Kindern) unter allen Befragten unbeantwortet. Für den Wintertourismus lässt sich aufgrund der fehlenden Werte die eingangs aufgestellte Hypothese nicht überprüfen, zudem ist kein direkter Vergleich zwischen dem Sommer- und Wintertourismus möglich – im weiteren Verlauf wird nur der Sommertourismus berücksichtigt. In Bezug auf die Anzahl der TeilnehmerInnen sowie einer breiten Antwortmöglichkeit an kategorialen Variablen, wurde unter Abbildung 74 für eine detailliertere Auswertung auf die Darstellung in Prozent-Angaben verzichtet und eine Darstellung nach Anzahl in Fällen berücksichtigt. Für die Bewertung und Interpretation wurden nur die Angaben „Mehrmals jährlich“ und „Einmal jährlich“ implizit.

Unter der Abbildung 74 ist festzustellen, dass insgesamt 68 Befragte mit Kindern das Flugzeug als Verkehrsmittel nutzen und lediglich 42 der Befragten haben das Flugzeug als Verkehrsmittel ohne Kinder genutzt. Mit den tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten des Chi-Quadrat-Testes hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 25,086 ergeben. Bei 12 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,014423. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) besteht ein signifikanter Zusammenhang bei der Anzahl der Reisenden und der Verkehrsmittelwahl mit dem Flugzeug.

Demnach kann die Hypothese 2 falsifiziert werden. Je nach Aufenthaltsort und Aktivitäten besteht unter den Urlaubsreisenden durchaus das Bedürfnis mit Kindern das Flugzeug als Verkehrsmittel zu nutzen.

### 6.3 Hypothese 3

In der dritten Hypothese wird eine Behauptung aufgestellt, dass eine Pkw-Untersagung am Urlaubsort für die Urlaubsreisenden kein Ausschlussgrund der Urlaubsdestination darstellt und auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. Für die Überprüfung wird folgende Nullhypothese ( $H_0$ ) und Alternativhypothese ( $H_1$ ) aufgestellt:

$H_0$ : Ein Pkw-Verbot am Urlaubsort hindert die Urlaubsreisenden nicht daran, trotzdem die Urlaubsreise in der gewünschten Urlaubsdestination fortzuführen und auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgegriffen wird.

$H_1$ : Für die Urlaubsreisenden ist ein Pkw-Verbot am Urlaubsort ein Grund nicht in die gewünschte Urlaubsdestination zu reisen, weil grundsätzlich keine Bereitschaft besteht den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

|   | Verarbeitete Fälle |         |               |         |        |         |                 |         |               |         |        |         |
|---|--------------------|---------|---------------|---------|--------|---------|-----------------|---------|---------------|---------|--------|---------|
|   | Sommertourismus    |         |               |         |        |         | Wintertourismus |         |               |         |        |         |
|   | Gültig             |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         | Gültig          |         | Fälle Fehlend |         | Gesamt |         |
|   | N                  | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent | N               | Prozent | N             | Prozent | N      | Prozent |
| Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/ Shuttledienste im Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? * Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist? | 124                | 87,9 %  | 17            | 12,1 %  | 141    | 100 %   | 264             | 90,1 %  | 29            | 9,9 %   | 293    | 100 %   |

**Abbildung 76:** Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus [Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? \* Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?] (Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Wie unter Abbildung 76 dargestellt wird, haben im Sommertourismus 124 Befragte und im Wintertourismus 264 Befragte beide Fragen gültig beantwortet. Damit ist für den Chi-Quadrat-Test eindeutig belegt, dass 100 % der Antworten für den Test verwendet wurden.

|   |        | Ja     | Nein   | Gesamt |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Öfter als<br>halbstündlich                                  | Sommer | 11,1 % | 8,7 %  | 8,9 %  |
|   | Winter | 30,3 % | 21,2 % | 22,3 % |
| Halbstündlich   | Sommer | 11,1 % | 38,3 % | 36,3 % |
|   | Winter | 27,3 % | 35,1 % | 34,1 % |
| Stündlich   | Sommer | 11,1 % | 20,9 % | 20,2 % |
|   | Winter | 18,2 % | 17,2 % | 17,4 % |
| Mehrere<br>täglich  | Sommer | 22,2 % | 20,9 % | 21,0 % |
|   | Winter | 6,1 %  | 16,0 % | 14,8 % |
| Zweimal<br>am Tag   | Sommer | 33,3 % | 2,6 %  | 4,8 %  |
|   | Winter | 6,1 %  | 2,2 %  | 2,7 %  |
| An ausgewählten Tagen<br>(für Ausflugsfahrten)              | Sommer | 0,0 %  | 7,0 %  | 6,5 %  |
|   | Winter | 3,0 %  | 1,7 %  | 1,9 %  |
| Ich würde keine<br>öffentlichen<br>Verkehrsmittel<br>nutzen | Sommer | 11,1 % | 1,7 %  | 2,4 %  |
|   | Winter | 9,1 %  | 6,5 %  | 6,8 %  |
| Gesamt  | Sommer | 7,3 %  | 92,7 % | 100 %  |
|   | Winter | 12,5 % | 87,5 % | 100 %  |

**Abbildung 77:** Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus [Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? \* Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Im Sommertourismus gaben 92,7 % der 124 Befragten an, dass ein Pkw-Verbot am Urlaubsort kein Grund ist die Urlaubsdestination auszuschließen. Darunter sind insgesamt 2,4 % der Befragten, welche keine öffentlichen Verkehrsmittel am Urlaubsort nutzen – wobei der geringe Wert die grundsätzliche Nutzungsbereitschaft an öffentlichen Verkehrsmitteln hervorhebt.

Im Wintertourismus gaben 87,5 % der 264 Befragten an, dass ein Pkw-Verbot am Urlaubsort kein Grund ist die Urlaubsdestination auszuschließen. Wie bereits im Sommertourismus dargelegt, besteht im Wintertourismus ebenso das Bedürfnis, öffentliche Verkehrsmittel am Urlaubsort zu nutzen. Dabei gaben die Befragten einheitlich an, dass für eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mindestens ein halbstündlicher Takt gewährleistet werden muss.

|                                | Chi-Quadrat-Test |    |  |                 |    |  |
|--------------------------------|------------------|----|--|-----------------|----|--|
|                                | Sommertourismus  |    |  | Wintertourismus |    |  |
|                                | Wert             | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) | Wert            | df | Asymptotische Signifikanz (zweiseitig) |
| Chi-Quadrat nach Pearson       | 22,092           | 6  | 0,001165                               | 5,728           | 6  | 0,045432                               |
| Likelihood-Quotient            | 13,617           | 6  | 0,034225                               | 5,720           | 6  | 0,045532                               |
| Zusammenhang linear-mit-linear | 4,109            | 1  | 0,042649                               | 0,003214        | 1  | 0,954791                               |
| Anzahl der gültigen Fälle      | 124              |    |  | 264             |    |  |

**Abbildung 78:** Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus [Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? \* Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?]  
(Quelle: eigene Darstellung nach eigenen Erhebungen)

Mit den tatsächlichen und erwarteten Häufigkeiten des Chi-Quadrat-Testes hat sich im Sommertourismus ein Chi-Quadrat-Wert von 22,092 ergeben. Bei 6 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Sommertourismus von 0,001165. Im Wintertourismus hat sich ein Chi-Quadrat-Wert von 5,728 ergeben. Bei 6 df (Freiheitsgrad) ergibt das eine Signifikanz im Wintertourismus von 0,045432. Bei einem Signifikanzniveau von  $\alpha = 0,05$  (Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 %) besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Nutzungsbereitschaft von öffentlichen Verkehrsmitteln und einem möglichen Pkw-Verbot am Urlaubsort. In beiden Fällen kann somit  $H_1$  verworfen und  $H_0$  bestätigt werden.

Die Hypothese 3 kann aufgrund einer Vergleichbarkeit zwischen dem Sommer- und Wintertourismus sowie dem nachgewiesenen signifikanten Zusammenhang verifiziert werden. Besteht am Urlaubsort ein Pkw-Verbot, ist das für die Urlaubsreisenden kein Grund nicht in die gewünschte Urlaubsdestination zu reisen und sind bereit alternativ auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückzugreifen.



## 6.4 Zusammenfassung der Hypothesenüberprüfung

In der nachfolgenden Abbildung werden die überprüften Hypothesen der quantitativen Erhebungsergebnisse aus dem Sommer- und Wintertourismus im wesentlichen zusammengefasst:

|             |   | These        | Hypothesen-Annahme                        | Erkenntnis   |
|-------------|---|--------------|---|--|
| Hypothese 1 | Die Mitnahme von Sport- und Freizeitausrüstungen nimmt entlang der Mobilitätskette eine zentrale Rolle ein und ist saisonal in den Altersgruppen unterschiedlich ausgeprägt.                                      | falsifiziert | $H_0$ wurde verworfen und $H_1$ bestätigt | Für die Urlaubsreisenden ist eine Mitnahme der eigenen Sport- und Freizeitausrüstung in den Sommer- und Winterurlaub kein wesentliches Bedürfnis und nimmt entlang der Mobilitätskette keine zentrale Rolle ein. Wie die empirische Datenerhebung gezeigt hat, besteht vorrangig das Bedürfnis die notwendigen Ausrüstungen am Urlaubsort je nach Situation und tatsächlicher Nutzung auszuleihen und eine entspannte Reise ohne sperriges Gepäck zu bevorzugen – zudem lassen sich auch in den Altersgruppen keine saisonalen Unterschiede erkennen, was allerdings mit der fehlenden Teilnahme eines breiten Spektrums an soziodemografischen Merkmalen sowie dem fehlenden signifikanten Zusammenhang im Wintertourismus begründet werden kann. |
| Hypothese 2 | Die Anzahl der Reisenden mit Kindern weisen eine niedrige Verkehrsmittelwahl mit dem Flugzeug auf, als Reisende ohne Kinder.  | falsifiziert | $H_0$ wurde verworfen und $H_1$ bestätigt | Je nach Aufenthaltsort und Aktivitäten besteht unter den Urlaubsreisenden durchaus das Bedürfnis mit Kindern das Flugzeug als Verkehrsmittel zu nutzen.  |
| Hypothese 3 | Ein Pkw-Verbot am Urlaubsort hindert die Urlaubsreisenden nicht daran, trotzdem die Urlaubsreise in der gewünschten Urlaubsdestination fortzuführen und auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgegriffen wird. | verifiziert  | $H_1$ wurde verworfen und $H_0$ bestätigt | Besteht am Urlaubsort ein Pkw-Verbot, ist das für die Urlaubsreisenden kein Grund nicht in die gewünschte Urlaubsdestination zu reisen und sind bereit alternativ auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurückzugreifen.   |

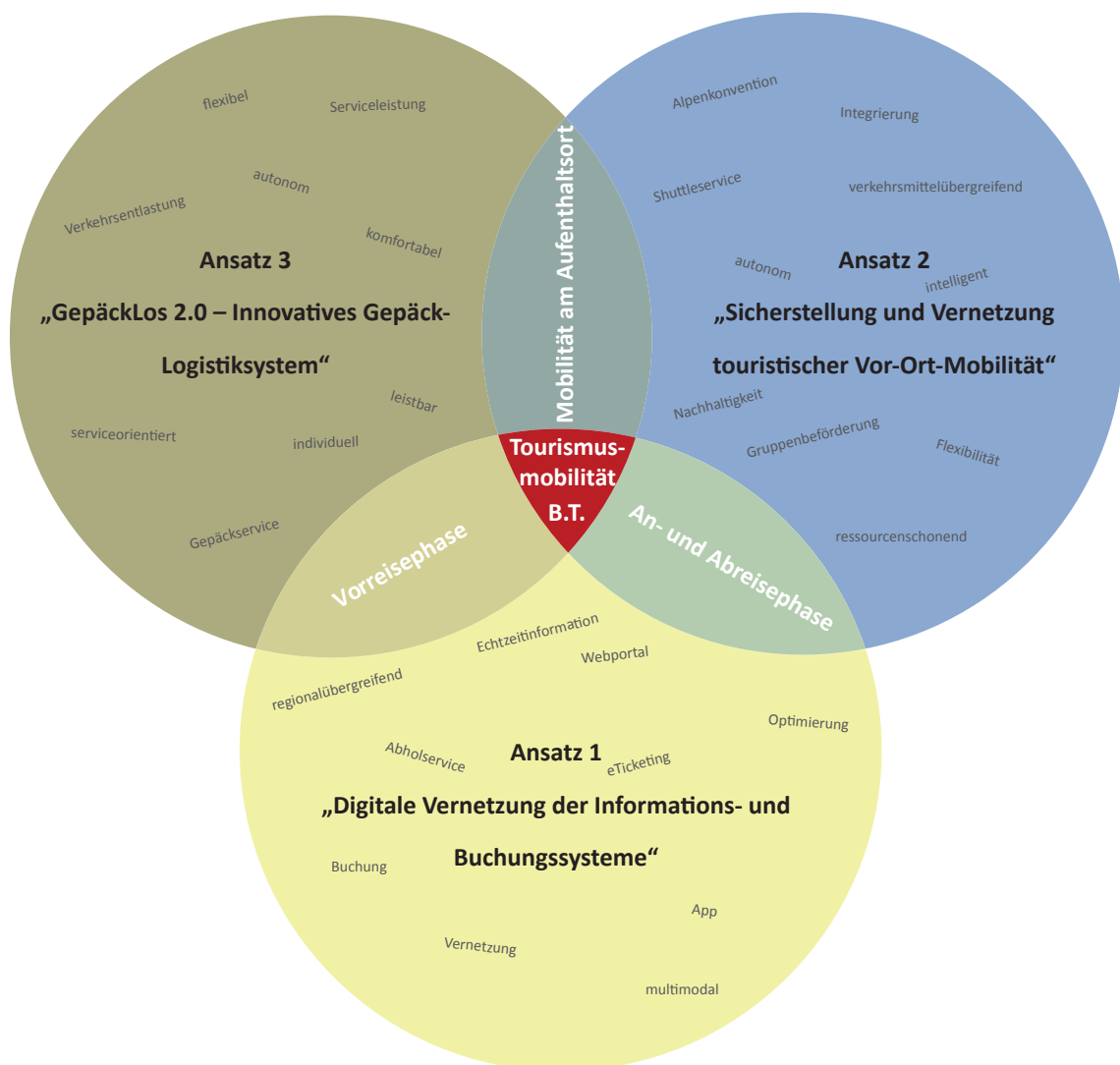
Abbildung 79: Zusammenfassung der Hypothesenüberprüfung

(Quelle: eigene Darstellung)



## 7 LÖSUNGSANSÄTZE

Die vorliegende Diplomarbeit soll unter Berücksichtigung des themenspezifischen Forschungsgegenstandes Lösungsansätze für den Tourismussektor und den Mobilitätssektor behandeln sowie für die unterschiedlichen AkteurInnen im Bundesland Tirol auf allen Ebenen die Potenziale der ökonomischen und außerökonomischen Rahmenbedingungen sichtbar machen (vgl. Kapitel 2.7; Kapitel 3.2.4). Das folgende Kapitel behandelt Lösungsansätze, welche auf der Vorarbeit der Grundlagenanalyse (Kapitel 2), der Analyse der Gegenwärtigen Situation (Kapitel 3), den Untersuchungsergebnissen der angewandten empirischen Forschungsmethode (Kapitel 5) sowie den geführten Interviews mit AkteurInnen aus den Bereichen Tourismus und Verkehr zum Thema Tourismusmobilität im Bundesland Tirol entwickelt wurden. Durch diese Herangehensweise haben sich drei wesentliche Lösungsansätze herauskristallisiert.



**Abbildung 80:** Übersicht der Lösungsansätze  
(Quelle: eigene Darstellung)

## **7.1 Ansatz 1 „Digitale Vernetzung der Informations- und Buchungssysteme“**

### **7.1.1 Einführung**

Eine Urlaubsreise beginnt in der Regel mit einer Faszination fremder Kulturen und Länder sowie der hohen Interessensbereitschaft neue Erfahrungen und Eindrücke zu gewinnen. Sei es durch das aufmerksam werden einer Marketing-Strategie (z.B. Werbung bei Sommer- oder Wintersportveranstaltungen), einer Kommunikation zwischen zweier oder mehrerer Menschen (z.B. Berichterstattung der zuletzt getätigten Urlaubsreise) oder durch ein grundlegendes Eigeninteresse an einer Urlaubsreise und der damit stattfindenden Recherche-Arbeit. Abgesehen von den eigentlichen Beweggründen, stellt die Information und Buchung in der Vorreisephase eine wesentliche Rolle in der Reisevorbereitung dar, da es sich während der Urlaubsreise um Wegebeziehungen und Verhaltensweisen handelt, welche im Alltag vergleichsweise nicht stattfinden. In Folge der Informationsbeschaffung findet somit nicht nur ein Entscheidungsprozess der Verkehrsmittelwahl statt, sondern auch ob eine Urlaubsdestination für die Urlaubsreise in Frage kommt oder nicht. Eine Urlaubsreise wird demnach nur stattfinden, wo es den Urlaubsreisenden ermöglicht wird die Urlaubsdestination unter vorteilhaften Kriterien zu erreichen (z.B. das Kriterium einer kurzen Reisedauer). Dabei stellt die Verfügbarkeit von Informationen sowie die Möglichkeit einer unkomplizierten anschließenden Buchung von öffentlichen Verkehrsmitteln ein wesentliches Entscheidungskriterium für die An- und Abreise sowie der Mobilität am Urlaubsort dar. Dabei hat das Internet durch die Digitalisierung einen hohen Stellenwert und eine sehr starke Auswirkung auf den Entscheidungs- und Verhaltensprozess der Urlaubsreisenden bekommen. Bei der Informationsbeschaffung über Broschüren oder Prospekten mit einer abschließenden Buchung über ein Reisebüro ist ein tendenzieller Rückgang zu beobachten, wie im Rahmen der empirischen Untersuchungsergebnisse zu erkennen ist. Das begrenzte Wissen, welches auf dem analogen Wege über die Urlaubsdestination informativ erlangt wird, stellt in Zeiten der Digitalisierung für die Urlaubsreisenden keine Attraktivität mehr dar. Durch die Digitalisierung entsteht das Interesse mehr Wissen über die Urlaubsdestination in einer detaillierteren Art und Weise zu erlangen. Den Urlaubsreisenden ist es nun möglich Aktivitäten nachzugehen, welche auf dem analogen Wege nicht sichtbar geworden sind – es werden nun Urlaubsdestinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereist, welche vor dem digitalen Zeitalter keine Berücksichtigung fanden. Demnach lässt sich im Rahmen der empirischen Datenerhebung feststellen, dass unter den Urlaubsreisenden ein grundsätzliches Bedürfnis hinsichtlich eines multimodalen Informations- und Buchungssystem besteht, welches durch einen strukturierten Aufbau alle wesentlichen Informationen über die Urlaubsdestination bereitstellen und nach einer abgeschlossenen Informationsbeschaffung die Möglichkeit besteht, durch ein integriertes Buchungssystem die Verkehrsmittelwahl bindend abzuschließen (vgl. Kapitel 3.2.4; Kapitel 5.3).

### 7.1.2 Problemstellung

Im Bundesland Tirol besteht gegenwärtig ein breitgefächertes Angebot an digitalen Informationsmöglichkeiten. Durch die fortschreitende Digitalisierung wurden Voraussetzungen geschaffen, welche auf der Angebotsseite im Bundesland Tirol zu einer unübersichtlichen Informationsexplosion geführt hat. Zahlreiche Anwendungs- und Nutzungsmöglichkeiten stehen den Urlaubsreisenden zur Informationsbeschaffung zur Verfügung, wobei die Bereitstellung eines Informationsservice über Mobilitätsangebote für die An- und Abreise sowie für die Mobilität am Urlaubsort vorrangig von den Tourismusverbänden und -organisationen (z.B. Ötztal Tourismus oder Tirol Werbung GmbH) oder von verkehrsdienstleistenden Unternehmen (z.B. Verkehrsverbund Tirol GesmbH oder den Berg- und Seilbahnen) gewährleistet wird. Dabei ist die Informations- und Buchungsbereitstellung der AkteurInnen im Bundesland Tirol nicht nur lückenhaft, sondern in Gänze nicht oder nur sehr spärlich vorhanden. Ein Grund des breitgefächerten Angebotes an Informationsmöglichkeiten ist die regionale Aufsplitterung, ein einheitliches Informations- und Buchungssystem fand bisher im Bundesland Tirol keine primäre Betrachtung. Den AkteurInnen im Bundesland Tirol muss klar sein, dass ein isoliertes agieren nach Lösungen auf einer langfristigen Basis alles andere als erfolgsversprechend ist. Das Ergebnis: zum einen eine erschwerte Informationsbeschaffung in der Vorreisephase und zum anderen eine Barriere für eine bedarfsgerechte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln im Bundesland Tirol. So verweist die Landestourismusorganisation Tirol Werbung GmbH zum Thema Mobilität durch eine Ansammlung von über 40 Links auf externe AkteurInnen, ohne allerdings den Urlaubsreisenden eine informative Möglichkeit auf eine Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in eine Urlaubsdestination zu ermöglichen (vgl. Tirol Werbung GmbH, o.J.b). Lediglich bei der Mobilität vor Ort besteht ein direkter Verweis auf den Verkehrsverbund Tirol GesmbH, wo allerdings nur eine Routenbestimmung von öffentlichen Verkehrsmitteln möglich ist, welche dem Verkehrsverbund im Bundesland Tirol angehören (vgl. Kapitel 3.3.3). Verkehrsdienstleistende Unternehmen, wie Shuttle-Service, Bikesharing oder Carsharing finden darunter keine Berücksichtigung. Ein ähnliches Ergebnis ist bei den Tourismusverbänden zu erkennen – zwar bestehen auf den Webseiten der 34 Tourismusverbände detailliertere Informationen zu den Urlaubsdestinationen, allerdings fehlt es in Gänze an einem Buchungssystem und stellt ein weiteres Defizit für das Buchen von öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Wie unter Kapitel 5.3.2 dargestellt wird, verdeutlicht das ausgeglichene Verhältnis der Buchungsvarianten unter den Befragten den Bedarf an ein multimodales Informations- und Buchungssystem. Die Serviceleistungen müssen demnach in einer App oder in einem Webportal gebündelt zur Verfügung stehen und die Möglichkeit bieten, im Anschluss der Informationsbeschaffung eine Buchung von öffentlichen Verkehrsmitteln durchführen zu können (vgl. Kapitel 2.5, Kapitel 2.7).

### 7.1.3 Lösungsansatz

Anhand der empirischen Erhebungsergebnisse sowie der unter Kapitel 7.1.2 stattgefundenen Problemstellung ist den AkteurInnen im Bundesland Tirol ein regionalübergreifendes multimodales Informations- und Buchungssystem zu empfehlen. Durch die Implementierung eines regionalübergreifenden multimodalen Informations- und Buchungssystems werden große Potentiale freigesetzt, welche das Informations- und Buchungsdefizit im Bundesland Tirol auf eine sehr vielseitige Art lösen und weitere Innovationen freisetzen wird. Abgesehen von einer Ebenenübergreifenden direkten Beteiligung aller AkteurInnen und dem damit stattfindenden Zusammenwachsens der aufgesplitterten Regionen, besteht durch ein regionalübergreifendes multimodales Informations- und Buchungssystem für tourismusschwächere Regionen eine erhöhte Chance gleichermaßen vom Tourismus profitieren zu können. Nur durch eine Vernetzung aller AkteurInnen im Bundesland Tirol kann der Lösungsansatz zu einer Sicherung und sogar zu einer langfristigen Verbesserung im Bereich Raumplanung, Umweltplanung, Verkehrsplanung sowie in der Ökonomie erreicht werden. Der Grundgedanke des regionalübergreifenden multimodalen Informations- und Buchungssystems ist eine Gewährleistung, den Urlaubsreisenden ein systematisch einheitliches Angebot der Urlaubsdestination gebündelt auf einer Webseite zu ermöglichen. Den Urlaubsreisenden muss es möglich sein, sich entsprechend nach den Bedürfnissen der An- und Abreisemöglichkeiten sowie der Mobilität am Urlaubsort zu informieren sowie durch eine Buchung eine bedarfsgerechte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicherzustellen. Durch ein regionalübergreifendes multimodales Informations- und Buchungssystem besteht im weiteren auch die Chance das individuelle Mobilitätsverhalten der Urlaubsreisenden durch die Informationsbereitstellung so zu beeinflussen, dass der öffentliche Verkehr hinsichtlich der ökonomischen und ökologischen Aspekte im Bundesland Tirol optimiert wird. Auf langfristiger Zeit wird somit ein Wechsel von den herkömmlichen konventionellen Verkehrsmittel auf nachhaltige Verkehrsmittel gezielt gefördert und ermöglicht. Durch die empirische Untersuchung ergaben sich sechs wesentliche Informations- und Buchungsinhalte, welche auf jeden Fall grundsätzlich berücksichtigt werden müssen. Demnach ist es relevant, innerhalb eines Webportal oder einer App die Hotelbuchung durchführen zu können, eine Fluganreise zu buchen, Informationen über Gateänderungen oder Flugänderungen in Echtzeit zu erhalten, alternative Flugverbindungen recherchieren und buchen zu können sowie eine Buchung des Shuttleservice zum und vom Flughafen durchzuführen. Dabei sollte zusätzlich im Buchungssystem das eTicketing Berücksichtigung finden – es fördert nicht nur die Nachhaltigkeit durch eine geringe ökologische Belastung in Abhängigkeit der Mobilitätskette, sondern schafft durch die digitale Vernetzung eine bequeme regionalübergreifende Nutzung von öffentlichen Verkehrsmittel ab der Ankunft am Flughafen (vgl. Kapitel 2.7.5; Kapitel 3; Kapitel 5.3.2).

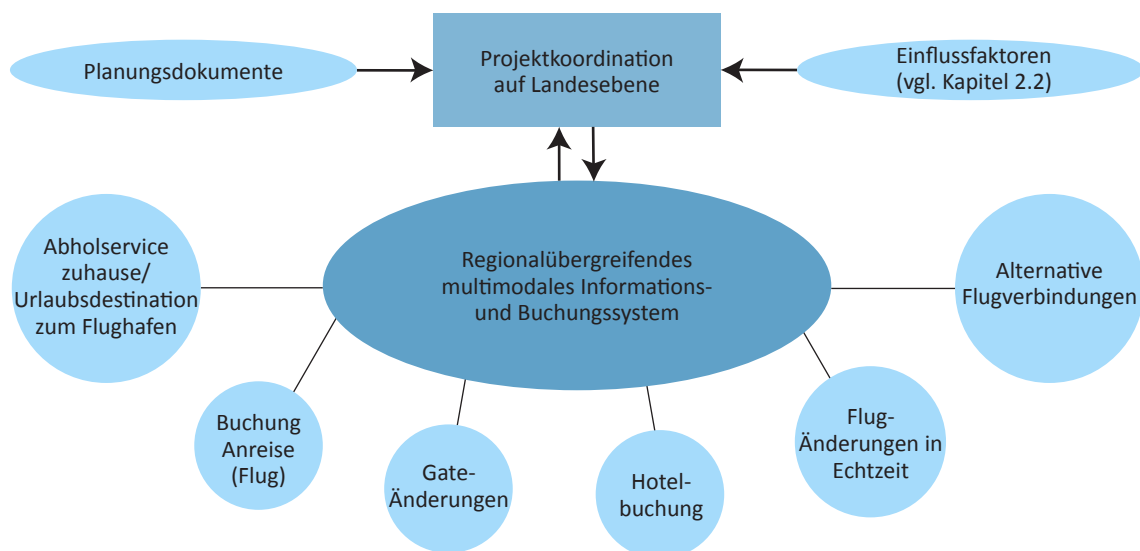
#### 7.1.4 Bezug zu Planungsdokumenten

Schnittpunkte zum Lösungsansatz bestehen im „Gesamtverkehrsplan für Österreich“, „Neue Wege im Tourismus – die neue österreichische Tourismusstrategie“, „Weißbuch zum Verkehr“ sowie „Bleibt alles anders? Tourismus 2025“, welche als bereits erarbeitete Planungsdokumente für weitere Instanzen zurückgegriffen werden können (vgl. Kapitel 3.2.5).

#### 7.1.5 AkteurInnenempfehlung

Die Analyse und die Bündelung von Informationen sowie die technische und inhaltliche Betreuung des regionalübergreifenden multimodalen Informations- und Buchungssystems ist auf Landesebene vorzuschlagen. Dabei sollte eine Ebenenübergreifende direkte Beteiligung aller AkteurInnen im Bundesland ermöglicht werden. Durch diesen Optimierungsprozess ist es nicht nur möglich durch gezielte Marketingaktivitäten zielgruppenspezifisch die Informationen zu koordinieren, sondern zusätzlich ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln regionalübergreifend unter der Berücksichtigung ökonomischer und ökologischer Aspekte zu ermöglichen (vgl. Kapitel 2.7; Kapitel 3.2.4).

#### 7.1.6 Systematisierung des Lösungsansatzes



**Abbildung 81:** Systematisierung des Ansatzes 1 „Digitale Vernetzung der Informations- und Buchungssysteme“  
(Quelle: eigene Darstellung)

#### 7.1.7 Best Practice

##### LAAX - Flims, Laax, Falera/Schweiz

Die Urlaubsdestination Laax in Graubünden/Schweiz stellt eine Webseite den Urlaubsreisenden zur Verfügung, welche ein umfangreiches Informations- und Buchungssystem beinhaltet und inhaltlich mit dem Lösungsansatz unter Kapitel 7.1.3 vergleichbar ist. Die Betreuung der Internetseite sowie die inhaltliche Verantwortung übernimmt das Schweizer Unternehmen

Mountain Vision AG mit Sitz in Laax und ist auf der Ebene Orte und Leistungsträger zu zuordnen, welches allerdings eine Ebenenübergreifende Kooperation nachgeht und zahlreiche AkteurInnen für die Umsetzung eines bedarfsgerechten Angebotes mit einbindet. Der übersichtliche und schlichte Aufbau der Webseite ermöglicht eine breite Informationspalette an Unterkünften, Skigebiete und kulinarische Besonderheiten in der Region sowie ist auf der Webseite das planen von Events möglich. Zusätzlich können Informationsbereitstellungen auf der Webseite markiert werden und stehen bei einem späteren Besuch der Webseite zügig abrufbereit zur Verfügung. Eine weitere Besonderheit ist das Erstellen und anpassen einer benutzerspezifischen Startseite, welche den BesucherInnen eine personalisierte Darstellung sowie personalisierte Zugriffsmöglichkeiten bietet. Ist auf der Webseite die Informationsbeschaffung abgeschlossen, kann auf einem direkten Weg Unterkünfte und im weiteren der Transport sowie die Mobilität vor Ort gebucht werden (z.B. Buchung eines Airport Shuttle oder die Buchung einer Gästekarte). Des weiteren besteht für die Anreise und der Transport eine übersichtliche Information zu den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Information um vom Flughafen mit dem Zug oder mit dem Bus in die Urlaubsdestination zu reisen. Die Gästekarte zählt gleichzeitig als Fahrkarte und sichert über die gesamte Aufenthaltszeit die Mobilität am Urlaubsort, ohne eine zusätzliche Fahrkarte kaufen und lösen zu müssen. Auch besteht die Möglichkeit der Mountain Vision AG eine App herunterzuladen, womit jegliche Informationen stets digital abrufbar und zugreifbar sind und beinhaltet somit auch ein eTicketing an - z.B. kann auch mit der App der LAAX E-Shuttle gebucht werden, ein Pilotprojekt der Mountain Vision AG, welcher zu einem günstigen Aufpreis die Fahrgäste individuell zwischen ausgewählten Regionen befördert (vgl. Mountain Vision AG, o.J.).

### **Projekt KONUS im Schwarzwald/Deutschland**

Eine Vergleichbare Umsetzung bietet auch das Projekt KONUS im Schwarzwald/Deutschland. Die inhaltliche Verantwortung und Betreuung übernimmt die Schwarzwald Tourismus GmbH und ist auf der Landesebene zu zuordnen – und weist zahlreiche Ebenenübergreifende Kooperationspartnerschaften für die Umsetzung eines bedarfsgerechten Angebotes auf. Vom Inhalt und Umfang ist die Webseite mit dem der Mountain Vision AG zu vergleichen, allerdings hat dieses Projekt durch das umfassende regionale touristische Mobilitätssystem ein Alleinstellungsmerkmal aufzuweisen. Dabei ermöglichen insgesamt 142 Ortschaften mit mehr als 10.000 GastgeberInnen den Urlaubsreisenden eine kostenlose Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Möglich macht das eine Kooperationsarbeit mit insgesamt neun Verkehrsverbänden, welche jeweils öffentliche Verkehrsmittel anbieten (vgl. Schwarzwald Tourismus GmbH, o.J.).



## **7.2 Ansatz 2 „Sicherstellung und Vernetzung touristischer Vor-Ort-Mobilität“**

### **7.2.1 Einführung**

Nach der Entscheidungswahl rückt als weitere Instanz die Reisekette der Urlaubsreisenden in den Vordergrund. Innerhalb der Reisekette wird die gesamte benötigte touristische Mobilität am Urlaubsort durchgeführt, welche für die physische Raumüberwindung notwendig ist. Die Tourismusmobilität hat also auf das Gesamtverkehrsaufkommen im Bundesland Tirol einen wesentlichen Einfluss, welches sich vor allem in der An- und Abreise sowie der stattfindenden Mobilität vor Ort charakterisieren lässt. Einflüsse, welche in Zukunft im Zuge der Digitalisierung kontrollierbar sein werden und auch sein müssen. Ob es die Mobilität vom Flughafen in die Urlaubsdestination ist, die Mobilität von der Urlaubsdestination zum Flughafen oder der Mobilität vor Ort, um von der Unterkunft aus die touristischen Ausflugsziele zu erreichen. Allein das Bedürfnis der Urlaubsreisenden bestimmt maßgebend die Verkehrsmittelwahl im Bundesland Tirol – weshalb es vom wesentlichen Interesse im Rahmen dieser Diplomarbeit war, die Bedürfnisse der Urlaubsreisenden quantifiziert darzustellen. Nur auf diesem Wege ist es auf langfristiger Basis möglich, grundlegende Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl im Laufe des Optimierungsprozesses zu berücksichtigen. Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass, unter Berücksichtigung der Erhebungsergebnisse, ein umfangreiches Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel entscheidende Voraussetzungen bei der Verkehrsmittelwahl sind. Eine schnelle Anreise vom normalen Wohnort in die Urlaubsdestination, der Shuttleservice für das Erreichen eines Zieles am Urlaubsort, ein organisierter Gepäcktransport, Tickets für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Rahmen eines Pauschalangebotes sowie die Gewährleistung der Flexibilität am Urlaubsort sind einige Gründe, welche das umfangreiche Angebot einschließt. Für die AkteurInnen im Bundesland Tirol ist das sicherlich eine Herausforderung, aber es ist auch durchaus als eine Chance zu interpretieren. So ergeben sich im gesamten Bundesgebiet für alle AkteurInnen die selben Anforderungen, wie die Sicherstellung eines flächendeckenden Regionallinienverkehrs, eines Shuttleservice inklusive einer Zubringereigenschaft zu erschlossenen Regionalbus- und Bahnlinien oder einer direkten Fahrt vom oder zum Flughafen. Eine Herausforderung, welche sich vor allem bei der Konzeptualisierung und Implementierung nachhaltiger und ressourcenschonender Mobilitätsformen in einer ländlichen Region wie dem Bundesland Tirol erkennen lässt - gleichzeitig ist das allerdings eine Chance eine Vorreiterrolle einzunehmen. Eine Chance, nicht nur den Fokus auf eine Implementierung von nachhaltiger und ressourcenschonender Verkehrsmittel zu setzen, sondern auch bei der Implementierung von gruppenorientierten Verkehrsmitteln sowie der damit verbundenen Möglichkeit das Gesamtverkehrsaufkommen im Bundesland Tirol langfristig zu minimieren und die ökologischen Aspekte schärfer zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 2.1.5; Kapitel 2.1.6; Kapitel 3.3.2; Kapitel 5.3.3).

### 7.2.2 Problemstellung

Mit der zunehmenden Digitalisierung der Informations- und Buchungsprozesse ändern sich auch die Bedürfnisse der Urlaubsreisenden – und vor allem die Bedürfnisse bei der physischen Raumüberwindung. Das zentrale Problem liegt dabei nicht nur vorrangig in der Bereitstellung einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur, es stellt auch ein Problem dar die bestehende Verkehrsinfrastruktur an die zunehmende Digitalisierung durch Optimierungsprozesse effizient anzupassen und das Mobilitätsbedürfnis bedarfsorientiert weiterzuentwickeln. Was in den Wirtschaftswissenschaften als Gleichgewichtsmenge bezeichnet wird, lässt sich auch auf die Verkehrswissenschaften ableiten: Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln schafft eine Nachfrage an öffentlichen Verkehrsmitteln. Je attraktiver also das Mobilitätsangebot unter Berücksichtigung der Kriterien zur Verkehrsmittelwahl ist, umso mehr Urlaubsreisende führen eine Nachfrage an öffentliche Verkehrsmittel durch. Dabei muss allerdings das grundlegende Verständnis der Verkehrspolitik hinterfragt werden. Es darf zukünftig kein Grundgedanke verfolgt werden, die Verkehrswege auszubauen, um einen attraktiveren Verkehrsfluss zu erhalten. Vielmehr sollte ein Grundgedanke verfolgt werden, wie die Mobilität anstelle des Verkehrs etabliert werden kann. Es muss unter allen AkteurInnen im Bundesland Tirol das primäre Ziel sein, die Urlaubsreisenden vom Flughafen in die Urlaubsdestination zu bringen und umgekehrt, ohne aber die Mobilitätsbedürfnisse der Urlaubsreisenden zu vernachlässigen. Das erfordert in der Tat ein Paradigmenwechsel, denn anstatt die Bedürfnisse anhand der Verkehrsinfrastruktur abzudecken, ist es eine wesentliche Aufgabe in Zukunft die Bedürfnisse anhand der Mobilität abzudecken und somit das Gesamtverkehrsaufkommen im Bundesland Tirol zu minimieren. Das stellt in erster Linie durch das bestehende Defizit im Erschließungsnetzes zum Flughafen Innsbruck einen zentralen Schwerpunkt dar. Wie durch die Zustandsanalyse ersichtlich wird, besteht gegenwärtig weder eine Erschließung an eine Autobahn, noch an eine Schnellstraße, noch besteht eine Erschließung an eine Landes- und Bundesstraße. Der motorisierte Individualverkehr wird derzeit über das örtliche Straßennetz der Stadt Innsbruck an das überörtliche Straßennetz im Bundesland Tirol sichergestellt, um die Tourismusmobilität zum und vom Flughafen zu gewährleisten. Zwar gab es im Rahmen einer Voruntersuchung die Idee, den Flughafen Innsbruck an die Autobahn A12 anzuschließen, welche allerdings mit der Sorge um einen induzierten Verkehr wieder verworfen wurde (vgl. Tiroler Landesregierung, 24.01.2018). Selbiges Problem besteht im Bahn- und Busverkehr – obwohl ein dichtes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln eine lückenlose Erschließung aller Urlaubsdestinationen und Ausflugsziele im Bundesland Tirol ermöglicht, besteht keine direkte Anbindung zum Flughafen. Allein ein Stadtlinienverkehr sichert die Anbindung zum/vom Flughafen zum/vom Regionallinien- und Bahnverkehr (vgl. Kapitel 3.3.2; Kapitel 3.3.3; Kapitel 3.4.4).

### 7.2.3 Lösungsansatz

Eine neue Standortwahl für den Flughafen Innsbruck zu konzeptualisieren ist aus ökonomischer sowie aus ökologischer Sicht vollkommen unvorstellbar und auch nicht notwendig. Die Verlegung des Flughafens ist zudem keine vielversprechende Lösung, um den stetig steigenden motorisierten Individualverkehr zu minimieren. Die Vertragsparteien der Alpenkonvention verpflichteten sich zudem im alpinen Raum keinen Neubau des Straßennetzes durchzuführen, lediglich die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird bedarfsgerecht erhalten und nur punktuell ausgebaut, insofern der Bestand keine Optionen mehr zulassen. Folglich rückt die Mobilität in den Vordergrund und die Chance, den Modal Split sowie nachhaltige ressourcenschonende Verkehrsmittel zu erhöhen. Das bedeutet, die Maßnahmen müssen langfristig zur Verkehrsvermeidung und zu verkehrsmittelübergreifenden Verknüpfungen führen und zur Reduzierung von Verkehrsemissionen sorgen – gleichzeitig die Bedürfnisse der Urlaubsreisenden wie eine schnelle Anreise, einen Shuttleservice zwischen Flughafen und Urlaubsdestination/Ausflugsziele und die Sicherstellung der Flexibilität bewahren. Die Lösung hierfür ist der Einsatz von autonomen intelligenten Autobuslinien. Dabei ist das Ziel nicht nur nachhaltige und ressourcenschonende Verkehrsmittel in das bestehende Verkehrssystem zu integrieren, sondern den Urlaubsreisenden am Urlaubsort einen flexiblen und bedarfsgerechten öffentlichen Verkehr anzubieten. Durch eine solche Lösung ist auf langfristiger Sicht der Flughafen Innsbruck an alle Urlaubsdestinationen im Bundesland Tirol erschlossen und ermöglicht ein lückenloses Angebot an den Bedürfnissen der Mobilität. Der Grundgedanke dabei ist, dass im Bundesland Tirol auf Grundlage eines digitalen Buchungssystems ein Autobuskonzept integriert wird, welches vorrangig die Tourismusmobilität einschließt. Es wird den Urlaubsreisenden ermöglicht, ohne Fahrplan, ohne vorgeschriebener Abfahrzeit und ohne festgelegten Haltestellen mit einem autonomen und intelligenten Autobus vom Flughafen in die Urlaubsdestination zu fahren oder von der Urlaubsdestination zum Flughafen – je nach Bedarf. Die Urlaubsreisenden nutzen dafür das digitale Informations- und Buchungssystem am Computer oder der zur Verfügung gestellten App, übermitteln dem Buchungssystem den Wunsch der Abfahrtszeit, den Abfahrtsort sowie das Ziel der Urlaubsdestination. Das Buchungssystem berechnet im Anschluss mit den eingehenden Werten der Urlaubsreisenden eine reale Abholzeit sowie eine reale Fahrtroute und informiert im Anschluss die Urlaubsreisenden mittels Auftragsbestätigung. Durch diese Vorgehensweise ist es möglich nicht nur Einzel-Urlaubsreisende zu befördern, sondern gezielt auch eine Gruppenbeförderung zu ermöglichen. So können Leerfahrten vermieden und die Ressourcen besser eingesetzt werden. Das Buchungssystem greift dabei stets auf eine Verbindungsgünstigste Route zurück, um die Bedürfnisse der Urlaubsreisenden zu wahren und das Angebot zu attraktiveren. Neben den bestehenden Haltestellen des Regionallinienverkehrs lassen sich

dadurch weitere potenzielle virtuelle Haltestellen implementieren – dadurch ist es zusätzlich möglich weitere Urlaubsdestinationen oder Ausflugsziele anzubinden, die Wegstrecken zu verkürzen und für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Beförderung im Bundesland Tirol zu ermöglichen. Durch den steigenden Trend eine Urlaubsreise mit dem Flugzeug durchzuführen und den jährlich steigenden Passagierzahlen am Flughafen Innsbruck, wird es in Zukunft auch wesentlich sein den Innsbrucker Stadtkern vom Tourismusverkehr zu entlasten. Hierfür ist in Erwägung zu ziehen, eine Anbindung vom Flughafen zur Autobahn zu errichten, welche allein für die autonomen intelligenten Autobuslinien gedacht ist und die Urlaubsreisenden auf einem direkten Wege in die Urlaubsdestination fährt. Wichtig ist auch eine verkehrsmittelübergreifende Vernetzung zu ermöglichen. Mit der Integrierung von Carsharing- oder Bikesharingpunkten sowie der Möglichkeit auf den Regionallinien- oder Bahnverkehr umzusteigen, soll für die Urlaubsreisenden die Nutzung von weiteren Verkehrsmitteln ermöglicht werden (vgl. Kapitel 3.3.2; Kapitel 3.4.4; Kapitel 5.3.3; Kapitel 7.1; Kommunikationsbüro Ulmer GmbH, o.J.a).

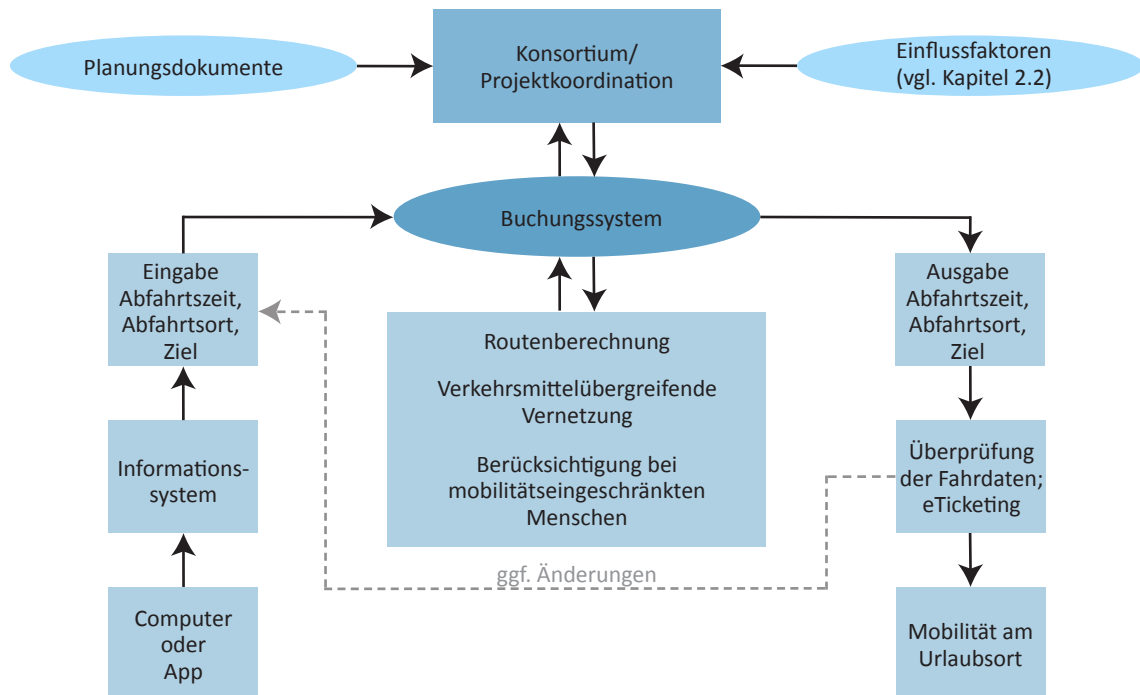
#### **7.2.4 Bezug zu Planungsdokumenten**

Im Rahmen des Lösungsansatzes kann aufgrund festgelegter Ziele und Strategien der „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ miteinbezogen werden (z.B. durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens, ressourcenschonende Verkehrssystementwicklung, Optimierung der Verkehrssysteme etc.). Beachtung sollte allerdings aufgrund der inhaltlichen Schwerpunkte das Planungsdokument „Neue Wege im Tourismus – die neue österreichische Tourismusstrategie“ finden – darin geht es vor allem um die Vernetzung von Mobilität und Tourismus. Die „Alpenkonvention“ sowie „Weißbuch zum Verkehr“ hat sich das Ziel gesetzt, den Verkehr umwelt- und ressourcenschonender zu gestalten, was durch den beschriebenen Lösungsansatz ein weiteres wichtiges festgelegtes Planungsdokument für alle AkteurInnen ist. Die Planungsdokumente „Tourismusbildung 2030 in Österreich“ sowie „EuroregioLAB 2017: Nachhaltige Mobilität in alpinen Regionen“ behandelt Themen, wie eine intelligente Verkehrslösung durch Routenführung zu ermöglichen, wonach es sich zum beschriebenen Lösungsansatzes ebenso um ein unverzichtbares Planungsdokument handelt (vgl. Kapitel 3.2.5).

#### **7.2.5 AkteurInnenempfehlung**

Der Ansatz 2 „Sicherstellung und Vernetzung touristischer Vor-Ort-Mobilität“ stellt ein sehr komplexes Projekt dar, welches sich auf eine bestimmte Projektkoordination nicht festlegen lassen kann. Für deren Konzeptualisierung und Implementierung wird daher ein breites internationales Konsortium vorgeschlagen, welches AkteurInnen aus dem Bundesland Tirol sowie internationale AkteurInnen aus Wissenschaft und Wirtschaft beinhaltet.

### 7.2.6 Systematisierung des Lösungsansatzes



**Abbildung 82:** Systematisierung des Ansatzes 2 „Sicherstellung und Vernetzung touristischer Vor-Ort-Mobilität“  
(Quelle: eigene Darstellung)

### 7.2.7 Best Practice

#### Reallabor Schorndorf/Deutschland

Seit März 2018 ist in Schorndorf ein innovatives Bussystem mit einer Projektlaufzeit von drei Jahren gestartet. Es lässt sich nun innerhalb der Projektlaufzeit per Computer, Telefon oder App ein individueller Bedarfsbus anfordern, welcher unabhängig einer festgelegten Abfahrtszeit, einem festgelegten Abfahrtsort sowie einer festgelegten Route die Fahrgäste befördert. Dabei kann seitens der Fahrgäste maximal drei Tage im Voraus und bis zu fünf Minuten vor Abfahrt am Bahnhof eine Fahrt gebucht werden. Dadurch lassen sich die individuellen Bedürfnisse der Fahrgäste umsetzen sowie zeitsparend und ressourcenschonend an das Ziel bringen. Aufgrund der Individualität lässt sich das System beliebig an Wochenenden oder bei Veranstaltungen anpassen (Kommunikationsbüro Ulmer GmbH, o.J.b).

#### auto.Bus – Seestadt/Österreich

„auto.Bus – Seestadt“ ist ein zum Thema automatisiertes Fahren in Österreich gefördertes Projekt vom BMVIT. Der automatisierte Kleinbus wird ab 2019 mit 20 km/h durch die Seestadt Aspern im 22. Wiener Gemeindebezirk fahren und bietet Platz für zehn Fahrgäste und einem Operator, welcher in der Anfangszeit für die Sicherheit im Bus zuständig ist. Ein breites Konsortium arbeitet an der Weiterentwicklung von Sensorik, die Akzeptanz durch die Fahrgäste, an den rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die funktionale Sicherheit (vgl. Wiener Linien GmbH & Co KG, o.J.).

### **7.3 Ansatz 3 „GepäckLos 2.0 - Innovatives Gepäck-Logistiksystem“**

#### **7.3.1 Einführung**

Die Mobilität von Gepäck stellt ein unverzichtbares Gut der Urlaubsreisenden während einer Urlaubsreise dar und nimmt auf die meisten Prozesse der Mobilitätskette einen erheblichen Einfluss. Alle grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse, welche sich während der Reisekette ergeben, stehen in einem engen Zusammenhang zum Gepäcktransport – irrelevant, ob es die An- und Abreise mit dem Gesamtgepäck oder einem Teilgepäck für die Freizeitaktivitäten vor Ort ist. Im Zuge der zunehmenden Trends von Urlaubsaktivitäten und der steigenden Passagierzahlen am Flughafen Innsbruck ergeben sich daraus vielfältige Herausforderungen für die Logistik- und Mobilitätswirtschaft - aber auch für die Raum- und Verkehrsplaner, welche im Bundesland Tirol durch die steigende logistische Liefer- und Leistungsanforderungen vor planerischen Herausforderungen stehen.

Herausforderungen, welche bereits im Projekt „Gepäcklogistiksystem zur Unterstützung der nachhaltigen, aktiven und gleichberechtigten Mobilität“ (kurz: „GepäckLos“) analysiert wurden. Ziel des Projektes „GepäckLos“ war es, für zukünftige Forschungs- und Planungsprojekte die Entwicklungsrisiken zu minimieren. Dafür wurden an das Gepäcklogistiksystem entsprechende Anforderungen definiert und hinsichtlich Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit bewertet (vgl. Technische Universität Wien, 2015). Das Projekt stellt somit eine wesentliche Grundlage für einen nahezu transparenten Gepäcktransport vor allem bei den Zukunftsthemen automatisiertes Fahren und Digitalisierung dar. Kommt es in Zukunft zur Umsetzung von autonomen und automatisierten Mobilitätslösungen von öffentlichen Verkehrsmitteln, gestaltet sich nicht nur die Logistik und Mobilität kundenfreundlicher, sondern in vielerlei Hinsicht effizienter und ressourcenschonender und trägt zu einer Entspannung der öffentlichen Verkehrsmittelkapazitäten bei. Damit ein bedarfsgerechtes Gepäcklogistik-System entwickelt werden kann, war es im Rahmen der Diplomarbeit von wesentlichem Interesse die Wünsche und Bedürfnisse von Gepäckdienstleistungen zu identifizieren. Anhand der Erhebung konnte festgestellt werden, dass die Urlaubsreisenden ein großes Bedürfnis an ein Gepäckservice haben – welcher sich zunehmend auf die An- und Abreise stützt. Demnach besteht der Wunsch an einer Serviceleistung, wonach ein Logistikunternehmen das Gepäck entweder von zu Hause abholt und in die Urlaubsdestination gebracht wird, oder spätestens am Zielflughafen das Gepäckstück abgegeben werden kann und es auf direktem Wege in die Urlaubsdestination gebracht wird. Diesen Bedürfnissen vorausgesetzt, dass das Gepäck auf dem Weg weder beschädigt und noch verloren geht sowie eine pünktliche Zustellung ermöglicht wird. Damit die Urlaubsreisenden einen Überblick über den Verbleib des Gepäcks haben, ist eine Sendungsverfolgung in das System zu implementieren und entsprechend bereitzustellen.

### 7.3.2 Problemstellung

Die Implementierung eines Gepäckservice entlang der Mobilitätskette ist aufgrund von unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen nur sehr bedingt durchführbar – vor allem dann, wenn im Rahmen einer Fluganreise nationale Grenzen überschritten werden. Je nach Nation unterscheiden sich von Unternehmen zu Unternehmen die Bestimmungen der Serviceleistungen. Aufgrund einer fehlenden internationalen einheitlichen Gesetzeslage (z.B. im Bereich der Arbeitszeit oder Abhol- und Lieferzeiten) sowie einem Defizit im Bereich von internationalen Systempartnerschaften seitens der Fracht- und Logistikunternehmen, ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich den Urlaubsreisenden einen ganzheitlichen Gepäckservice anzubieten. Ein weiteres Problem stellt die derzeit fehlenden Logistikunternehmen im Bundesland Tirol dar, welche die individuellen Logistikanforderungen gewährleisten. Des Weiteren agieren die Fracht- und Logistikunternehmen im Bundesland Tirol nur zu bestimmten Abhol- und Lieferzeiten, welche vor allem durch das begrenzte Angebot am Samstag (von 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr) für die Urlaubsreisenden nur bedingt attraktiv erscheint und an den Sonn- und Feiertagen gar keine Abhol- und Zustellung stattfindet. Das führt dazu, dass das Angebot eines Gepäckservice für eine Urlaubsreise im Bundesland Tirol für Urlaubsreisende mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht in Frage kommen wird. Dadurch werden die Gepäckstücke innerhalb der Reisekette weiterhin in den öffentlichen Verkehrsmitteln, wie auch an Umsteigepunkte oder Bahnhöfen, beim Ein- und Aussteigen oder bei der Fortbewegung für große Probleme sorgen und es zu keiner Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittelkapazitäten kommen (vgl. Kapitel 3.4.4).

### 7.3.3 Lösungsansatz

Damit ein attraktiver ganzheitlicher Gepäckservice angeboten werden kann, sollte diese Serviceleistung an den Anforderungen der Urlaubsreisenden orientiert sein – das setzt voraus, dass die Serviceleistung zum einen leistbar und komfortabel ist und zum anderen für die AkteurInnen im Bundesland Tirol sich nachhaltig und wirtschaftlich gestalten lässt. Es ist also unumgänglich, die bisherigen Teillösungen in eine serviceorientierte Gesamtlösung zu implementieren. Eine wesentliche Voraussetzung ist dabei ein digitales Gepäcklogistiksystem, welches die Gepäckstücke länderübergreifend einheitlich erfasst und abwickelt. Das digitale Gepäcklogistiksystem sollte dabei in das bereits vorgeschlagene Informations- und Buchungssystem integriert werden. Je nach Bedürfnis der Urlaubsreisenden kann der Gepäckservice durch ein kombiniertes Angebot am normalen Wohnort von einem Fracht- und Logistikunternehmen oder aber erst bei der Ankunft am Flughafen Innsbruck ansetzen und das Gepäck entsprechend in die Urlaubsdestination zustellen. Um eine direkte und zeitnahe Zustellung zu ermöglichen, ist es notwendig, dass das Fracht- und Logistikunternehmen individuell und flexibel agiert. Dabei soll nicht wie bisher

üblich das Gepäckstück am Flughafen von der Gepäckförderanlage über die Lagerstätte bis hin zur Verteilung erfolgen, sondern das Fracht- und Logistikunternehmen muss direkt an der Gepäckförderanlage ansetzen und es auf einem direkten Wege in die Urlaubsdestination zustellen. Diese Herangehensweise erfordert im Bundesland Tirol ein überarbeitetes Logistikkonzept zum Ablaufschema sowie zu den Komponenten des Gepäckservice. Vorstellbar ist auch hier eine Umsetzung mit autonomen und/oder automatisierten Logistikfahrzeugen. Die Gepäckstücke werden bereits nach der Gepäckförderanlage in die autonomen und/oder automatisierten Logistikfahrzeuge verladen und mit Hilfe von Spurhaltesysteme in die Urlaubsdestination befördert (vgl. Kapitel 3.4.4).

#### **7.3.4 Bezug zu Planungsdokumenten**

Für deren Umsetzung kann auf das Planungsdokument „EuroregioLAB 2017: Nachhaltige Mobilität in alpinen Regionen“ zurückgegriffen werden. Ein breites Tiroler-Konsortium erarbeitete ein Thesenpapier, welches auf eine nachhaltige Mobilität in Bezug wirtschaftlicher Entwicklung, der Organisation von Dienstleistungen sowie die Anwendung neuer Technologien im Alpenraum behandelt. Ein weiteres wesentliches Planungsdokument ist mit „Bleibt alles anders? Tourismus 2025“ erarbeitet worden, welches auf die Wichtigkeit der veränderten Angebots- und Nachfragemuster eingeht. Mit „Neue Wege im Tourismus – die neue österreichische Tourismusstrategie“ wurde ein Planungsdokument erarbeitet, welches sich im speziellen um eine Verbesserung der Gepäcklogistik im Alpenraum bemüht und ebenso für die weiteren Planungen herangezogen werden kann. Zudem lässt sich für die weiteren Bearbeitungen der „Gesamtverkehrsplan für Österreich“ nutzen, welche zukünftige und nachhaltigere Verkehrssysteme als Ziele ausgegeben haben.

#### **7.3.5 AkteurInnenempfehlung**

KundInnenorientierte Gepäcklogistiksysteme ist ein gegenwärtiges Zukunftsthema und bringt viele Vorteile mit sich, wie z.B. ein kundenfreundlicheres Angebot, eine effizientere Durchführung sowie ein ressourcenschonender Betriebsablauf. Für eine Implementierung intelligenter Gepäcklogistiksysteme sind allerdings noch viele Forschungsarbeiten und Testphasen notwendig, um diese Betriebsfähig einsetzen zu können. Es wird aus diesem Grund empfohlen, im Bundesland Tirol ein breites Konsortium zu bilden, um die lückenhaften Kenntnisse von automatisierten und/oder autonomen Logistikfahrzeugen zu schließen. Sind die technologischen Kenntnisse weitgehend abgeschlossen und ein Betriebsablauf intelligenter Gepäcklogistiksysteme möglich, kann das seitens von Fracht- und Logistikunternehmen auf der Ebene Orte und Leistungsträger durchgeführt werden.



### 7.3.6 Systematisierung des Lösungsansatzes

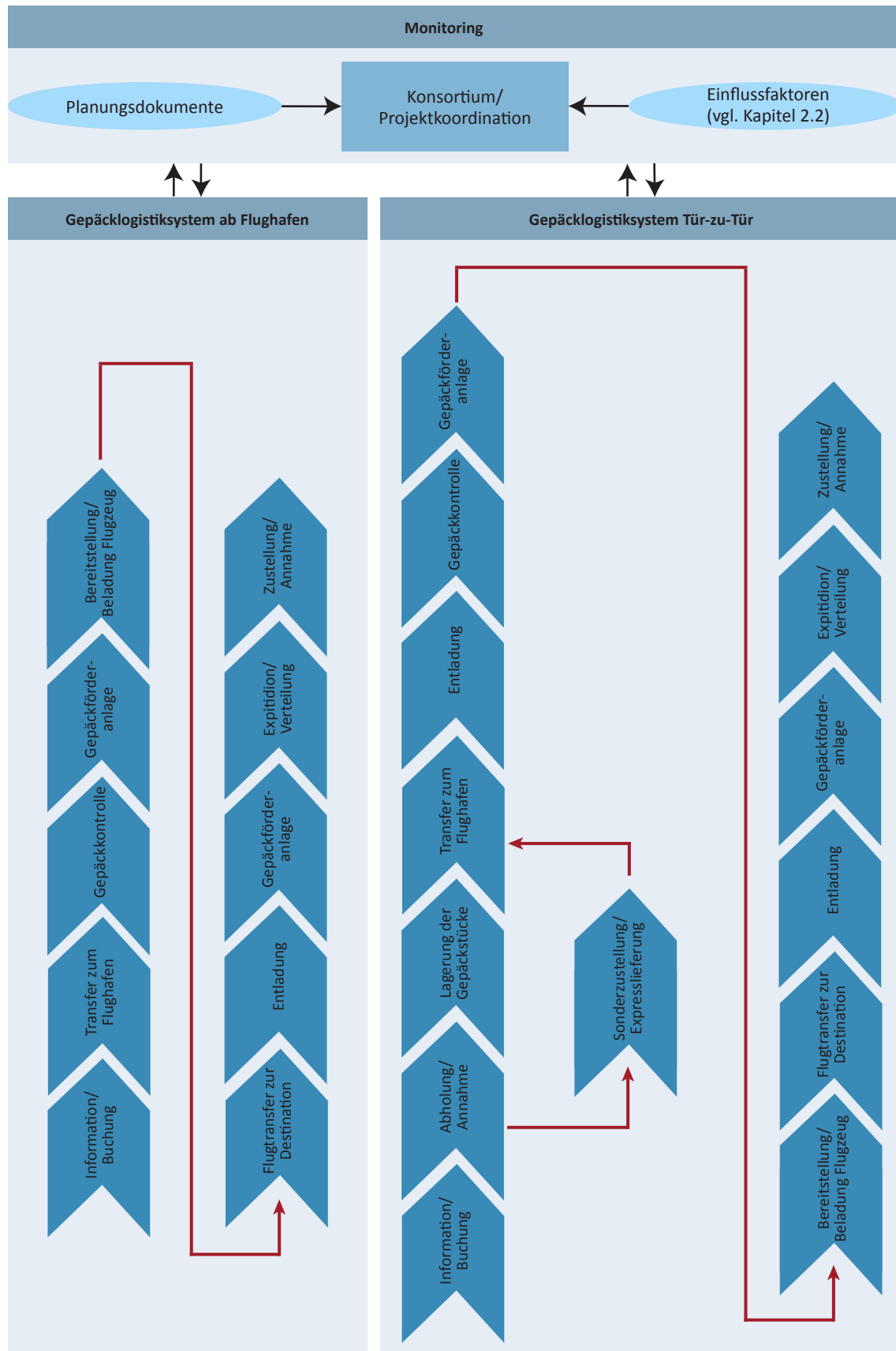


Abbildung 83: Systematisierung des Ansatzes 3 „GepäckLos 2.0 – Innovatives Gepäck-Logistiksystem“

(Quelle: eigene Darstellung)

### **7.3.7 Best Practice**

#### **Connected Logistics/Österreich**

Die Österreichische Bundesbahn reagiert zunehmend auf die fortlaufende Digitalisierung und treibt Betriebsintern fünf wesentliche Themenfelder voran, welche innerhalb einer digitalen Geschäftsstrategie bearbeitet werden sollen. Eines davon ist Connected Logistics, wo es um eine digitale Spedition geht, welche den Transport von Gütern und die komplette Wertschöpfungskette länderübergreifend ermöglichen soll (vgl. Futurezone GmbH, 2018).

#### **Projekt SMARTSET/Österreich, Deutschland, Italien, Schweden und England**

Das Projekt SMARTSET war ein von 2013 bis 2016 finanziertes Projekt von „Intelligent Energy – Europe“ (kurz: IEE) und sollte beispielhaft darstellen, wie der Güterverkehr energieeffizienter und nachhaltiger in den europäischen Städten und Regionen mit unterschiedlichen Strategien und Verteillösungen gestaltet werden kann. Dabei war es relevant, Geschäftsmodelle zu entwickeln, welche für brauchbare und selbsterhaltende Terminals einsetzbar sind - sowie die Nutzung eines intermodalen Verkehrs für die letzte Meile, welche vor allem von energieeffizienten Fahrzeugen bereitgestellt wurde. So konnten lokale Güterverkehrsnetze aufgebaut werden, wobei die Organisationen auch auf nationaler Ebene zusammenarbeiten und somit eine signifikante Verbesserung beim nachhaltigen Güterverkehr bewirken konnten (vgl. Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research, 2014).

#### **Platooning/Deutschland**

Platooning ist ein seit Mai 2017 gestartetes Projekt in Kooperationsarbeit mit DB Schenker, MAN Truck & Bus sowie die Hochschule Fresenius. Das Projekt läuft gegenwärtig noch bis Januar 2019 und wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit über zwei Millionen Euro gefördert. Platooning ist ein Fahrzeugsystem für den Straßenverkehr, wo mindestens zwei Lastkraftwagen auf einer Straße (z.B. Autobahn oder Schnellstraße) mit Hilfe eines technischen Fahrassistenz- und Steuersystemen und einem geringen Abstand hintereinander fahren. Dabei sind die Lastkraftwagen durch eine Car-to-Car-Kommunikation miteinander verbunden, wodurch der führende Lastkraftwagen die Geschwindigkeit und Richtung vorgibt. Die Hochschule Fresenius begleitet das Projekt und innerhalb des Arbeitspapiers besteht die Aufgabe, Aufzeichnungen von Erfahrungen, Einschätzungen und Bewertungen von Platooning zu erarbeiten. Ziel dieser Erkenntnisse zu Platooning soll in Bezug zur Digitalisierung sein, in Zukunft den Fracht- und Logistikverkehr vollautomatisiert unter Berücksichtigung eines nachhaltigen und ressourcenschonenden Einsatzes zu ermöglichen (vgl. Deutsche Bahn AG, o.J.).

## 7.4 Zusammenfassung der Lösungsansätze

| Zusammenfassung der Lösungsansätze  |   |
|---|---|
| Ansatz 1<br>„Digitale Vernetzung der Informations- und Buchungssysteme“     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementierung eines regionalübergreifenden multimodalen Informations- und Buchungssystems</li> <li>• Gewährleistung eines einheitlichen Angebotes der Urlaubsdestination gebündelt auf einer Webseite/ App</li> <li>• Sicherung einer langfristigen Verbesserung im Bereich Raumplanung, Umweltplanung, Verkehrsplanung sowie in der Ökonomie</li> <li>• es besteht die Chance, dass das individuelle Mobilitätsverhalten der Urlaubsreisenden durch die Informationsbereitstellung so beeinflusst wird, dass der öffentliche Verkehr hinsichtlich der ökonomischen und ökologischen Aspekte im Bundesland Tirol optimiert wird</li> <li>• es ist relevant, innerhalb eines Webportal oder einer App die Hotelbuchung durchführen zu können, eine Fluganreise zu buchen, Informationen über Gateänderungen oder Flugänderungen in Echtzeit zu erhalten, alternative Flugverbindungen recherchieren und buchen zu können sowie eine Buchung des Shuttleservice zum und vom Flughafen durchzuführen</li> </ul>   |
| Ansatz 2<br>„Sicherstellung und Vernetzung touristischer Vor-Ort-Mobilität“ | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maßnahmen müssen langfristig zur Verkehrsvermeidung und zur verkehrsmittelübergreifenden Verknüpfungen führen und zur Reduzierung von Verkehrsemissionen sorgen</li> <li>• die Bedürfnisse der Urlaubsreisenden wie eine schnelle Anreise, einen Shuttleservice zwischen Flughafen und Urlaubsdestination/Ausflugsziele und die Sicherstellung der Flexibilität sollte oberste Priorität haben</li> <li>• die Lösung hierfür ist der Einsatz von autonomen intelligenten Autobuslinien</li> <li>• der Grundgedanke dabei ist, dass im Bundesland Tirol auf Grundlage eines digitalen Buchungssystems ein Autobuskonzept integriert wird, welches vorrangig die Tourismusmobilität einschließt</li> <li>• neben den bestehenden Haltestellen des Regionallinienverkehrs lassen sich dadurch weitere potenzielle virtuelle Haltestellen implementieren – dadurch ist es zusätzlich möglich weitere Urlaubsdestinationen oder Ausflugsziele anzubinden und die Wegestrecken zu verkürzen</li> <li>• mit der Integration von Carsharing- oder Bikesharingpunkten sowie der Möglichkeit auf den Regionallinien- oder Bahnverkehr umzusteigen, soll für die Urlaubsreisenden die Nutzung von weiteren Verkehrsmitteln ermöglicht werden</li> </ul> |
| Ansatz 3<br>„GepäckLos 2.0 – Innovatives Gepäck-Logistiksystem“             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Serviceleistung muss zum einen für die Urlaubsreisenden leistbar und komfortabel sein und zum anderen für die AkteurInnen im Bundesland Tirol nachhaltig und wirtschaftlich</li> <li>• wesentliche Voraussetzung ist dabei ein digitales Gepäcklogistiksystem, welches die Gepäckstücke länderübergreifend einheitlich erfasst und abwickelt</li> <li>• das digitale Gepäcklogistiksystem sollte dabei in das bereits vorgeschlagene Informations- und Buchungssystem integriert werden</li> <li>• um eine direkte und Zeitnahe Zustellung zu ermöglichen, ist es notwendig, dass das Fracht- und Logistikunternehmen individuell und flexibel agiert</li> <li>• das Fracht- und Logistikunternehmen muss direkt an der Gepäckförderanlage am Flughafen ansetzen und es auf einem direkten Wege in die Urlaubsdestination den Urlaubsreisenden zustellen</li> <li>• vorstellbar ist auch hier eine Umsetzung mit autonomen und/oder automatisierten Logistikfahrzeugen</li> </ul>  |

Abbildung 84: Zusammenfassung der Lösungsansätze

(Quelle: eigene Darstellung)



## 8 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Eine Urlaubsreise zu naturnahen Aktivitäten und einzigartigen Landschaftsräumen ist keine Erfindung des 21. Jahrhunderts – allerdings haben die technologischen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts wesentlich zum wachsenden internationalen Tourismus im Bundesland Tirol beigetragen. Die Situation gibt in Bezug auf die touristische Verkehrsentwicklung im Bundesland Tirol zu recht Anlass zur Sorge: insgesamt konnten im Tourismusjahr 2016/2017 rund 12 Millionen Ankünfte und rund 48 Millionen Nächtigungen gezählt werden. Dabei verzeichnete der Sommertourismus im Jahr 2017 mit rund 6 Millionen Ankünfte und rund 21 Millionen Nächtigungen die besten Ergebnisse seit dem Jahr 1993. Die häufig typisch literarische Schlussfolgerung, dass die Winterperiode für eine Urlaubsreise beliebter und vor dem Sommertourismus Spitzenreiter in Ankunft und Nächtigung ist, kann in diesem Fall nicht bestätigt werden. Das Verhältnis der Winter- und Sommerperiode beträgt bei den Ankünften im Jahr 2017 nur noch 50,1 % zu 49,9 % - allein bei den Nächtigungen vergrößerte sich das Verhältnis im Jahr 2017 auf 56 % zu 44 % (vgl. Tirol Werbung GmbH, 2017). Es lässt sich also im Bundesland Tirol eine Trendentwicklung erkennen, wonach die Urlaubsreisenden die Aufenthaltszeit am Urlaubsort kürzer gestalten, dafür allerdings öfters verreisen oder in einem bestimmten Urlaubszeitraum die Urlaubsdestinationen öfters wechseln. Für die nächsten Jahre lässt sich im Winter- und Sommertourismus eine ähnliche Entwicklung prognostizieren und stellt aufgrund der damit im Zusammenhang stehenden Verkehrsentwicklung eine wesentliche Motivation für die Implementierung von umweltfreundlichen Mobilitätsformen dar.

Dabei muss den AkteurInnen im Bundesland Tirol bewusst sein, dass eine Entwicklung umweltfreundlicher sowie sozial verträglicher Mobilitätsformen nur durch eine enge und intensive Kooperation in den Bereichen Tourismus und Mobilität erreicht werden kann. Die AkteurInnen im Bundesland Tirol haben aufgrund der Interdisziplinären Entscheidungsfindung einen großen Einfluss auf die Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse und müssen die bereits bestehenden kooperativen Wechselbeziehungen verstärken. Ein intensives, kooperatives Agieren aller relevanten AkteurInnen im Bundesland Tirol ist eine Voraussetzung für das Erreichen der national politisch-strategischen Ziele, denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt lässt sich erkennen, dass die bestehenden kooperativen Wechselbeziehungen nicht Zielführend sind. Es bestehen zwar im Bundesland Tirol eine Vielzahl von regionalen Planungsdokumenten, welche aus kooperativen Wechselbeziehungen der AkteurInnen hervorgehen, diese charakterisieren sich allerdings eher in beschreibende Herausforderungen und Analysedarstellungen der Ist-Situation und enthalten keine konkreten Maßnahmen, welche eine direkte Auswirkung auf die Tourismusmobilität im Bundesland Tirol haben. Mit anderen Worten: es ist an der Zeit die zahlreichen Insellösungen zu einer ganzheitliche Mobilitätsstrategie für das Bundesland Tirol zu adaptieren.

Die grundlegenden Schritte hat dabei das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits vorbereitet. Wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung sowie dem globalen Klimawandel ist es ein politisch-strategisches Ziel auf nationaler Ebene, die Erreichbarkeit der Urlaubsdestination und der Vor-Ort-Mobilität durch nachhaltige, umweltschonende sowie sozial verträgliche Mobilitätsformen zu fördern. Diese Zielsetzung des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hatte einen Teil dazu beigetragen, dass das Forschungsprojekt „Easy Travel – new mobility concepts in tourism“ initiiert wurde. Das Forschungsprojekt zielt darauf ab, durch eine umfangreiche Vor-Ort-Befragung von Urlaubsreisenden die Wünsche und Anforderungen zu identifizieren und daraus Verbesserungspotentiale zu erarbeiten. Für das Identifizieren der Mobilitätsbedürfnisse war es im Rahmen der Diplomarbeit ein essentielles Ziel, die Probleme und Anforderungen von Flugreisenden im Sommer- wie im Wintertourismus entlang der gesamten Mobilitätskette hinsichtlich der Informations- und Buchungsmöglichkeiten, des Gepäcktransportes und der erforderlichen Vor-Ort-Mobilität tiefgründig zu analysieren. Dabei stellen die Ergebnisse dieser Diplomarbeit unter Berücksichtigung der verwendeten Methoden unterschiedliche Anforderungen von Urlaubsreisenden dar, wofür zwar unterschiedliche Lösungsansätze erforderlich sind, diese sich allerdings in einer logischen Reihenfolge betrachten lassen.

Anhand der Erhebungsergebnisse in der Vorreisephase lässt sich unter den Befragten feststellen, dass das Internet als Informations- und Buchungsinstrument weiter an Bedeutung gewinnt. Bereits über 70 % aller Online-Befragten informieren sich bereits über Mobilitätsangebote durch KundInnenkommentare – bei der Befragung am Flughafen gaben 57 % an, Online direkt sich über die jeweilige Urlaubsdestination zu informieren. Durch eine Analyse der gegenwärtigen Situation lässt sich herausstellen, dass die Information- und Buchungsmöglichkeiten von touristischen Leistungsangeboten nicht gleichermaßen im Internet verfügbar ist – was die Angabe zu dem relativ ausgeglichenen Verhältnis der Buchungsvarianten verdeutlicht. Unter den Befragten besteht demnach das Bedürfnis, Serviceleistungen gebündelt in einer App oder Webportal abzurufen und bei Bedarf im Anschluss direkt zu buchen. Dabei stehen die Kriterien zur Verkehrsmittelwahl bei der Buchung vorrangig unter Berücksichtigung der Zeit (z.B. zügiges Erreichen des Aufenthaltsortes), der Flexibilität (z.B. das Verkehrsmittel muss lückenlos und regelmäßig zur Verfügung stehen) und Bequemlichkeit (z.B. eine Fahrkarte für alle Verkehrsmittel vor Ort).

In der An- und Abreisephase lässt sich unter den Befragten erkennen, dass vor allem ein grundsätzlicher Bedarf bei einem Gepäckservice besteht, welcher Gepäckstücke ab 11 kg bis über 23 kg (z.B. bezüglich Sportgeräte) einschließt. Die Befragten sind zwar über einen Gepäckservice verunsichert, was mit der zu späten Übergabe am Zielort oder der Angst, dass

das Gepäckstück auf dem Weg zum Zielort verloren geht, begründet wurde - allerdings gaben die meisten Befragten an, dass eine Sendungsverfolgung das Vertrauen erhöht.

Für die Mobilität vor Ort besteht das Bedürfnis aus einer Kombination von öffentlichen und individuellen Verkehr. Demnach haben die Urlaubsreisenden den Wunsch geäußert, unter bestimmten Situationen von einem Verkehrsknotenpunkt (z.B. der Haltestelle des Regionallinienverkehrs) auf ein Mietauto umzusteigen. Interessant ist, dass im Wesentlichen unter allen Befragten das Bedürfnis besteht, vom Flughafen entweder mit dem Shuttleservice oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Urlaubsdestination weiterzureisen. Das bedeutet, dass unter den Urlaubsreisenden ein Umweltbewusstsein vorhanden ist und durchaus auf nachhaltige und umweltschonende Mobilität zurückgegriffen wird – insofern attraktive Mobilitätsalternativen vorhanden sind. Dabei sollte mindestens ein halbstündlicher Takt sichergestellt sein sowie sollte ein zu häufiges Umsteigen vermieden werden.

Für eine langfristige Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse sind im Bundesland Tirol drei wesentliche Lösungsansätze zusammengestellt, wobei die politisch-strategischen Ziele entsprechend berücksichtigt wurden. Die Lösungsansätze sollen eine längerfristige Entwicklung ermöglichen, welche das Bundesland Tirol nicht nur in der Zukunft für die BewohnerInnen lebenswert und attraktiv gestalten lässt, sondern auch ökonomische und ökologische Vorteile mit sich bringt. Dabei stehen folgende Lösungsansätze im Vordergrund:

- Ansatz 1 „Digitale Vernetzung der Informations- und Buchungssysteme“  
Damit die Anforderungen der Urlaubsreisenden gerecht werden, ist eine Implementierung eines regionalübergreifenden multimodalen Informations- und Buchungssystems zu empfehlen. Dabei soll eine Buchung des Hotels, der Flugreise und eines Shuttleservice im Vordergrund stehen – wobei über das System eine Information zu Gateänderungen oder Flugänderungen in Echtzeit zur Verfügung stehen soll. Dadurch ergibt sich unter den AkteurInnen im Bundesland Tirol die Chance, die individuellen Mobilitätsbedürfnisse durch eine Echtzeit-Informationsbereitstellung zu beeinflussen und den öffentlichen Verkehr hinsichtlich den ökonomischen und ökologischen Aspekten zu optimieren.
- Ansatz 2 „Sicherstellung und Vernetzung touristischer Vor-Ort-Mobilität“  
Ein grundlegender Gedanke ist die Umsetzung eines automatisierten Autobuskonzeptes, welches vorrangig die Tourismusmobilität einschließt. Dadurch besteht die Chance weitere potenzielle virtuelle Haltestellen anzubieten und die Wegstrecken zu verkürzen. Durch eine Integrierung von Carsharing- oder Bikesharingpunkten, wird die Nutzung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplattform ermöglicht.

- Ansatz 3 „GepäckLos 2.0 – Innovatives Gepäck-Logistiksystem“

Das Herzstück ist ein digitales Gepäcklogistiksystem, welches die Gepäckstücke länderübergreifend einheitlich erfasst und abwickelt. Dabei sollte das Gepäcklogistiksystem in das Informations- und Buchungssystem integriert werden. Dabei ist es notwendig, dass die Gepäckstücke bereits an der Gepäckförderanlage am Flughafen ansetzen und sie auf einem direkten Weg zum Zielort befördert werden - vorstellbar ist hier der Einsatz von autonomen und/oder automatisierten Logistikfahrzeugen.

Die Lösungsansätze stellen in der Tat zunächst eine Zukunftsvision dar - sowie weitere zahlreiche Forschungs- und Entwicklungsnotwendigkeiten. Falls eine solche Umsetzung in Betracht gezogen werden sollte, ist eine langjährige weiterführende Forschung und Testphase mit einer Teststrecke notwendig. Sollten die Lösungsansätze aufgrund der Rahmenbedingungen sich als nicht umsetzbar erweisen, ist den AkteurInnen im Bundesland Tirol zumindest zu empfehlen, einen abgewandelten (möglichen) Teil von den Lösungsansätzen umzusetzen. Durch das Identifizieren von Problemen und Bedürfnissen ist zudem eine Grundlage gegeben, womit weitere hilfreiche Lösungswege abgeleitet werden können. Die Tourismusmobilität im Bundesland Tirol ist bereits auf einem guten Weg, aber es sind noch zahlreich ungenutzte Potentiale vorhanden, welche durchaus den Urlaubsreisenden weiterhin das Angebot einer naturnahen und einzigartigen Landschaft ermöglichen können.

Innerhalb der Diplomarbeit konnte auf Grundlage der forschungsleitenden Fragestellungen weiterer Forschungs- und Entwicklungsbedarf festgestellt werden, welche sich insbesondere auf folgende Rahmenbedingungen sowie Maßnahmen und Strategien beziehen:

- Aufbau eines Mobilitätsmanagement

Die Mobilität, und in diesem Fall vor allem die touristische Mobilität, ist eine komplexe Querschnittsaufgabe und betrifft nicht nur einzelne AkteurInnen im Bundesland Tirol, sondern AkteurInnen auf allen Ebenen und in allen Bereichen. Mit dem Aufbau eines Mobilitätsmanagement entsteht zum einen ein neues Instrument zur umweltschonenden Bewältigung der steigenden Verkehrsentwicklung, zum anderen entsteht die Chance eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie für das Bundesland Tirol zu definieren und dabei unterschiedliche Interessen, Bedürfnisse und Sichtweisen zu integrieren. Dabei sollen vor allem Mobilitätsfragen gelöst werden, welche sich intensiv mit den Bedürfnissen zu umweltschonenden und sozial verträglichen Verkehrsmittelangeboten beschäftigen – oder aber wie die VerkehrsmittelteilnehmerInnen in Bezug auf den Kosten-Zeit-Faktor an das Ziel kommen.



- **Messung, Modellierung und Bewertung des Verkehrsverhaltens**  
Ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Bundesland Tirol sehr schwierig zu ermöglichen, da die Nutzungen des öffentlichen Verkehrs innerhalb der unterschiedlichen Destinationen nur sehr schwer messbar ist. Abhilfe bietet dabei eine agentenbasierte Modellierung, welche einzelne Fahrgäste und das Verhalten berücksichtigt – wer, wann, wohin und mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln sind die Fahrgäste unterwegs. Durch die agentenbasierte Modellierung lassen sich neue Ansätze im Angebot von öffentlichen Verkehrsmitteln entwickeln. Ein best practice ist demnach das „Innovative Mobility Modelling“ in Kärnten, welches von der Joanneum Research in Klagenfurt ab Mitte 2018 erforscht wird. Enge Kooperationen bestehen mit den Forschungseinrichtungen der ETH Zürich, der TU Berlin, der TU Wien sowie der TU Graz.
- Bei einem Einsatz eines umfangreichen Informations- und Buchungssystems sind rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten, wie die Sicherstellung persönlicher Daten (z.B. Bezahlvorgang oder der Standortinformation). Des Weiteren stellt sich die Frage, wie die Urlaubsreisenden auf eine solch neue Funktion reagieren. Durch ein multimodales Informations- und Buchungssystem entsteht ein Einflussfaktor, wonach sich bei der Implementierung neue Möglichkeiten von technologischen Entwicklungen ergeben - oder wie es unter allen AkteurInnen möglich ist, jegliche Anforderungen gebündelt in einem System zu ermöglichen/umzusetzen, so dass ein einheitliches Gesamtbild die Urlaubsregion Tirol widerspiegelt bzw. charakterisiert.
- Bei einem Einsatz eines umfangreichen Informations- und Buchungssystems sind rechtliche Rahmenbedingungen zu beachten, wie die Sicherstellung persönlicher Daten (z.B. Bezahlvorgang oder der Standortinformation).
- Das Thema rund um das Barrierefreie Reisen konnte innerhalb dieser Diplomarbeit nicht berücksichtigt werden, es gilt in jedem Fall noch die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Menschen zu analysieren.
- Zu untersuchen wäre auch, ob eventuell ein Gepäcktransport über ein Lufttransportmittel (z.B. Luftschiff) möglich ist und sich dadurch neue Geschäftsmodelle ergeben oder bestehende erweitern lassen. In jedem Fall besteht ein Bedarf an internationalen Systempartnerschaften, um einen ganzheitlichen Gepäckservice länderübergreifend kundenorientiert anbieten zu können.



## 9 VERZEICHNISSE

Das folgende abschließende Kapitel dient dem Zweck, der Leserin und dem Leser ein schnelles und unkompliziertes Zugreifen auf alle wesentlichen Informationen im Fließtext zu ermöglichen. Dabei erfolgt eine Gliederung sowie inhaltlichen Kategorisierung nach der verwendeten Literatur, den erfolgten Abbildungen, den verwendeten Abkürzungen sowie ein Anhang für ein tieferliegendes Verständnis zu den empirischen Forschungsmethoden.

### 9.1 Literaturverzeichnis

Jegliche Verwendung fremden geistigen Gutes ist in dieser Diplomarbeit durch eine genaue Quellenangabe kenntlich gemacht worden und dient der Leserin und dem Leser für die Feststellung, ob die vorgetragenen Gedanken vom Verfasser stammen oder fremder Herkunft sind – und wurde so deutlich dargestellt, dass für die Leserin oder den Leser die übernommenen Stellen gegebenenfalls ohne Schwierigkeiten aufzufinden sind. Dafür wurde in drei wesentliche Quellenangaben unterschieden – der Literatur (welche vorrangig Publikationen oder Sammelwerke beinhalten) den Materialien (welche vorrangig Zeitungsartikel, Karten oder sonstige Quellen ohne eine ISBN-/ISSN-Nummer beinhalten), Online-Quellen (welche vorrangig Webseiten oder nicht veröffentlichte PDF´s beinhalten) sowie Fachgespräche (welche vorrangig die ExpertInneninterviews beinhaltet). Damit eine Unterscheidung der Quellenangaben für die Leserin oder dem Leser deutlich wird, wurden diese an folgenden Beispielen gekennzeichnet:

#### **Im Text: Literatur und Materialien**

Nachname, Vorname (ggf. Adelstitel); ggf. die Angabe als HerausgeberIn; Erscheinungsjahr (bei gleicher Jahreszahl ist diese mit einem Buchstaben in alphabetischer Reihenfolge gekennzeichnet, bei unbekanntem Erscheinungsjahr wird die Stelle mit der Abkürzung „o.J.“ gekennzeichnet); Seitenzahl der entnommenen Quelle

#### **Im Text: Online-Quellen**

InhaberIn der Webseite (Angabe aus dem Impressum), Erscheinungsjahr (bei gleicher Jahreszahl ist diese mit einem Buchstaben in alphabetischer Reihenfolge gekennzeichnet, bei unbekanntem Erscheinungsjahr wird die Stelle mit der Abkürzung „o.J.“ gekennzeichnet)

#### **Im Text: Fachgespräche**

Unternehmen oder Institution des Interviewten, Datumangabe vom Interviewtag (bei gleicher Datumsangabe ist diese mit einem Buchstaben in alphabetischer Reihenfolge gekennzeichnet)

### 9.1.1 Literatur

**Amt der Tiroler Landesregierung; Tirol Werbung GmbH; Wirtschaftskammer Tirol; Verband der Tiroler Tourismusverbände (Hg.) 2015:** Der Tiroler Weg 2021 – Kernbotschaft einer Strategie für den Tiroler Tourismus, Innsbruck.

**Bieger, Thomas (Hg.) 2010:** Tourismuslehre – Ein Grundriss. Bern/Stuttgart/Wien.

**Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (Hg.) 2015:** Bericht über die Lage der Tourismus- und Freizeitwirtschaft in Österreich 2014, Wien.

**Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (Hg.) 2017a:** Bericht über die Lage der Tourismus- und Freizeitwirtschaft in Österreich 2016, Wien.

**Cerwenka, Peter; Hauger, Georg; Hörl, Bardo; Klamer, Michael (Hg.) 2007:** Handbuch der Verkehrssystemplanung, Wien.

**Chraust, Tanja 2013:** Der Flughafen Innsbruck – ein europäischer Regionalflughafen im Wandel der Zeit, in: Morscher, Lukas; Scheutz, Martin; Schuster, Walter (Hg.) 2013: Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart – Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge, Innsbruck/Wien/Bozen.

**Conrady, Roland; Fichert, Frank; Sterzenbach, Rüdiger (Hg.) 2013:** Luftverkehr – Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch, 5. vollständig überarbeitete Auflage, München.

**Döring, Nicola; Bortz, Jürgen (Hg.) 2016:** Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften, Berlin/Heidelberg.

**Duncan, Tara; Cohen, Scott A.; Thulemark, Maria (Hg.) 2015:** Lifestyle mobilities – The crossroads of travel, leisure and migration, Farnham.

**Eckey, Hans-Friedrich; Stock, Wilfried (Hg.) 2000:** Verkehrsökonomie – Eine empirisch orientierte Einführung in die Verkehrswissenschaften, Wiesbaden.

**Freyer, Walter (Hg.) 2015:** Tourismus – Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie, Oldenbourg.

**Freyer, Walter; Groß, Sven 2003:** Bewegung und Tourismus – Mobilität im Alltag und in der Freizeit, in: Wissenschaftliche Zeitschrift der TU Dresden, 52. Jg., H. 5-6 (2003): 105-109.

**Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas; Lanzendorf, Martin (Hg.) 2008:** Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Berlin.

**Groß, Sven (Hg.) 2017:** Handbuch Tourismus und Verkehr – Verkehrsunternehmen, Strategien und Konzepte, München.

**Grüner, Karl-Wilhelm 1993:** Gesellschaftliche Rahmenbedingungen für Mobilität/Tourismus/Reisen, in: Hahn, Heinz; Kagelmann, Hans-Jürgen (Hg.) 1993: Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie – Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft, Seite 17ff., München.

**Hautzinger, Heinz; Pfeiffer, Manfred; Tausser-Becker, Brigitte (Hg.) 1994:** Mobilität – Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit, Heilbronn.

**Kagermeier, Andreas (Hg.) 2016:** Tourismusgeographie, München.

**Kaspar, Claude (Hg.) 1996:** Die Tourismuslehre im Grundriss, 5. Überarbeitete und ergänzte Auflage, St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft: Reihe Tourismus, Bd. 1. Bern/Stuttgart/Wien.

**Mensen, Heinrich (Hg.) 2007:** Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen, Berlin/Heidelberg.

**Mundt, Jörn W. (Hg.) 2013:** Tourismus, München.

**(Müller, Hansruedi; Kramer, Bernhard; Krippendorf, Jost (Hg.) 1993:** Freizeit und Tourismus - Eine Einführung in Theorie und Politik, Bern.)

**Müller, Hansruedi; Kramer, Bernhard; Krippendorf, Jost (Hg.) 2002:** Freizeit und Tourismus - Eine Einführung in Theorie und Politik, Bern.

**Petermann, Thomas (Hg.) 1998:** Folgen des Tourismus, Band 1 – Gesellschaftliche, ökologische und technische Dimensionen, Berlin.

**Rammler, Stephan (Hg.) 2001:** Mobilität in der Moderne - Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie, Berlin.

**Schwetz, Herbert; Beer, Rudolf; Benischek, Isabella (Hg.) 2016:** Einführung in das quantitativ orientierte Forschen und erste Analysen mit SPSS, Wien.

**Smeral, Egon (Hg.) 2003:** Die Zukunft des internationalen Tourismus – Entwicklungsperspektiven für das 21. Jahrhunderts, Wien.

**Smeral, Egon (Hg.) 2005:** Tourismus 2005 – Entwicklungsaspekte und Szenarien für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft, Wien.

**Spode, Hasso 2013:** Flughäfen – vom Ort einer goldenen Zukunft zum Un-Ort des Massentourismus, in: Morscher, Lukas; Scheutz, Martin; Schuster, Walter (Hg.) 2013: Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart – Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge, Wien.

**Statistik Austria (Hg.) 2015:** Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität) zur Beherbergungsstatistik: Monatliche Nächtigungsstatistik, Jährliche Bestandsstatistik, Wien.

**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH (Hg.) 2011:** Flughafen Innsbruck – Von den Anfängen bis 2010, Innsbruck.

**Waters, Somerset R. (Hg.) 1993:** Travel Industry World Yearbook – The Big Picture 1992, New York.

**Vester, Frederic (Hg.) 1995:** Crashtest Mobilität – Die Zukunft des Verkehrs, München.

### 9.1.2 Materialien

**Amt der Tiroler Landesregierung (Hg.) 2014:** Radkonzept Tirol – Themenfeld A – Infrastruktur, November 2014, Innsbruck.

**Amt der Tiroler Landesregierung (Hg.) 2016:** Verkehr in Tirol – Bericht 2016, Sachgebiet Verkehrsplanung, Innsbruck.

**Amt der Tiroler Landesregierung (Hg.) 2017:** Regionsprofil, NUTS 3 Regionen, Innsbruck.

**Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hg.) 2010:** Neue Wege im Tourismus – Die neue österreichische Tourismusstrategie, Februar 2010, Wien.

**Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Hg.) 2013:** Tourismusmobilität 2030 – Studie – Langfassung, November 2013, Wien.

**Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (Hg.) 2017b:** Bleibt alles anders? Tourismus 2025 – Projektendbericht, April 2017, Innsbruck/Wien.

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) 2002:** Generalverkehrsplan Österreich 2002 – Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, Bericht Januar 2002, Wien.

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) 2012:** Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien.

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.) 2015:** Ö-LUFU – Erhebung der österreichischen Luftfahrtunternehmen, April 2015, Wien.

**Dorner, Fabian 2013:** Tourismusmobilität 2030 im Montafon – Strategie zur Angebotsverbesserung, Diplomarbeit, Technische Universität Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung, Department für Raumplanung, Wien.

**Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino (Hg.) 2017:** EuregioLAB 2017 – Nachhaltige Mobilität in alpinen Regionen, Thesenpapier, 20.08.2017, Bozen.

**Europäische Union** (Hg.) **2011**: Weißbuch zum Verkehr – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum-hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, 28.03.2011, Belgien.

**European Center for Aviation Development – ECAD GmbH** (Hg.) **2008**: Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Deutschland, Darmstadt.

**Hildebrandt, Alfred** **1926**: Fernluftverkehr, in: Jb für Luftverkehr 3.

**Pyka, Hans-Joachim** **1992**: Flughafen Innsbruck-Kranebitten – Entwicklungsgeschichte-Analyse-Bedeutung, Diplomarbeit, Technische Universität Wien, Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung, Wien.

**Rüger, Bernhard** **2004**: Reisegepäck im Eisenbahnverkehr, Dissertation, Technische Universität Wien, Institut für Eisenbahnwesen, Verkehrswirtschaft und Seilbahnen, Wien.

**Schad, Helmut; Ohnmacht, Timo; Schönhauser, Nora; Amstutz, Marc** (Hg.) **2008**: Anbindung Schweizer Tourismusorte mit öffentlichem Verkehr – Situation und Verbesserungsvorschläge entlang der Mobilitätskette, ITW Working Paper Mobilität 03/2008, Hochschule Luzern, Luzern.

**Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention** (Hg.) **2007**: Alpenzustandsbericht – Alpensignale-Sonenseite 1 – Verkehr und Mobilität in den Alpen, Innsbruck.

**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH** (Hg.) **2017**: Innsbruck Airport – Geschäftsbericht 2016, Innsbruck.

**Umweltbundesamt GmbH** (Hg.) **2009**: Erreichbarkeiten alpiner Tourismusstandorte mit dem öffentlichen Verkehr – Nationale Studie Österreich, Wien.

**Verkehrsverbund Tirol GesmbH** (Hg.) **2017**: Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Ausgabe Juni 2017, Innsbruck.

**Verkehrsverbund Tirol GesmbH** (Hg.) **2018**: Bus – Bahn – Tram – Tickets Tarife 2018, Stand Februar 2018, Innsbruck.



---

**Wirtschaftskammer Tirol** (Hg.) **2017**: Tiroler Wirtschaft in Zahlen 2017/2018, Abteilung Wirtschaftspolitik und Strategie, Ausgabe Juli 2017, Innsbruck.

**World Tourism Organization (UNWTO)** (Hg.) **2010**: International Recommendations for Tourism Statistics 2008, New York.

**World Tourism Organization (UNWTO)** (Hg.) **2017**: Tourism Highlights, 2017 Edition, Madrid.

### 9.1.3 Online-Quellen

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **2005**: Der Tourismus im Sommerhalbjahr 2004, Innsbruck, Seite 2, verfügbar unter: <<https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/fv-so2004.pdf>> (Zugriff: 2018-02-16).

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **o.J.a**: Tiroler Schutzgebiete – Natura 2000, verfügbar unter: <<http://www.tiroler-schutzgebiete.at/schutzgebiete/natura-2000-gebiete.html>> (Zugriff: 2018-03-16).

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **o.J.b**: Tourismus in Tirol, verfügbar unter: <<https://www.tirol.gv.at/statistik-budget/statistik/tourismus/>> (Zugriff: 2018-03-22).

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **o.J.c**: Planungsverbände, verfügbar unter: <<https://www.tirol.gv.at/landesentwicklung/raumordnung/ueberoertliche-raumordnung/regionale-raumordnung/planungsverbaende/>> (Zugriff: 2018-03-28).

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **o.J.d**: Alltags- und Freizeitradverkehre, Das Radkonzept Tirol 2015-2020, verfügbar unter: <<https://www.tirol.gv.at/sport/radfahren/radwegmodell/>> (Zugriff: 2018-03-31).

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **o.J.e**: tiris – Tiroler Rauminformationssystem, verfügbar unter: <<https://www.tirol.gv.at/statistik-budget/tiris/>> (Zugriff: 2018-04-01).

**Amt der Tiroler Landesregierung** (Hg.) **o.J.f**: Straßenbau und Straßenerhaltung, verfügbar unter: <<https://www.tirol.gv.at/verkehr/strassenbau-und-strassenerhaltung/>> (Zugriff: 2018-04-03).

**Bieger, Thomas 1998**: Tourismuserfolg auf Kosten der Umwelt?, Vortrag am Institut für Tourismus und Verkehrswissenschaft, Universität St. Gallen, St. Gallen, 27.05.1998, Seite 1ff., verfügbar unter: <<https://www.alexandria.unisg.ch/14204/1/Tourismuserfolg.pdf>> (Zugriff: 2018-02-19).

**Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort** (Hg.) **2018a**: Straßen- und Wegenetz Tirols – Gesamtes Straßen- und Wegenetz von Tirol inkl. Bahnlinien ÖBB und Privatbahnen, Geodaten für das Geoinformationssystem, letzte Änderung am 12.02.2018, verfügbar unter: <<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/3cc1b8c6-4d9f-4786-8d2c-edaeae157026>> (Zugriff: 2018-04-03).

**Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort** (Hg.) **2018b**: Bahnlinien Tirol – Bahnlinien der ÖBB und Privatbahnen, Geodaten für das Geoinformationssystem, letzte Änderung am 12.02.2018, verfügbar unter: <<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/517d1cee-d01a-43d2-9647-d08fc7790131>> (Zugriff: 2018-04-04).

**Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort** (Hg.) **2018c**: Verwaltungsgrenzen (VGD) – Stichtagsdaten Tirol, Geodaten für das Geoinformationssystem, letzte Änderung am 05.04.2018, verfügbar unter: <<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/8d824fec-2ea2-47a2-9443-674173343722>> (Zugriff: 2018-04-11).

**Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort** (Hg.) **2018d**: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Postmarktgesetz, Fassung vom 24.04.2018, verfügbar unter: <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006582>> (Zugriff: 2018-04-24).

**Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus** (Hg.) **o.J.**: Tourismus in Österreich, verfügbar unter: <<https://www.bmnt.gv.at/tourismus/tourismus-in-oesterreich.html>> (Zugriff: 2018-03-28).

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** (Hg.) **o.J.a**: Behörden, verfügbar unter: <<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/behoerden/index.html>> (Zugriff: 2018-02-20).

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** (Hg.) **o.J.b**: Flughäfen und Unternehmen, verfügbar unter: <<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/flughafen/index.html>> (Zugriff: 2018-02-20).

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** (Hg.) **o.J.c**: Verkehr, verfügbar unter: <<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/index.html>> (Zugriff: 2018-03-28).

**Deutsche Bahn AG** (Hg.) **o.J.**: Platooning – DB Schenker und MAN testen 2018 zwischen München und Nürnberg, verfügbar unter: <[https://www.deutschebahn.com/de/Digitalisierung/autonomes\\_fahren\\_neu/platooning-1206838](https://www.deutschebahn.com/de/Digitalisierung/autonomes_fahren_neu/platooning-1206838)> (Zugriff: 2018-06-03).

**DHL Express Germany GmbH** (Hg.) o.J.: Export, verfügbar unter: <<https://www.dhl.de/de/geschaeftskunden/express/produkte-und-services/export.html>> (Zugriff: 2018-04-20).

**DPD Direct Parcel Distribution Austria GmbH** (Hg.) o.J.: Für dringende Fälle – Samstagszustellung, verfügbar unter: <[https://www.dpd.com/at/home/produkte\\_services/zusatzleistungen2/samstags\\_zustellung](https://www.dpd.com/at/home/produkte_services/zusatzleistungen2/samstags_zustellung)> (Zugriff: 2018-04-24).

**enuvo GmbH** (Hg.) o.J.: Features, verfügbar unter: <<https://www.umfrageonline.com/features>> (Zugriff: 2018-04-28).

**Eurosender d. o. o.** (Hg.) o.J.: Commande, verfügbar unter: <[https://www.eurosender.com/?mod=store&action=cart&on=1&to\\_id=16&from\\_id=23&packages=1&pallets=0&lang=fr](https://www.eurosender.com/?mod=store&action=cart&on=1&to_id=16&from_id=23&packages=1&pallets=0&lang=fr)> (Zugriff: 2018-04-20).

**Flevobird Logitiek** (Hg.) **2017a**: Prijzen 2017, verfügbar unter: <<https://www.flevobird.nl/prijzen-en-betaling/>> (2018-04-20).

**Flevobird Logitiek** (Hg.) **2017b**: Bagageservice voor u een last minder, verfügbar unter: <<https://www.flevobird.nl/bagageservice/>> (Zugriff: 2018-04-20).

**Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research** (Hg.) **2014**: Das Projekt SMARTSET, verfügbar unter: <[http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2014/0814/doc/EPOMM\\_eupdate\\_DE.pdf](http://www.epomm.eu/newsletter/v2/content/2014/0814/doc/EPOMM_eupdate_DE.pdf)> (Zugriff: 2018-06-03).

**Futurezone GmbH** (Hg.) **2018**: ÖBB – Mit HoloLens, 3D-Druck und KI in die Zukunft, Artikel vom 09.02.2018, verfügbar unter: <[https://futurezone.at/b2b/oebb-mit-hololens-3d-druck-und-ki-in-die-zu-kunft/307.359.496?utm\\_content=buffer9ea89&utm\\_medium=social&utm\\_source=facebook.com&utm\\_campaign=buffer](https://futurezone.at/b2b/oebb-mit-hololens-3d-druck-und-ki-in-die-zu-kunft/307.359.496?utm_content=buffer9ea89&utm_medium=social&utm_source=facebook.com&utm_campaign=buffer)> (Zugriff: 2018-06-03).

**Hermes Logistik GmbH & Co KG** (Hg.) o.J.: Preise für den Versand, verfügbar unter: <<https://www.myhermes.at/privatkunden/produkte-preise/preise-fuer-den-versand.html>> (Zugriff: 2018-04-20).

**Horvath Verlag GmbH** (Hg.) **2016**: Post macht Paketlogistik noch innovativer, Österreichische Verkehrszeitung vom 11.03.2016, verfügbar unter: <<http://www.oevz.com/news/post-macht-paketlogistik-noch-innovativer/>> (Zugriff: 2018-04-26).

**Hotelrepräsentanz & Reisen GesmbH** (Hg.) **o.J.**: Dein Transfer Spezialist – Buche jetzt Dein Transfer Shuttle, verfügbar unter: <<https://www.tirol-taxi.at/de-home>> (Zugriff: 2018-04-21).

**Insam Express di Rifesser Giuseppe Antonio** (Hg.) **o.J.**: Prezzi, verfügbar unter: <<https://www.insamexpress.it/it/preise.asp?id=03&lang=it>> (Zugriff: 2018-04-20).

**Kautzky, Hannes; Pascher, Manfred; Golling, Leonore; Essenschläger, Helmut** (Hg.) **o.J.**: Vom Sommertourismus zum Zweisommertourismus, verfügbar unter: <<http://www.tirolmultimedial.at/tmm/themen/1703v.html>> (Zugriff: 2018-03-22).

**Kommunikationsbüro Ulmer GmbH** (Hg.) **o.J.a**: Gemeinsam neue Mobilität erforschen, verfügbar unter: <[http://www.reallabor-schorndorf.de/wp-content/uploads/2016/08/180221\\_Allgemeiner-Flyer-1.pdf](http://www.reallabor-schorndorf.de/wp-content/uploads/2016/08/180221_Allgemeiner-Flyer-1.pdf)> (Zugriff: 2018-05-31).

**Kommunikationsbüro Ulmer GmbH** (Hg.) **o.J.b**: Flexibles Bussystem für Schorndorf, verfügbar unter: <<https://www.reallabor-schorndorf.de>> (Zugriff: 2018-05-31).

**Luggage Free** (Hg.) **o.J.a**: Domestic and international Pricing, verfügbar unter: <<https://www.luggagefree.com/pricing/>> (Zugriff: 2018-04-20).

**Luggage Free** (Hg.) **o.J.b**: How it works, verfügbar unter: <<https://www.luggagefree.com/how-it-works/>> (Zugriff: 2018-04-20).

**Mountain Vision AG** (Hg.) **o.J.**: Startseite, verfügbar unter: <<https://www.laax.com>> (Zugriff: 2018-05-28).

**New Media Online GmbH** (Hg.) **2017**: 92 Millionen für das Tiroler Straßennetz – Asfinag will 2017 Tunnelsicherheit weiter steigern und Verkehrsentlastung vorantreiben, Tiroler Tageszeitung vom 03.03.2017, verfügbar unter: <<http://www.tt.com/panorama/verkehr/12689491-91/92-millionen-für-das-tiroler-straßennetz.csp>> (Zugriff: 2018-04-03).

**ÖBB-Personenverkehr AG** (Hg.) o.J.: S-Bahn Tirol, verfügbar unter: <<https://web.archive.org/web/20161227142018/https://www.oebb.at/de/entdecken/s-bahn-tirol>> (Zugriff: 2018-04-04).

**ÖBB-Personenverkehr AG** (Hg.) 2016a: Liniennetz Tirol, verfügbar unter: <[https://web.archive.org/web/20171211053824/http://www.oebb.at/file\\_source/reiseportal/entdecken/Allgemeines/S-Bahn/Tirol/Liniennetz\\_Tirol.pdf](https://web.archive.org/web/20171211053824/http://www.oebb.at/file_source/reiseportal/entdecken/Allgemeines/S-Bahn/Tirol/Liniennetz_Tirol.pdf)> (Zugriff: 2018-04-05).

**ÖBB-Personenverkehr AG** (Hg.) 2016b: Die ÖBB betreiben 6 S-Bahn-Linien in Tirol, verfügbar unter: <<https://web.archive.org/web/20161227142018/https://www.oebb.at/de/entdecken/s-bahn-tirol>> (Zugriff: 2018-04-06).

**Österreich Werbung** (Hg.) o.J.: Die Aufgaben der Österreich Werbung – Die Österreich Werbung ist Österreichs nationale Tourismusorganisation, verfügbar unter: <<https://www.austriatourism.com/ueber-uns/aufgaben-der-oesterreich-werbung/>> (Zugriff: 2018-03-27).

**Ötztal Tourismus** (Hg.) o.J.: Saisonzeiten & Ortstaxe – Informationen rund um Saisonzeiten & die Ortstaxe, verfügbar unter: <<https://www.haiming.at/saisonszeiten-winter>> (Zugriff: 2018-03-25).

**Ötztal Tourismus** (Hg.) 2018: Die Ötztal Premium Card, verfügbar unter: <<https://premiumcard.oetztal.com/oetztal-premium-card>> (Zugriff: 2018-04-21).

**Riepl, Wolf** 2015: Signifikanztest bei Mehrfachantworten (SPSS), StatistikinDD, 2:02 – 3:12, YouTube, LLC, am 18.02.2015 veröffentlicht, verfügbar unter: <<https://youtu.be/rG9L8wdJ-oA>> (Zugriff: 2018-05-29).

**Roser, Max** 2018: Tourism – International arrivals by world region, veröffentlicht auf Our World in Data, verfügbar unter: <<https://ourworldindata.org/tourism>> (Zugriff: 2018-02-15).

**Schwarzwald Tourismus GmbH** (Hg.) o.J.: Startseite, verfügbar unter: <<https://www.schwarzwald-tourismus.info>> (Zugriff: 2018-05-29).

**Stadt Innsbruck** (Hg.) 2015: Regionalbahnstudie stellt Verkehrsbetrieben hervorragendes Zeugnis aus, vom 08. Mai 2015, verfügbar unter: <<https://www.ibkinfo.at/regionalbahnstudie>> (Zugriff: 2018-04-04).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017a**: Urlaub- und Geschäftsreisen – Kalenderjahr 2016, Ergebnisse aus den vierteljährlichen Befragungen, Schnellbericht 3.4, verfügbar unter: [https://www.statistik.at/web\\_de/services/publikationen/13/index.html?includePage=detailedView&sectionName=Tourismus&pubId=381](https://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/13/index.html?includePage=detailedView&sectionName=Tourismus&pubId=381) (Zugriff: 2018-02-13).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017b**: Reisegewohnheiten der österreichischen Bevölkerung nach Reisezielen, verfügbar unter: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/069541.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/069541.html) (Zugriff: 2018-02-16).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017c**: Ankünfte, Nächtigungen sowie durchschnittliche Aufenthaltsdauer nach Bundesländern (1995 bis 2017), verfügbar unter: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/beherbergung/ankuenfte\\_naechtigungen/030029.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtigungen/030029.html) (Zugriff: 2018-02-16).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017d**: Ausgaben aus- und inländischer Besucherinnen und Besucher in Österreich 2000 bis 2016, verfügbar unter: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/tourismus-satellitenkonto/wertschoepfung/019849.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/tourismus-satellitenkonto/wertschoepfung/019849.html) (Zugriff: 2018-02-17).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017e**: Tourismus in Österreich – Ergebnisse der Beherbergungsstatistik, Wien, Seite 97-109, verfügbar unter: [http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=112194](http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=112194) (Zugriff: 2018-02-19).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017f**: Bevölkerung zu Jahresbeginn seit 1952 nach Bundesland, verfügbar unter: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand\\_und\\_veraenderung/bevoelkerung\\_zu\\_jahres\\_quartalsanfang/031770.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres_quartalsanfang/031770.html) (Zugriff: 2018-03-21).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017g**: Bevölkerungsveränderung 1.1.2016-1.1.2017 nach Bundesland, verfügbar unter: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand\\_und\\_veraenderung/bevoelkerungsveraenderung\\_nach\\_komponenten/023507.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerungsveraenderung_nach_komponenten/023507.html) (Zugriff: 2018-03-21).

**Statistik Austria** (Hg.) **2017h**: Ankünfte und Nächtigungen im Tourismus-Kalenderjahr 2006 bis 2016, verfügbar unter: <[https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/beherbergung/ankuenfte\\_naechtungen/030028.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtungen/030028.html)> (Zugriff: 2018-01-30).

**Taxi Tirol** (Hg.) **o.J.**: Onlinebuchung Innsbruck Airport & München Airport, verfügbar unter: <<https://www.taxi-tirol.com>> (Zugriff: 2018-04-21).

**Technische Universität Wien** (Hg.) **2015**: Fahrzeuge & Komponenten – KundInnengerechte Reisegepäckbeförderung, August 2015, verfügbar unter: <[https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat\\_244410.pdf](https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_244410.pdf)> (Zugriff: 2018-06-01).

**Tirol Werbung GmbH** (Hg.) **2017**: Analyse Tourismusjahr 2016/17, verfügbar unter: <<https://www.ttr.tirol/statistik/statistik-tirol/tourismusjahr-201617>> (Zugriff: 2018-03-23).

**Tirol Werbung GmbH** (Hg.) **o.J.a**: Interaktive Karte, verfügbar unter: <<https://www.tirol.at/karte>> (Zugriff: 2018-03-26).

**Tirol Werbung GmbH** (Hg.) **o.J.b**: Nützliche Links, verfügbar unter: <<https://www.tirolwerbung.at/tiroler-tourismus/mobilitaet-und-tourismus/mobilitaet-tourismus-links/>> (Zugriff: 2018-05-28).

**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH** (Hg.) **2018**: Flughafen Innsbruck zieht positive Jahresbilanz 2017, Artikel vom 23. Jänner 2018, verfügbar unter: <<https://www.innsbruck-airport.com/de/flughafen-innsbruck-zieht-positive-jahresbilanz>> (Zugriff: 2018-04-14).

**Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH** (Hg.) **o.J.**: Destinationen, verfügbar unter: <<https://www.innsbruck-airport.com/de/passagiere-besucher/flugplan>> (Zugriff: 2018-04-15).

**TNT Express UK Ltd** (Hg.) **o.J.**: Delivery Service, verfügbar unter: <<https://direct.tnt.co.uk/quotes?col=219&dest=16&p=1~25%7C0%7C0%7C0#/results>> (Zugriff: 2018-04-20).

**Travel Light Benelux B.V.** (Hg.) **o.J.**: Koffer – Wij versturen je koffers van groot tot klein, verfügbar unter: <<https://travel-light.nl/Koffer.php>> (Zugriff: 2018-04-20).



**Universität Innsbruck** (Hg.) o.J.: Institut für Geographie, Geographie Innsbruck, Tirol Atlas – Verkehr, verfügbar unter: <<http://tirolatlas.uibk.ac.at/topics/traffic/index.html.de>> (Zugriff: 2018-04-03).

**Verein für Heimatschutz und Heimatpflege in Nord- und Osttirol** (Hg.) o.J.: Die Entwicklung des Tourismus im 19. Jahrhundert, verfügbar unter: <<http://tirol-geschichte.tsn.at/website/geschichte/tirol%20im%2019.%20jh/tourismus-entwicklung.html>> (Zugriff: 2018-03-22).

**Verkehrsverbund Tirol GesmbH** (Hg.) 2017: S-Bahn macht Tirol zum Land der Bahnfahrer, verfügbar unter: <<http://www.vvt.at/page.cfm?vpath=aktuell/presse&genericpageid=10951>> (Zugriff: 2018-04-06).

**Verkehrsverbund Tirol GesmbH** (Hg.) o.J.a: Linienverzeichnis – Regionale Linien, verfügbar unter: <[https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=timetables/mehr-auskunft/neu\\_linienverzeichnis](https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=timetables/mehr-auskunft/neu_linienverzeichnis)> (Zugriff: 2018-04-08).

**Verkehrsverbund Tirol GesmbH** (Hg.) o.J.b: Tarif & Fahrplanauskunft, verfügbar unter: <<http://www.vvt.at/page.cfm?vpath=timetables/journeyplanner>> (Zugriff: 2018-04-10).

**Verkehrsverbund Tirol GesmbH** (Hg.) o.J.c: Linienfahrplan, verfügbar unter: <[http://www.vvt.at/page.cfm?vpath=timetables/mehr-auskunft/line\\_timetables](http://www.vvt.at/page.cfm?vpath=timetables/mehr-auskunft/line_timetables)> (Zugriff: 2018-04-10).

**Weller, Wolfgang** (Hg.) 2011: Das Systemkonzept – ein produktiver Lösungsansatz zur Behandlung technischer und natürlicher Systeme, Seite 11, verfügbar unter: <<https://edoc.hu-berlin.de/bitstream/handle/18452/14154/26jQQloJYc9Oc.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> (Zugriff: 2018-02-11).

**Wiener Linien GmbH & Co KG** (Hg.) o.J.: auto.Bus - Seestadt, verfügbar unter: <<https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/66528/channelId/-4400525>> (Zugriff: 2018-05-31).

**Wirtschaftskammer Österreich** (Hg.) **2017**: Tourismus und Freizeitwirtschaft in Zahlen – Österreichische und internationale Tourismus- und Wirtschaftsdaten, Bundessparte Tourismus und Freizeitwirtschaft, 53. Ausgabe, Seite 17, Mai 2017, Wien, verfügbar unter: <<https://www.wko.at/branchen/tourismus-freizeitwirtschaft/tourismus-freizeitwirtschaft-in-zahlen-2017.pdf>> (Zugriff: 2018-02-19).

**World Tourism Organization (UNWTO)** (Hg.) o.J.: Glossary of tourism terms, Madrid, verfügbar: <<http://statistics.unwto.org/sites/all/files/docpdf/glossaryterms.pdf>> (Zugriff: 2018-01-30).

**World Travel & Tourism Council** (Hg.) **2017**: Travel & Tourism – Economic impact 2017 Austria, London, verfügbar unter: <<https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/austria2017.pdf>> (Zugriff: 2018-02-17).

#### **9.1.4 Fachgespräche**

Gassler, Holger, Leiter der Fokusmärkte und Fluglinienkooperationen, **Tirol Werbung GmbH**, Innsbruck, am **10.01.2018a**.

Johne, Katleen, Strategie und Tourismusentwicklung, **Tirol Werbung GmbH**, Innsbruck, am **10.01.2018b**.

Rauch, Christoph, Destinationsleitung Oetz, Sautens und Haiming-Ochsengarten, **Ötztal Tourismus**, Oetz, am **10.01.2018c**.

Pernetta, Marco, Geschäftsführer des Flughafens Innsbruck, **Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft mbH**, Innsbruck am **10.01.2018d**.

Allinger-Csollich, Ekkehard, Leiter des Sachgebietes Verkehrsplanung, **Tiroler Landesregierung**, Innsbruck, am **24.01.2018**.

Jug, Alexander, Geschäftsführer Verkehrsverbund Tirol GesmbH, **Verkehrsverbund Tirol GesmbH**, am **19.02.2018**.

## 9.2 Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| <b>Abbildung 01:</b> Übersicht der Forschungsfragen und Hypothesen .....  | 15 |
| <b>Abbildung 02:</b> Übersicht zum Aufbau der Arbeit .....  | 19 |
| <b>Abbildung 03:</b> Abgrenzung des Tourismus (anhand der konstruktiven Elemente) .....   | 21 |
| <b>Abbildung 04:</b> UrlauberInnen und Urlaubsreisende .....  | 22 |
| <b>Abbildung 05:</b> Grundformen des Tourismus .....  | 23 |
| <b>Abbildung 06:</b> Arten von Tourismusorten nach durchschnittlicher Aufenthaltsdauer .....                                    | 24 |
| <b>Abbildung 07:</b> Mobilität als Gegenstand der Forschung .....   | 26 |
| <b>Abbildung 08:</b> Systematisierung des touristischen Verkehrs .....  | 28 |
| <b>Abbildung 09:</b> Mobilitätskette im Tourismus .....   | 29 |
| <b>Abbildung 10:</b> Servicekette einer Fluganreise .....   | 30 |
| <b>Abbildung 11:</b> Einflussfaktoren auf die touristische Mobilität .....  | 31 |
| <b>Abbildung 13:</b> Beziehungen zwischen den Teilsystemen und die Einbettung<br>der touristischen Mobilität .....              | 33 |
| <b>Abbildung 12:</b> Beziehungen zwischen den Teilsystemen Verkehr, Fahrzeug und .....  | 33 |
| <b>Abbildung 14:</b> Epochen des Tourismus .....  | 34 |
| <b>Abbildung 15:</b> Verkehrsmittelwahl der ÖsterreicherInnen von 1969 bis 2016<br>(Domestic-, und Outbound Tourism) .....      | 36 |
| <b>Abbildung 16:</b> Internationale Touristenankünfte von 1950 bis 2016 .....   | 37 |
| <b>Abbildung 17:</b> Die zehn am meist besuchten Länder der internationalen<br>Touristenankünfte im Jahr 2016 .....             | 38 |
| <b>Abbildung 18:</b> Vergleich von Inbound-, Outbound- und Domestic-Tourism in<br>Österreich von 1996 bis 2016 .....            | 39 |
| <b>Abbildung 19:</b> Vergleich der Gesamtausgaben des Inbound- und Domestic-Tourism in<br>Österreich von 2000 bis 2016 .....    | 40 |
| <b>Abbildung 20:</b> Saisonale Verteilung des Tourismus in Österreich von 1996 bis 2016 .....                                   | 41 |
| <b>Abbildung 21:</b> Struktur des Flugverkehrs .....  | 43 |
| <b>Abbildung 22:</b> Kommerzielle Flughäfen in Österreich .....   | 44 |
| <b>Abbildung 23:</b> Volkswirtschaftliche Auswirkungen eines Flughafens .....   | 45 |
| <b>Abbildung 24:</b> Ökologische Belastung in Abhängigkeit der Mobilitätskette im Tourismus .....                               | 49 |
| <b>Abbildung 25:</b> Geografische Lage des Untersuchungsgebietes .....  | 51 |
| <b>Abbildung 26:</b> Verwaltungsbezirke des Untersuchungsgebietes .....   | 52 |
| <b>Abbildung 27:</b> Ankünfte und Nächtigungen im Vergleich von 1987-2017 .....   | 54 |
| <b>Abbildung 28:</b> Nächtigungen nach Monaten des Winter- und Sommertourismus<br>im Vergleich von 2006/2007 zu 2016/2017 ..... | 55 |
| <b>Abbildung 29:</b> Nächtigungsverteilung im Sommertourismus 2017 nach (Kreis-)Gemeinden .....                                 | 56 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Abbildung 30:</b> Nächtigungsverteilung im Wintertourismus 2017 nach (Kreis-)Gemeinden .....   | 57  |
| <b>Abbildung 31:</b> Touristische Destinationen im Bundesland Tirol .....   | 59  |
| <b>Abbildung 32:</b> AkteurInnenlandschaft der Tourismusmobilität im Bundesland Tirol .....   | 65  |
| <b>Abbildung 33:</b> Radinfrastruktur und Radverleih im Bundesland Tirol .....  | 72  |
| <b>Abbildung 34:</b> Straßennetz im Bundesland Tirol .....  | 74  |
| <b>Abbildung 35:</b> Bahngrenzübergänge und internationale Achsen .....   | 75  |
| <b>Abbildung 35:</b> Bahnnetz und Verkehrskorridor im Bundesland Tirol .....  | 76  |
| <b>Abbildung 36:</b> Liniennetz der S-Bahn mit Anbindungen zum regionalen Busverkehr .....  | 77  |
| <b>Abbildung 37:</b> Liniennetz und Zonen des Regionallinienverkehrs .....  | 82  |
| <b>Abbildung 38:</b> Streckenportfolio des Flughafens Innsbruck .....   | 87  |
| <b>Abbildung 39:</b> Übersicht des Gepäckservice ausgewählter Herkunftsländer .....   | 91  |
| <b>Abbildung 40:</b> Ablaufschema sowie wesentliche Komponenten des Gepäckservice .....   | 92  |
| <b>Abbildung 41:</b> Übersicht der Tagesverbindungen vom Flughafen Innsbruck in die ausgewählten<br>Urlaubsdestinationen .....  | 95  |
| <b>Abbildung 42:</b> Übersicht der Datenerhebung, -aufbereitung und -analyse .....  | 105 |
| <b>Abbildung 43:</b> Übersicht der soziodemografischen Merkmale der Befragten .....   | 107 |
| <b>Abbildung 44:</b> Altersverteilung der Befragten nach Geschlecht im Sommertourismus .....  | 109 |
| <b>Abbildung 45:</b> Altersverteilung der Befragten nach Geschlecht im Wintertourismus .....  | 109 |
| <b>Abbildung 46:</b> Hauptwohnsitz der Befragten im Sommer- und Wintertourismus .....   | 110 |
| <b>Abbildung 47:</b> Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Alter * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?] .....   | 111 |
| <b>Abbildung 48:</b> Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Alter * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?] .....   | 112 |
| <b>Abbildung 49:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus<br>[Alter * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?] .....   | 112 |
| <b>Abbildung 50:</b> Häufigkeiten genutzter Informationskanäle zur Anreise<br>im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl) .....  | 114 |
| <b>Abbildung 51:</b> Vergleich von wesentlichen Serviceleistungen<br>im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl) .....   | 116 |
| <b>Abbildung 52:</b> Wesentliche Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl<br>im Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl) .....   | 117 |
| <b>Abbildung 53:</b> Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die<br>Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?] ..... | 118 |
| <b>Abbildung 54:</b> Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die<br>Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?] .....       | 118 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Abbildung 55:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus<br>[Würden Sie eine Urlaubsdestination ausschließen, wenn die<br>Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist * Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?] ....            | 119 |
| <b>Abbildung 56:</b> Gründe für das Flugzeug als Verkehrsmittel im<br>Sommer- und Wintertourismus (Mehrfachauswahl) .....   | 121 |
| <b>Abbildung 57:</b> Vergleich der Nutzung eines Gepäckservice nach Gepäckkategorien<br>im Sommer- und Wintertourismus .....  | 123 |
| <b>Abbildung 58:</b> Befehlssprache in Syntax für Signifikanztest eines Mehrfachantwort-Sets<br>[Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der<br>Anreise entscheiden? * Alter] .....                           | 124 |
| <b>Abbildung 59:</b> Kreuztabelle [Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug<br>bei der Anreise entscheiden? * Alter] .....   | 125 |
| <b>Abbildung 60:</b> Verarbeitete Fälle im Sommertourismus [Aus welchen Gründen haben<br>Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entscheiden? * Alter] .....  | 126 |
| <b>Abbildung 61:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommertourismus [Aus welchen Gründen haben<br>Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entscheiden? * Alter] .....  | 126 |
| <b>Abbildung 62:</b> Vergleich über die Mobilitätsnutzung am Urlaubsort im<br>Sommer- und Wintertourismus .....   | 127 |
| <b>Abbildung 63:</b> Häufigkeiten genutzter Verkehrsmittel zur Weiterreise vom<br>Flughafen in die Urlaubsdestination .....   | 128 |
| <b>Abbildung 64:</b> Serviceangebote für die Nutzung von Carsharing am Urlaubsort .....   | 129 |
| <b>Abbildung 65:</b> Verarbeitete Fälle im Sommertourismus<br>[Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? * Alter] .....   | 130 |
| <b>Abbildung 66:</b> Kreuztabelle im Sommertourismus<br>[Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? * Alter] .....   | 130 |
| <b>Abbildung 67:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommertourismus<br>[Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen? * Alter] .....   | 131 |
| <b>Abbildung 68:</b> Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse .....  | 132 |
| <b>Abbildung 69:</b> Zusammenfassung der kritischen Auseinandersetzung .....  | 135 |
| <b>Abbildung 70:</b> Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Alter * Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln) vor Ort aus<br>oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?] ..... | 137 |
| <b>Abbildung 71:</b> Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Alter * Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln)<br>vor Ort aus oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?] .....       | 138 |
| <b>Abbildung 72:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus<br>[Alter * Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln)<br>vor Ort aus oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?] .....   | 138 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Abbildung 73:</b> Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Wie viele Kinder haben Sie? * Wie oft fahren Sie mit folgenden<br>Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug?] .....   | 140 |
| <b>Abbildung 74:</b> Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Wie viele Kinder haben Sie? * Wie oft fahren Sie mit folgenden<br>Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug?] .....   | 140 |
| <b>Abbildung 75:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus<br>[Wie viele Kinder haben Sie? * Wie oft fahren Sie mit folgenden<br>Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Sommerurlaub - Flugzeug?] .....   | 141 |
| <b>Abbildung 76:</b> Verarbeitete Fälle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im<br>Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? *<br>Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die<br>Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?] ..... | 142 |
| <b>Abbildung 77:</b> Kreuztabelle im Sommer- und Wintertourismus<br>[Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im<br>Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? *<br>Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die<br>Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?] .....       | 143 |
| <b>Abbildung 78:</b> Chi-Quadrat-Test im Sommer- und Wintertourismus<br>[Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im<br>Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen? *<br>Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die<br>Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?] .....   | 144 |
| <b>Abbildung 79:</b> Zusammenfassung der Hypothesenüberprüfung .....  | 145 |
| <b>Abbildung 80:</b> Übersicht der Lösungsansätze .....   | 147 |
| <b>Abbildung 81:</b> Systematisierung des Ansatzes 1 „Digitale Vernetzung der<br>Informations- und Buchungssysteme“ .....   | 151 |
| <b>Abbildung 82:</b> Systematisierung des Ansatzes 2 „Sicherstellung und Vernetzung<br>touristischer Vor-Ort-Mobilität“ .....   | 157 |
| <b>Abbildung 83:</b> Systematisierung des Ansatzes 3<br>„GepäckLos 2.0 – Innovatives Gepäck-Logistiksystem“ .....   | 161 |
| <b>Abbildung 84:</b> Zusammenfassung der Lösungsansätze .....   | 163 |

### 9.3 Abkürzungsverzeichnis

|                |   |
|----------------|---|
| AG             | Aktiengesellschaft  |
| ASFINAG        | Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft |
| BIP            | Bruttoinlandsprodukt  |
| BMN            | Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus              |
| BMVIT          | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie       |
| BMWFJ          | Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend            |
| BMWFW          | Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft    |
| BSc.           | Bachelor of Science   |
| B.T.           | Bundesland Tirol  |
| B.V.           | Abkürzung für eine niederländische Kapitalgesellschaft          |
| bzw.           | beziehungsweise   |
| ca.            | circa   |
| Co.            | Compagnie   |
| df             | Freiheitsgrad   |
| Ch.            | Christus  |
| CRS            | Common Reporting Standard                                       |
| DB             | Deutsche Bahn   |
| d. h.          | das heißt   |
| DHL            | Akronym eines Unternehmens                                      |
| Dipl.-Ing.; DI | Diplom Ingenieur  |
| d.o.o.         | Kurzbezeichnung für die Unternehmensform GmbH oder GesmbH       |
| DPD            | Dynamic Parcel Distribution                                     |
| Dr.            | Doktor  |
| ebd.           | ebenda; ebendort  |
| ECAC           | European Civil Aviation Conference                              |
| ECAD           | European Center for Aviation Development                        |
| et al.         | et alii; et aliae (= „und andere“)                              |
| etc.           | et cetera (= „und die übrigen Dinge“)                           |
| ETH            | Eidgenössische Technische Hochschule                            |
| EU             | Europäische Union   |
| e. V.          | Ins Vereinsregister eingetragener Vereinsname                   |
| f.             | folgend   |
| ff.            | folgende  |
| FH             | Fachhochschule  |



---

|                 |   |
|-----------------|---|
| ggf.            | gegebenenfalls  |
| GmbH; GesmbH    | Gesellschaft mit beschränkter Haftung                       |
| Hg.             | Herausgeber; Herausgeberin                                  |
| IATA            | International Air Transport Association                     |
| ICAO            | International Civil Aviation Organization                   |
| ICE             | Intercity-Express   |
| inkl.           | inklusive   |
| ISBN            | Internationale Standardbuchnummer                           |
| ISSN            | Internationale Standardseriennummer                         |
| ITW             | Instituts für Tourismuswirtschaft                           |
| JAA             | Joint Aviation Authorities                                  |
| KdF             | Kraft durch Freude  |
| KG              | Kommanditgesellschaft                                       |
| kg              | Kilogramm   |
| KI              | Künstliche Intelligenz                                      |
| km              | Kilometer   |
| km <sup>2</sup> | Quadratkilometer  |
| km/h            | Kilometer pro Stunde  |
| m               | Meter   |
| Ldt             | Limited, Bezeichnung für eine Kapitalgesellschaft           |
| LLC             | Limited Liability Company                                   |
| Mag.            | Magister; Magistra  |
| MAN             | Akronym eines Fahrzeug- und Maschinenbaukonzern             |
| max.            | maximal   |
| min             | Minute; Minuten   |
| mind.           | mindestens  |
| Mio.            | Millionen   |
| Mrd.            | Milliarden  |
| n; N            | Anzahl gültiger Fälle                                       |
| N/A             | nicht verfügbar   |
| NUTS            | Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik           |
| OCR             | Optical Character Recognition; automatisierte Texterkennung |
| OG              | Offene Gesellschaft   |
| o.J.            | ohne Jahr   |
| OÖ              | Oberösterreich  |

---

|          |   |
|----------|---|
| ÖBB      | Österreichische Bundesbahn                        |
| Ö-LUFU   | Österreichisches Luftfahrtunternehmen             |
| ÖPNV     | Öffentlicher Personennahverkehr                   |
| PDF      | Parton Distribution Function                      |
| Pkw      | Personenkraftwagen                                |
| REX      | Regional-Express                                  |
| S-Bahn   | Schnellbahn                                       |
| SPSS     | Statistical Package for the Social Sciences       |
| St.      | Sankt   |
| Std.     | Stunden   |
| TIRIS    | Geografisches Informationssystem des Landes Tirol |
| TNT      | Akronym eines Unternehmens                        |
| TU       | Technische Universität                            |
| UK       | United Kingdom                                    |
| UN       | United Nation                                     |
| UNWTO    | United Nation World Tourism Organization          |
| USA      | United States of America                          |
| v.       | vor   |
| VAT      | value added tax; Umsatzsteuer                     |
| VVT      | Verkehrsverbund Tirol                             |
| VGD      | Verband der Geschichtslehrer Deutschlands e. V.   |
| vgl.     | vergleiche (Angaben bei indirekte Zitate)         |
| Z        | Zeile   |
| z.B.     | zum Beispiel                                      |
| §        | Paragraphenzeichen für Gesetzestexte              |
| %        | Prozentzeichen für Größenverhältnisse             |
| €        | Eurozeichen, Währungssymbol                       |
| £        | Pound, Währungssymbol                             |
| &        | Et-Zeichen (= „und“)                              |
| $\alpha$ | Alphafaktor                                       |

## **10 ANHANG**

Der Anhang dient als Unterstützung für ein besseres Textverständnis und enthält die zur Untersuchung eingesetzten Fragebögen, welche in insgesamt vier Versionen vorzufinden sind, sowie auch den Interview-Leitfaden.

- 10.1 Anhang I: Fragebogen im Sommertourismus (deutsch)**
- 10.2 Anhang II: Fragebogen im Sommertourismus (english)**
- 10.3 Anhang III: Fragebogen im Wintertourismus (deutsch)**
- 10.4 Anhang IV: Fragebogen im Wintertourismus (englisch)**
- 10.5 Anhang V: Online-Fragebogen im Sommertourismus (deutsch)**
- 10.6 Anhang VI: Online-Fragebogen im Wintertourismus (deutsch)**
- 10.7 Anhang VII: Interview-Leitfaden**

### 10.1 Anhang I: Fragebogen im Sommertourismus (deutsch)



#### Flughafenbefragung

Sehr geehrte Damen und Herren!



Diese Umfrage ist Teil eines wissenschaftlichen Projekts zum Mobilitätsverhalten im Sommerurlaub und soll Erkenntnisse zu Hürden und Anreize für einen autofreien Sommerurlaub in Österreich schaffen. Ihre Teilnahme an der Befragung hilft dem Erreichen dieses Ziels!

Dieser Fragebogen wird maschinell verarbeitet. Bitte kreuzen Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung direkt das Feld an:

Bitte geben Sie den ausgefüllten Fragebogen an unser Befragungspersonal zurück. Vielen Dank für Ihre Mithilfe! Wir wünschen Ihnen noch eine angenehme Reise!

#### Allgemeine Fragen

##### 1. Alter

- Bis 19     20 - 29     30 - 39     40 - 49
- 50 - 59     60 - 69     70 - 79     80 und älter

##### 3. Wie oft verwenden Sie öffentliche Verkehrsmittel?

|                | Täglich               | Mehrmals wöchentlich  | Mehrmals monatlich    | Mehrmals jährlich     | Seltener              | Nie                   |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Innerstädtisch | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| National       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| International  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

##### 5. Aus welchem Land kommen Sie?

- Österreich     Schweiz     Deutschland
- Belgien     Niederlande     Polen
- Vereinigtes Königreich     Dänemark     Sonstiges: \_\_\_\_\_

##### 8. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern (max. 14 Jahre) per Flugzeug in den Sommerurlaub gereist?

- Ja     Nein    Wenn "Nein" setzen Sie bitte bei Frage 10 fort.

##### 2. Geschlecht

- Männlich     Weiblich

##### 4. Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?

- in einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet)
- in einer Stadt am Stadtrand
- in der Vorstadt
- in ländlichem Gebiet, innerhalb eines Orts
- in ländlichem Gebiet, außerhalb des Orts

##### 6. Nennen Sie uns bitte die Postleitzahl Ihres Heimatortes:

\_\_\_\_\_

##### 7. Wie viele Kinder haben Sie?

- Keines     2 Kinder     Mehr als 3 Kinder
- 1 Kind     3 Kinder

##### 9. Wie alt waren Ihre bzw. die Ihnen nahestehenden Kinder als Sie das letzte Mal mit ihnen mit dem Flugzeug in den Urlaub gereist sind? (Mehrfachnennungen möglich.)

- 0-2 Jahre     3-6 Jahre     7-14 Jahre

#### Reise Sommerurlaub

In den folgenden Fragen wird oft der Begriff „Sommerurlaub“ verwendet. Darunter wird für diese Umfrage ein Urlaub unter sommerlichen Temperaturen mit z.B. Wandern, Schwimmen, Bergsteigen, Klettern, Paragliding, Fahrradfahren, Golfen, Rafting auf Gebirgsflüssen, Segeln, Kitesurfen usw. definiert.

##### 10. Vor wie vielen Jahren sind Sie das letzte Mal in den Sommerurlaub gefahren?

- Diesen Sommer     Vor 6- 10 Jahren
- Letzten Sommer     Vor mehr als 10 Jahren
- Vor 2-5 Jahren     Noch nie

Waren Sie vor mehr als 10 Jahren oder noch nie im Sommerurlaub, dann setzen Sie bitte mit den Fragen 32 - 39 zum Thema 'Carsharing' fort (2. Fragebogen, 1. Seite). Danach endet für Sie die Befragung. Wenn Sie möchten können Sie offene Kommentare am Ende dieses Fragebogens (Frage 48) ergänzen. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

##### 11. Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtägigen Sommerurlaub?

|                               | Mehrmals jährlich     | Einmal jährlich       | Seltener              | Nie                   |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bahn                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fernbus                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisebus - organisierte Reise | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flugzeug                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eigenes Auto                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mietauto                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

##### 15. Wie häufig nutzen Sie folgende Mobilitätsformen am Sommerurlaubsort?

|                            | Mehrmals täglich      | Täglich               | Mehrmals wöchentlich  | Nie                   |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Eigenes Auto               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mietauto                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Öffentliche Verkehrsmittel | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Wanderbus                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

##### 12. Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?

- Ja     Nein

##### 13. Wie häufig steht Ihnen bei Bedarf im Alltag ein Auto zur Verfügung?

- Jederzeit     Nie
- Gelegentlich     Ich besitze keinen Führerschein

##### 14. Leihen Sie sich eine Ausrüstung (für z.B. radfahren, segeln) vor Ort aus oder nutzen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?

- Ausleihen     Eigene     Verschieden

##### 16. Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen?

- Öfter als halbstündlich     Zweimal am Tag
- Halbstündlich     An ausgewählten Tagen (für Ausflugsfahrten)
- Stündlich     Ich würde keinen öffentlichen Verkehr nutzen.
- Mehrmals am Tag

**BITTE WENDEN!**

**17. Aus welchen Gründen fahren Sie nicht oder selten mit der Bahn in den Sommerurlaub? (maximal 5 Antworten)**

- Preis
- Sportgerätetransport
- Lange Reisedauer
- Anstrengend
- Mangelnde Mobilität vor Ort
- Umsteigen
- Unzuverlässig
- Personenanzahl
- Fehlende Informationen
- Wege zum und vom Bahnhof
- Unflexibel
- Fehlende Privatsphäre
- Gepäcktransport
- Unkomfortabel
- Ziel mit der Bahn nicht direkt erreichbar
- Sonstiges: \_\_\_\_\_
- Keiner der genannten Gründe
- Ich fahre oft und gerne mit der Bahn in den Sommerurlaub!

**Buchung Sommerurlaub**

**18. Welche Buchungsvarianten für Ihre Sommerurlaubsreise nützten sie bisher? (Mehrfachnennungen möglich.)**

- Reisebüro
- Snowtrex
- Telefonisch übers Hotel
- Trip Advisor
- Onlineplattform über das Hotel
- Expedia
- Onlineplattform über die Urlaubsdestination
- Trivago
- Per E-Mail an das Hotel
- Checkfelix
- Booking.com
- Sonstige: \_\_\_\_\_

**20. Wie informieren Sie sich über Mobilitätsangebote vor Ort in Ihrem Sommerurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich.)**

- Online über die Urlaubsdestination
- Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)
- Online über das Hotel
- Telefonisch
- Über ein Reisebüro
- Fahrplanfolder (z.B.: Homepage eines Verkehrsunternehmens)
- Fahrplanaushang an der Haltestelle
- Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps)
- Ich informiere mich nicht.
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

**19. Wie würden Sie Mobilitätsangebote am Sommerurlaubsort am liebsten buchen?**

- Benötige ich nicht.
- Online, mit der Reisebuchung
- Anmeldung in einer Zentrale am Urlaubsort
- Beim Ticketautomat bei der Station
- Anmeldung im Hotel/in der Pension
- Direkt beim Busfahrer
- Online, getrennt von der Reisebuchung

**21. Wie informieren Sie sich im Vorhinein über die Anreise zu Ihrem Sommerurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich.)**

- Online über die Urlaubsdestination
- Online über Kundenkommentare (z.B.: Trip Advisor)
- Online über das Hotel
- Über das Verkehrsunternehmen
- Über ein Reisebüro
- Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps)
- Ich informiere mich nicht.
- Ich gebe das Ziel bei der Abfahrt ins Navi ein.
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

**22. Wie wichtig wären Ihnen folgende Rahmenbedingungen, um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus) für Ihre Sommerurlaubsreise zu wählen?**

|   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Schnellere Anreise per Bahn/Bus als mit eigenem PKW   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Sportgeräteverleih am Urlaubsort (z.B.: Rad)  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Shuttleservice zwischen Bahnhof, Unterkunft und Ausflugszielen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Angebot von Mietautos am Urlaubsort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Organisierter Gepäcktransport vom Wohnort bis zur Unterkunft  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Carsharing-Angebot  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostengünstige Pauschalangebote, welche die Anreise mit Bus/Bahn inkludieren                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Möglichkeit, während der Urlaubsreise den eigenen PKW am Wohnort vermieten zu können.   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Unterstützung für das Gepäck beim Ein- und Aussteigen in den Zug/Bus bzw. beim Umsteigen                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Belohnung des umweltbewussten Verhaltens durch Gutscheine und Rabatte (z.B. Restaurantgutscheine)                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit das eigene Fahrrad in Bus/Bahn mitzunehmen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Kein Einbußen bei der Flexibilität  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostenlose Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Zielgebiet für Gäste, die mit Bahn/Bus anreisen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Sonderrabatte auf die Nutzung bestimmter Einrichtungen in der Urlaubsregion (z.B. Museen, Lifttickets) bei Anreise mit Bahn/Bus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**23. Wenn es ein/e App/Webportal gäbe, dass die gesamte Reise plant und Buchungen für Ihre Sommerreise abwickelt, wie wichtig wäre Ihnen folgende Serviceleistungen?**

|  | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hotelbuchung                                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Buchung der Mobilität vor Ort                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung Anreise (Bahn, Fernbus, Flug)              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Buchung Carsharing Auto                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice zuhause zum Bahnhof/Flughafen         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Erinnerungsfunktion für Reiseereignisse               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice vom Bahnhof/ Flughafen zum Urlaubsort | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Flug- und Bahnverspätungen in Echtzeit                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gepäckservice                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Gate-/Bahnsteigänderungen                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Freizeitaktivitätenbuchung                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Alternative Flug- und Bahnverbindungen                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Restaurantreservierungen                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Empfehlung eines wetter-angepassten Freizeitprogramms | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |



## Flughafenbefragung - Teil 2



Vielen Dank, dass Sie auch beim 2. Teil unserer Befragung teilnehmen. Dieser widmet sich dem Themen Reisen mit Gepäck und Carsharing. Unter anderem wird Ihnen ein System für Reisegepäck vorgestellt, welches die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern sollte.

Dieser Fragebogen wird maschinell verarbeitet. Bitte kreuzen Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung direkt das Feld an:

Bitte geben Sie den ausgefüllten Fragebogen an unser Befragungspersonal zurück. Vielen Dank für Ihre Mithilfe! Wir wünschen Ihnen noch eine angenehme Reise!

### Weiterreise vom Flughafen

24. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zum Sommerurlaubsort zu gelangen?

- Öffentliche Verkehrsmittel
- Taxi
- Carsharing
- Ich fliege nicht in den Sommerurlaub.
- Mietauto
- Abholung mit Auto durch Freunde/Familie
- Shuttleservice
- Sonstiges:

25. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zu einem sonstigen Urlaubsort (z.B. Winterurlaub, Thermenurlaub) zu gelangen?

- Öffentliche Verkehrsmittel
- Taxi
- Carsharing
- Ich fliege nicht in den Urlaub.
- Mietauto
- Abholung mit Auto durch Freunde/Familie
- Shuttleservice
- Sonstiges:

### Aktuelle Sommerurlaubsreise

26. Befinden Sie sich gerade auf der Fahrt zu Ihrem Sommerurlaub oder zurück nach Hause vom Sommerurlaub?

- ja
- Nein

Wenn "Nein" setzen Sie bitte bei Frage 32 fort.

27. Wohin fahren Sie auf Sommerurlaub? \_\_\_\_\_

28. Wie weit war/ist Ihr Anreiseweg von zuhause zum Sommerurlaubsort? \_\_\_\_\_ km

29. Wie lange dauert/e Ihre Anreise von zuhause bis zur Unterkunft? \_\_\_\_\_ h

30. Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entschieden? (maximal 5 Antworten)

- Preis
- Entfernung
- Gute Mobilitätsangebote vom/zum Flughafen
- Flexibel
- Gepäcktransport
- Sportgerätetransport
- Wenig Umsteigen
- Kurze Wege zum und vom Flughafen
- Komfortabel
- Kurze Reisedauer
- Zuverlässig
- Gute Informationen über die Anreise
- Gute Privatsphäre
- Sicherheit
- Personenanzahl
- Ziel nahezu direkt erreichbar mit dem Flugzeug
- Keiner der genannten Gründe

31. Gab es bei der Anreise Probleme? (Mehrfachnennungen möglich.)

- Nein
- Ja, Probleme mit Gepäck/Gepäcktransport
- Ja, Probleme beim Umstieg
- Ja, Unzufriedenheit mit Komfort
- Ja, Anschluss verpasst
- Ja, sonstiges: \_\_\_\_\_

### Spezielle Fragen zum Thema Carsharing

Carsharing - Die Benutzung zur Verfügung gestellter Autos von verschiedenen Personen gegen Gebühr. Im Folgenden wird zwischen zwei Varianten unterschieden: **Stationsbasiert**: Abholung und Rückgabe an fixen Standorten. **Free-Floating**: Abholung und Rückgabe innerhalb abgegrenzter Gebiete.

32. Sind Sie über das Thema Carsharing bereits informiert?

- Ja, ich habe mich aktiv mit dieser Thematik beschäftigt (z.B. im Internet oder durch Informationsbroschüren)
- Ich habe schon einige Male zufällig vom Carsharing gehört.
- Nein, aber das Thema interessiert mich.
- Nein, ich interessiere mich nicht für diese Thematik.

33. Sind Sie bei einem oder mehreren der folgenden Carsharing-Anbieter registriert?

- Car2Go
- DriveNow
- ZipCar
- Flinkster
- Caruso
- Mobility (Carsharing der SBB)
- Bei keinem
- Sonstige: \_\_\_\_\_

34. Wie oft nutzen Sie Carsharing im Alltag?

|                 | Täglich               | Mehrmals pro Woche    | Mehrmals pro Monat    | Mehrmals pro Jahr     | Seltener              | Nie                   |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Stationsbasiert | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Free-Floating   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

36. Für welche Zwecke würden Sie Carsharing nutzen wollen? (Mehrfachnennungen möglich)

|  | Stationsbasiert          | Free-Floating            |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Anreise/Abreise (letzte Meile)                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ausflüge (z.B.: zu Freizeiteinrichtungen, Wanderrouten etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Besorgungen, Einkäufe  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Unvorhergesehenes (z.B.: Arztbesuche etc.)                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sonstige: _____  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

35. Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen?

- Ja. Aber nur, wenn ich einen Anbieter nutzen kann, bei dem ich bereits registriert bin.
- Ja, auch wenn ich mich registrieren müsste.
- Nein, ich würde Carsharing nicht nutzen.
- Nein, ich würde lieber ein Mietauto (bzw. stationsbasiertes Carsharing) mit Ausgabe am Bahnhof/Flughafen für die gesamte Dauer des Aufenthalts bevorzugen.
- Nein, ich brauche kein Auto am Urlaubsort.
- Nein, ich würde mein eigenes Auto nutzen.

**37. Wäre ein Carsharing-Angebot am Urlaubsort für Sie ein Anreiz, auf die Anreise mit einem eigenen PKW zu verzichten?**  
 Ja  Nein

**38. Wären Sie bereit, für Einwegfahrten (keine Rückfahrt) einen Aufschlag zu bezahlen?**  
 Ja  Nein

**39. Welche der nachstehenden Carsharing - Angebote wären für Sie interessant, damit Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen würden?**

|  | Sehr interessant      | Interessant           | Wenig interessant     | Uninteressant         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Ausborgen an einem fixen Standort in der Urlaubsregion (z.B.: Hotel) und Rückgabe am selben Standort.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausborgen an einem fixen Standort (z.B.: Flughafen) und Rückgabe an einem anderen fixen Standort (z.B.: Hotel).  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Auffinden eines Fahrzeuges mittels App in einem abgegrenzten Gebiet (z.B. Ortszentrum) und Rückgabe an einem beliebigen Standort im selben Gebiet (Free-Floating).                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Auffinden eines Fahrzeuges mittels App in einem abgegrenzten Gebiet (z.B. Ortszentrum) und Rückgabe in einem anderen Gebiet (z.B. innerhalb eines anderen Ortszentrums) (Free-Floating). | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Günstige Angebote für das Ausborgen von Fahrzeugen in entlegenen Bereichen und Rückgabe in zentralen Zonen.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Preisstaffelungen für Tages- oder Mehrtagesfahrten.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**Reisen mit Gepäck**

Stellen Sie sich vor, Ihr Gepäck wird separat von Tür-Zu-Tür befördert und Sie haben bei der kompletten An- und Heimreise nur Handgepäck bei sich.

**40. Würden Sie einen entsprechenden Service bei einer Sommerurlaubsreise nutzen?**  
 Ja  Eher ja  Eher nein  Nein

**42. Für welches Gepäck würden Sie im Sommer einen entsprechenden Gepäckservice nutzen?**

|                          | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Reisegepäck bis 10 kg    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck 11 bis 23 kg | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck über 23 kg   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sommersportgeräte        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**43. Würde eine Sendungsverfolgung (z.B. telefonisch oder online) dazu beitragen, dass Sie eine Gepäckserviceleistung eher nützen?**  
 Ja  Eher nein  
 Eher ja  Nein

**45. Würden Sie extra dafür bezahlen, dass Sie das Gepäck möglichst spät abgeben könnten und es am Urlaubsort trotzdem gleichzeitig bekommen würden?**  
 Ja  Nein  Weiß Nicht

**45.1. Wenn Ja, wie viel (in Euro)?** \_\_\_\_\_

**41. Sprechen folgende Gründe im Sommerurlaub gegen einen Gepäckservice?**

|   | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Unbekanntheit des Gepäckservices                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reise mit wenig Gepäck  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Planungsaufwand   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Beschädigung  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Verlust   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst, dass das Gepäck zu spät ankommt.                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zu hoher Preis  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erforderliche Anwesenheit zuhause bei Gepäckabholung                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eventuelle erforderliche Anwesenheit am Urlaubsort bei Gepäckabholung | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**44. Wann könnte Ihr Gepäck für den Sommerurlaub frühestens bei Ihnen abgeholt werden/können Sie es abgeben?**

Bis zu 3 Tagen vor Reisebeginn  Bis zu 12 h vor Reisebeginn  
 Bis zu 2 Tagen vor Reisebeginn  Bis zu 6 h vor Reisebeginn  
 Bis zu 1 Tag vor Reisebeginn  Bis zu 1 h vor Reisebeginn

**46. Würden Sie extra dafür bezahlen, um sich das Abhol- bzw. Zustellzeitfenster selbst aussuchen zu können?**  
 Ja  Nein  Weiß Nicht

**46.1. Wenn Ja, wie viel (in Euro)?** \_\_\_\_\_

**47. Hätten Sie alternativ Interesse an einem Service bei dem Ihr Gepäck nur vom Zielflughafen direkt in Ihre Unterkunft gebracht wird?**  
 Die unmittelbare Weiterreise vom Flughafen zur Unterkunft ohne Wartezeiten und ohne Gepäck wäre dadurch möglich.  
 Sehr interessant  Interessant  Wenig interessant  Uninteressant

**48. Sonstige Anmerkungen/Verbesserungsvorschläge:**

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

## 10.2 Anhang II: Fragebogen im Sommertourismus (english)



### Airport Survey



Dear Ladies and Gentlemen!

This survey is part of a scientific project on mobility behaviour during the summer holiday and is intended to provide insights into hurdles and incentives for a car-free summer holiday in Austria. Your participation in the survey helps to achieve this goal!

This questionnaire is processed by machine. In the interest of optimal data collection please mark the box:

Please return the completed questionnaire to our survey staff. Thank you for your help! We wish you a pleasant trip!

### General Questions

**1. Age**

- up to 19    20 - 29    30 - 39    40 - 49  
 50 - 59    60 - 69    70 - 79    80 or older

**3. How often do you use public transport?**

|               | Daily                 | Several times weekly  | Several times monthly | Several times yearly  | Less often            | Never                 |
|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Inner-city    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| National      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| International | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**5. What country are you from?**

- Austria    Switzerland    Germany  
 Belgium    Netherlands    Poland  
 United Kingdom    Denmark    Other: \_\_\_\_\_

**8. Have you travelled to your summer holiday by airplane with your children (max. 14 years of age) in the last 5 years?**

- Yes    No   **If "No" please continue with question 10.**

**2. Gender**

- Male    Female

**4. Where is your main residence?**

- in a city in a central location (in a densely built area)  
 in a town on the outskirts of town  
 in a suburb  
 in a rural area, within a village  
 in a rural area, outside of a village

**6. Please tell us the postal code of your home town:**

\_\_\_\_\_

**7. How many children do you have?**

- None    1 Child    2 Children  
 3 Children    More than 3 children

**9. How old were your children the last time you travelled by airplane with them on holiday? (Multiple choices possible).**

- 0-2 Years    3-6 Years    7-14 Years

### Travel Summer Holiday

The term "summer holiday" is often used in the following questions. For this survey, a summer holiday is defined as: a holiday under summer temperatures with e.g. hiking, swimming, mountain climbing, rock climbing, paragliding, bicycling, golfing, rafting on mountain rivers, sailing, kite surfing etc.

**10. How many years ago did you last travel for a summer holiday?**

- This summer    6-10 years ago  
 Last summer    More than 10 years ago  
 2-5 years ago    Never

**If more than 10 years ago or you have never been on a summer holiday, please continue with questions 32 - 39 on the topic of 'Carsharing' (2nd questionnaire, page 1). Thereafter, you are finished with the survey. If you wish, you can add open comments at the end of this questionnaire (question 48). Thank you for your participation!**

**11. How often do you travel to a multi-day summer holiday with the following means of transport?**

|                           | Several times yearly  | Once yearly           | Less often            | Never                 |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Train                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Inter-city bus            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tour bus - organised tour | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Airplane                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Own car                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rental car                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**15. How often do you use the following forms of mobility at a summer holiday destination?**

|                    | Several times daily   | Daily                 | Several times weekly  | Never                 |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Own car            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rental car         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Public bus service | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Hike bus           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**12. Would you exclude a summer holiday destination if the use of a car is prohibited in the town?**

- Yes    No

**13. How often is a car available to you in your daily life?**

- Any time    Never  
 Occasionally    I do not have a driving license

**14. Do you rent equipment on-site (e.g. for bicycling, sailing) or do you use your own equipment in the summer holiday?**

- Rent    Own    Variable

**16. To be prepared to use it, how often should public transport/shuttle services drive to a summer holiday destination?**

- More often than half-hourly    2 times a day  
 Half-hourly    On selected days (for excursions)  
 Hourly    I would not use public transport.  
 Several times a day

**Please turn!**



**17. For which reasons do you not travel or seldom travel by train in the summer holiday? (maximum of 5 answers)**

- Price
- Lack of mobility on-site
- Lack of information
- Luggage transport
- None of the stated reasons
- Sports equipment transport
- Change of trains
- Ways to and from the station
- Uncomfortable
- I travel often and gladly by train in the summer holiday!
- Long travel time
- Unreliable
- Inflexible
- Destination not directly accessible by train
- Exhausting
- Number of persons
- Lack of privacy
- Other: \_\_\_\_\_

**Booking Summer Holiday**

**18. Which booking options have you used so far for your summer holiday travel? (Multiple choices possible.)**

- Travel agency
- By telephone about the hotel
- Online platform about the hotel
- Online platform about the holiday destination
- Per e-mail to the hotel
- Booking.com
- Snowtrex
- Trip Advisor
- Expedia
- Trivago
- Checkfelix
- Other: \_\_\_\_\_

**20. How do you inform yourself about on-site mobility at your summer holiday destination? (Multiple choices possible.)**

- Online about the holiday destination
- Online about the hotel
- At a travel agency
- Timetable notice board at the station
- I do not inform myself
- Online from customer comments (e.g. Trip Advisor)
- By telephone
- Timetable brochure (e.g. Homepage of a transport company)
- Through an online map service (e.g. GoogleMaps)
- Other: \_\_\_\_\_

**19. How would you prefer to book mobility offers at a summer holiday destination?**

- I do not need it.
- Registration at a central office at the holiday destination
- Registration at the hotel/inn
- Online, separate from the travel booking
- Online, with the travel booking
- At the ticket machine in the station
- Directly from the bus driver

**21. How do you inform yourself in advance about travel to your summer holiday destination? (Multiple choices possible.)**

- Online about the holiday destination
- Online about the hotel
- At a travel agency
- I do not inform myself
- Other: \_\_\_\_\_
- Online from customer comments (e.g. Trip Advisor)
- From the transport company
- Through an online map service (e.g. GoogleMaps)
- I enter the destination on departure into the navi.

**22. How important to you would the following framework conditions be in choosing an environmentally-friendly means of transport (train, bus) for your summer holiday travel?**

|  | Very important        | Important             | Less important        | Not important         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Faster arrival by train/bus than with own car  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Shuttle service between train station, accommodation and excursion   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Organized baggage transport from home to accommodation   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Cost-effective package deals, which include the arrival by bus/train   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Support for luggage when boarding or getting off the train/bus or changing trains  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Possibility to bring your own bike in the bus/train  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Free use of public transport at the destination area for guests arriving by train/bus  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sports equipment rental at the holiday destination (ski/bike)  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Offer of rental cars at the holiday destination  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Carsharing offer   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Possibility to rent out your own car at your place of residence during your holiday travel.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reward for environmentally conscious behaviour through vouchers and discounts (e.g. restaurant vouchers)                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| No loss in flexibility   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Special discounts on the use of certain facilities in the holiday region when travelling by train/bus (e.g. museums, lift tickets) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**23. If there was an app/web portal that plans the entire trip and handles bookings for your summer travel, how important for you are the following services?**

|   | Very important        | Important             | Less important        | Not important         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hotel booking   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Booking arrival (train, inter-city bus, flight)               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pick-up service from home to the train station/airport        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pick-up service from the train station/airport to the holiday | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Luggage service   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Leisure activities booking                                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Restaurant reservations                                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Booking of mobility on-site                                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Booking Carsharing car  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reminder function for travel events                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flight and train delays in real time                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gate/platform changes   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Alternative flight/train connections                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Recommendation for a weather-suited leisure programme         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |



### Airport Survey - Part 2



Thank you for taking part in the second part of our survey. This is dedicated to the topic of traveling with luggage and carsharing. Among other things, a system for travel luggage is presented, which should facilitate the use of public transport.

This questionnaire is processed by machine. In the interest of optimal data collection please mark the box:

Please return the completed questionnaire to our survey staff. Thank you for your help! We wish you a pleasant trip!

#### Continuing from the airport

24. What type of transport do you primarily use to get from the airport to a summer holiday destination?

- Public transportation
- Taxi
- Carsharing
- I do not fly to summer holiday.
- Rental car
- Pick-up with car by friend/family
- Shuttle service
- Other:

25. What type of transport do you primarily use to get from the airport to another holiday destination (e.g. a winter holiday, a spa holiday)?

- Public transportation
- Taxi
- Carsharing
- I do not fly to a holiday
- Rental car
- Pick-up with car by friend/family
- Shuttle service
- Other:

#### Current summer holiday travel

26. Are you now on your way to your summer holiday or back home from your summer holiday?

- Yes
- No

If "No", please continue with question 32.

27. Where do you go on summer holiday? \_\_\_\_\_

28. How far was/is your travel from home to a summer holiday destination? \_\_\_\_\_ km

29. How long does/did your travel take from home to accommodation? \_\_\_\_\_ h

30. For which reasons did you decide to arrive by airplane? (maximum of 5 answers)

- Price
- Distance
- Good mobility offer from/to airport
- Good information about the arrival
- Luggage transport
- Sports equipment transport
- Few changes
- Short way to/from airport
- Comfortable
- Short travel time
- Reliable
- Flexible
- Good private sphere
- Safety
- Number of persons
- Destination almost directly accessible by airplane
- None of the stated reasons

31. Were there any problems with the arrival? (Multiple choices possible.)

- No
- Yes, problems with changing
- Yes, problems with luggage/luggage transport
- Yes, dissatisfaction with comfort
- Yes, delay
- Yes, connection missed
- Yes, other: \_\_\_\_\_

#### Special Questions on the Topic of Carsharing

**Carsharing** - The use of cars made available by Carsharing providers for a fee. In the following, a distinction is made between two variants: **Station-based** (pickup and return at fixed locations) and **Free-floating** (pickup and return within delimited areas).

32. Are you already informed on the topic of Carsharing?

- Yes, I have actively informed myself on this topic (e.g. in the internet or through information brochures).
- I have already heard about Carsharing a few times by chance.
- No, but the topic interests me.
- No, I am not interested in this topic.

35. Would you use Carsharing at your holiday destination?

- Yes, but only if I can use a provider with which I am already registered.
- Yes, also when I have to register.
- No, I would not use Carsharing.
- No, I would prefer a rental car (or Station-based Carsharing) with pickup at the train station/airport for the entire duration of the stay.
- No, I don't need a car at my holiday destination.
- No, I would use my own car.

33. Are you registered with one or more of the following Carsharing-providers?

- Car2Go
- DriveNow
- ZipCar
- Flinkster
- Caruso
- Mobility (Carsharing der SBB)
- With none
- Other: \_\_\_\_\_

34. How often do you use Carsharing in everyday life?

|               | Daily                 | Several times per week | Several times per month | Several times per year | Less often            | Never                 |
|---------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Station-based | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Free-floating | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

36. For which purposes would you want to use Carsharing? (Multiple choices possible)

|  | Station-based            | Free-floating            |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Arrival/Departure (last mile)                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Excursions (e.g. to recreational facilities, hiking trails etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Errands, Shopping  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Unforeseen circumstances (e.g. visit to the doctor etc.)         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Other: _____   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

37. Would a Carsharing-offer at your holiday destination be an incentive to do without your own car for the arrival?

- Yes  No

38. Would you be prepared to pay an extra charge for one-way trips (no return trip)?

- Yes  No

39. Which of the following Carsharing-offers would be interesting enough that you would use Carsharing at your holiday destination?

|   | Very interesting      | Interesting           | Less interesting      | Uninteresting         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hiring at a fixed location (e.g. hotel) and return to the same location   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Hiring at a fixed location (e.g. airport) and return to another fixed location (e.g. hotel)   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Locating a vehicle using an App in a delimited area (e.g. town centre) and return to an arbitrary location in the same area (Free-floating)         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Locating a vehicle using an App in a delimited area (e.g. town centre) and return to another area (e.g. within another town centre) (Free-floating) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Low-priced offers for the hiring of vehicles in out-of-the-way areas and return to central zones  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Graduated prices for day or multiple-day trips  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

### Travel with luggage

*Imagine your baggage is transported separately from door-to-door, and you have only hand luggage with you for the complete journey from and to home.*

40. Would you use such a service for summer holiday travel?

- Yes  Likely yes  Likely no  No

42. For which luggage would you use an appropriate luggage service in summer?

|                         | Yes                   | Likely yes            | Likely no             | No                    |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Luggage up to 10 kg     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Luggage 11 to 23 kg     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Luggage over 23 kg      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Summer sports equipment | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

43. Would delivery tracking (e.g. by phone or online) help ensure that you would be more likely to use a luggage service?

- Yes  Likely no  
 Likely yes  No

45. Would you pay extra to leave your luggage as late as possible and nevertheless receive it at once at the holiday destination?

- Yes  No  Do not know

45.1. If yes, how much (in Euro)? \_\_\_\_\_

47. Would you have an alternative interest in a service whereby your luggage would be brought only from the destination airport directly to your accommodation? The immediate continuation of the trip from the airport to the accommodation without waiting time and without luggage would thereby be possible.

- Very interesting  Interesting  Less interesting  Uninteresting

41. Do the following reasons speak against a luggage service during a summer holiday?

|   | Yes                   | Likely yes            | Likely no             | No                    |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Anonymity of luggage service  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Travel with little luggage  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Planning effort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fear of damage  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fear of loss  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fear that the luggage would arrive to late                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Too high priced   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Required presence at home during baggage pick-up                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Potential necessary presence at holiday destination for baggage pick-up | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

44. What is the earliest your summer holiday luggage could be picked up from you/could you deliver it?

- Up to 3 days before travel  Up to 12 hr. before travel  
 Up to 2 days before travel  Up to 6 hr. before travel  
 Up to 1 day before travel  Up to 1 hr. before travel

46. Would you pay extra to be able to choose the pick-up or delivery window yourself?

- Yes  No  Do not know

46.1. If yes, how much (in Euro)? \_\_\_\_\_

48. Other comments / suggestions for improvement:

Thank you for your participation!

### 10.3 Anhang III: Fragebogen im Wintertourismus (deutsch)



#### Flughafenbefragung

Sehr geehrte Damen und Herren!



Diese Umfrage ist Teil eines wissenschaftlichen Projekts zum Mobilitätsverhalten im Winterurlaub und soll Erkenntnisse zu Hürden und Anreize für einen autofreien Winterurlaub in Österreich schaffen. Ihre Teilnahme an der Befragung hilft dem Erreichen dieses Ziels!

Dieser Fragebogen wird maschinell verarbeitet. Bitte kreuzen Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung direkt das Feld an:

Bitte geben Sie den ausgefüllten Fragebogen an unser Befragungspersonal zurück. Vielen Dank für Ihre Mithilfe! Wir wünschen Ihnen noch eine angenehme Reise!

#### Allgemeine Fragen

##### 1. Alter

- Bis 19    20 - 29    30 - 39    40 - 49  
 50 - 59    60 - 69    70 - 79    80 und älter

##### 2. Geschlecht

- Männlich    Weiblich

##### 3. Wie oft verwenden Sie öffentliche Verkehrsmittel?

|                | Täglich               | Mehrmals wöchentlich  | Mehrmals monatlich    | Mehrmals jährlich     | Seltener              | Nie                   |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Innerstädtisch | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| National       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| International  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

##### 4. Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?

- in einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet)  
 in einer Stadt am Stadtrand  
 in der Vorstadt  
 in ländlichem Gebiet, innerhalb eines Orts  
 in ländlichem Gebiet, außerhalb des Orts

##### 5. Aus welchem Land kommen Sie?

- Österreich    Schweiz    Deutschland  
 Belgien    Niederlande    Polen  
 Vereinigtes Königreich    Dänemark    Sonstiges: \_\_\_\_\_

##### 6. Nennen Sie uns bitte die Postleitzahl Ihres Heimatortes:

\_\_\_\_\_

#### Reise Winterurlaub

In den folgenden Fragen wird oft der Begriff "Winterurlaub" verwendet. Darunter wird für diese Umfrage ein Urlaub im Schnee mit Skifahren, Langlaufen, Eislaufen, Schneeschuhwandern, Winterspaziergang usw. definiert.

##### 7. Vor wie vielen Jahren sind Sie das letzte Mal in den Winterurlaub gefahren?

- Diesen Winter    Vor 6- 10 Jahren  
 Letzten Winter    Vor mehr als 10 Jahren  
 Vor 2-5 Jahren    Noch nie

Waren Sie vor mehr als 10 Jahren oder noch nie im Winterurlaub, endet für Sie die Befragung mit Frage 7, außer Sie sind in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern generell mit der Bahn verreist. Dann setzen Sie bitte bei Frage 36 (2. Fragebogen, 2.Seite) fort. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

##### 8. Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtägigen Winterurlaub?

|                               | Mehrmals jährlich     | Einmal jährlich       | Seltener              | Nie                   |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bahn                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fernbus                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisebus - organisierte Reise | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flugzeug                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| eigenes Auto                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mietauto                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

##### 9. Würden Sie einen Winterurlaubsort ausschließen, wenn die Pkw-Nutzung im Ort untersagt ist?

- Ja    Nein

##### 10. Wie häufig steht Ihnen bei Bedarf im Alltag ein Auto zur Verfügung?

- Jederzeit    Nie  
 Gelegentlich    Ich besitze keinen Führerschein

##### 11. Leihen Sie sich eine Skiausrüstung vor Ort aus oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Winterurlaub?

- Ausleihen    Eigene    Verschieden

##### 12. Wie häufig nutzen Sie folgende Mobilitätsformen am Winterurlaubsort?

|                           | Mehrmals täglich      | Täglich               | Mehrmals wöchentlich  | Nie                   |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| eigenes Auto/<br>Mietauto | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Linienbus                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Skibus                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

##### 13. Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Winterurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen?

- Öfter als halbstündlich    2 Mal am Tag  
 Halbstündlich    An ausgewählten Tagen (für Ausflugsfahrten)  
 Stündlich    Ich würde keinen öffentlichen Verkehr nutzen.  
 Mehrmals am Tag

**BITTE WENDEN!**

**14. Aus welchen Gründen fahren Sie nicht oder selten mit der Bahn in den Winterurlaub? (maximal 5 Antworten)**

- Preis
- Sportgerätetransport
- Lange Reisedauer
- Anstrengend
- Mangelnde Mobilität vor Ort
- Umsteigen
- Unzuverlässig
- Personenanzahl
- Fehlende Informationen
- Wege zum und vom Bahnhof
- Unflexibel
- Fehlende Privatsphäre
- Gepäcktransport
- Unkomfortabel
- Ziel mit der Bahn nicht direkt erreichbar
- Sonstiges: \_\_\_\_\_
- keiner der genannten Gründe
- Ich fahre oft und gerne mit der Bahn in den Winterurlaub!

**Buchung Winterurlaub**

**15. Welche Buchungsvarianten für Ihre Winterurlaubsreise nutzten sie bisher? (Mehrfachnennungen möglich.)**

- Reisebüro
- Snowtrex
- Telefonisch übers Hotel
- Trip Advisor
- Onlineplattform über das Hotel
- Expedia
- Onlineplattform über die Urlaubsdestination
- Trivago
- Per E-Mail an das Hotel
- Checkfelix
- Booking.com
- Sonstige: \_\_\_\_\_

**16. Wie würden Sie Mobilitätsangebote am Winterurlaubsort am liebsten buchen?**

- Benötige ich nicht.
- Online, mit der Reisebuchung
- Anmeldung in einer Zentrale am Urlaubsort
- Beim Ticketautomat bei der Station
- Anmeldung im Hotel/in der Pension
- Direkt beim Busfahrer
- Online, getrennt von der Reisebuchung

**17. Wie informieren Sie sich über die Mobilität vor Ort in Ihrem Winterurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich.)**

- Online über die Urlaubsdestination
- Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)
- Online über das Hotel
- Telefonisch
- Über ein Reisebüro
- Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps)
- Ich informiere mich nicht.
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

**18. Wie informieren Sie sich im Vorhinein über die Anreise zu Ihrem Winterurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich.)**

- Online über die Urlaubsdestination
- Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)
- Online über das Hotel
- Über das Verkehrsunternehmen
- Über ein Reisebüro
- Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps)
- Ich gebe das Ziel bei der Abfahrt ins Navi ein.
- Sonstiges: \_\_\_\_\_

**19. Wie wichtig wären Ihnen folgende Rahmenbedingungen, um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus) für Ihre Winterurlaubsreise zu wählen?**

|   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Schnellere Anreise per Bahn/Bus als mit eigenem PKW   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Shuttleservice zwischen Bahnhof, Unterkunft und Ausflugszielen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Organisierter Gepäcktransport vom Wohnort bis zur Unterkunft  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostengünstige Pauschalangebote, welche die Anreise mit Bus/Bahn inkludieren  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Unterstützung für das Gepäck beim Ein- und Aussteigen in den Zug/Bus bzw. beim Umsteigen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit das eigene Fahrrad in Bus/Bahn mitzunehmen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostenlose Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Zielgebiet für Gäste, die mit Bahn/Bus anreisen                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sportgeräteverleih am Urlaubsort (Ski/Rad)  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angebot von Mietautos am Urlaubsort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Carsharing-Angebot  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit, während der Urlaubsreise den eigenen PKW am Wohnort vermieten zu können.   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Belohnung des umweltbewussten Verhaltens durch Gutscheine und Rabatte (z.B. Restaurantgutscheine)                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kein Einbußen bei der Flexibilität  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sonderrabatte auf die Nutzung bestimmter Einrichtungen in der Urlaubsregion (z.B. Museen, Lifttickets) bei Anreise mit Bahn/Bus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**20. Wenn es ein App/Webportal gäbe, dass die gesamte Reise plant und Buchungen für Ihre Winterreise abwickelt, wie wichtig sind Ihnen folgende Serviceleistungen?**

|   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hotelbuchung  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung Anreise (Bahn, Fernbus, Flug)                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice zuhause zum Bahnhof/Flughafen            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice vom Bahnhof/ Flughafen zum Urlaubsort    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gepäckservice   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Freizeitaktivitätenbuchung                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Restaurantreservierungen                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung der Mobilität vor Ort                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung (E-)Carsharing Auto                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erinnerungsfunktion für Reiseereignisse               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flug- und Bahnverspätungen in Echtzeit                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gate-/Bahnsteigänderungen                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Alternative Flug- und Bahnverbindungen                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Empfehlung eines wetter-angepassten Freizeitprogramms | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |



### Flughafenbefragung - Teil 2



Vielen Dank, dass Sie auch beim 2. Teil unserer Befragung teilnehmen. Dieser widmet sich dem Thema Reisen mit Gepäck und Reisen mit Familie. Unter anderem wird Ihnen ein System für Reisegepäck vorgestellt, welches die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern sollte.

Dieser Fragebogen wird maschinell verarbeitet. Bitte kreuzen Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung direkt das Feld an:

Bitte geben Sie den ausgefüllten Fragebogen an unser Befragungspersonal zurück. Vielen Dank für Ihre Mithilfe! Wir wünschen Ihnen noch eine angenehme Reise!

#### Weiterreise vom Flughafen

21. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zum Winterurlaubsort zu gelangen?

- Öffentliche Verkehrsmittel
- Taxi
- Carsharing
- Ich fliege nicht in den Winterurlaub.
- Mietauto
- Abholung mit Auto durch Freunde/Familie
- Shuttleservice
- Sonstiges:

22. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zu einem sonstigen Urlaubsort (z.B. Sommerurlaub, Thermenurlaub) zu gelangen?

- Öffentliche Verkehrsmittel
- Taxi
- Carsharing
- Ich fliege nicht in den Urlaub.
- Mietauto
- Abholung mit Auto durch Freunde/Familie
- Shuttleservice
- Sonstiges:

#### Aktuelle Winterurlaubsreise

23. Befinden Sie sich gerade auf der Fahrt zu Ihrem Winterurlaub oder zurück nach Hause vom Winterurlaub?

- ja
- Nein

Wenn "Nein" setzen Sie bitte bei Frage 29 fort.

24. Wohin fahren Sie auf Winterurlaub? \_\_\_\_\_

25. Wie weit war/ist Ihr Anreiseweg von zuhause zum Winterurlaubsort? \_\_\_\_\_ km

26. Wie lange dauert/e Ihre Anreise von zuhause bis zur Unterkunft? \_\_\_\_\_ Stunden

27. Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Flugzeug bei der Anreise entschieden? (maximal 5 Antworten)

- Preis
- Entfernung
- Gute Mobilitätsangebote vom/zum Flughafen
- Gute Informationen über die Anreise
- Gepäcktransport
- Sportgerätetransport
- wenig Umsteigen
- kurze Wege zum und vom Flughafen
- Komfortabel
- Kurze Reisedauer
- Zuverlässig
- Flexibel
- Gute Privatsphäre
- Sicherheit
- Personenanzahl
- Ziel nahezu direkt erreichbar mit dem Flugzeug
- keiner der genannten Gründe

28. Gab es bei der Anreise Probleme? (Mehrfachnennungen möglich.)

- Nein
- Ja, Probleme beim Umstieg
- Ja, Probleme mit Gepäck/Gepäcktransport
- Ja, Unzufriedenheit mit Komfort
- Ja, Verspätung
- Ja, Anschluss verpasst
- Ja, sonstiges: \_\_\_\_\_

#### Reisen mit Gepäck

Stellen Sie sich vor, Ihr Gepäck wird separat von Tür-Zu-Tür befördert und Sie haben bei der kompletten An- und Heimreise nur Handgepäck bei sich.

29. Würden Sie einen entsprechenden Service bei einer Winterurlaubsreise nutzen?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

30. Für welches Gepäck würden Sie im Winter einen entsprechenden Gepäckservice nutzen?

|                          | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Reisegepäck bis 10 kg    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck 11 bis 23 kg | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck über 23 kg   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Wintersportgeräte        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

31. Sprechen folgende Gründe im Winterurlaub gegen einen Gepäckservice?

|   | Ja                    | Eher ja                          | Eher nein             | Nein                  |
|---|-----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Unbekanntheit des Gepäckservices                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reise mit wenig Gepäck  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Planungsaufwand   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Beschädigung  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Verlust   | <input type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst, dass das Gepäck zu spät ankommt.                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zu hoher Preis  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erforderliche Anwesenheit zuhause bei Gepäckabholung                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eventuelle erforderliche Anwesenheit am Urlaubsort bei Gepäckabholung | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**BITTE WENDEN!**

32. Würde eine Sendungsverfolgung (z.B. telefonisch oder online) dazu beitragen, dass Sie eine Gepäckserviceleistung eher nützen?

- Ja
- Eher ja
- Eher nein
- Nein

34. Würden Sie extra dafür bezahlen, dass Sie das Gepäck möglichst spät abgeben könnten und es am Urlaubsort trotzdem gleichzeitig bekommen würden?

- Ja
- Nein
- Weiß Nicht

34.1. Wenn Ja, wie viel (in Euro)? \_\_\_\_\_

33. Wann könnte Ihr Gepäck für den Winterurlaub frühestens bei Ihnen abgeholt werden/können Sie es abgeben?

- Bis zu 3 Tagen vor Reisebeginn
- Bis zu 2 Tagen vor Reisebeginn
- Bis zu 1 Tag vor Reisebeginn
- Bis zu 12 h vor Reisebeginn
- Bis zu 6 h vor Reisebeginn
- Bis zu 1 h vor Reisebeginn

35. Würden Sie extra dafür bezahlen, um sich das Abhol- bzw. Zustellzeitfenster selbst aussuchen zu können?

- Ja
- Nein
- Weiß Nicht

35.1. Wenn Ja, wie viel (in Euro)? \_\_\_\_\_

### Reisen mit Familie

36. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern (max. 14 Jahre) per Flugzeug allgemein in den Urlaub gefahren?

- Ja
- Nein

Wenn "Nein" sind Sie mit der Befragung fertig. Wenn Sie möchten, können Sie offene Kommentare am Ende dieses Fragebogens (Frage 43) ergänzen. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

37. Wie alt waren Ihre bzw. die Ihnen nahestehenden Kinder als Sie das letzte Mal mit Ihnen mit dem Flugzeug in den Urlaub gefahren sind? (Mehrfachnennungen möglich.)

- 0-2 Jahre
- 3-6 Jahre
- 7-14 Jahre

38. Wie viele Kinder haben Sie?

- Keines
- 1 Kind
- 2 Kinder
- 3 Kinder
- mehr als 3 Kinder

39. Haben Sie an den folgenden Angeboten Bedarf?

|  | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Spezielle Tarife für Familienreisen                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Spezielle Angebote für Familienreisen                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung der Flugzeuge mit Familienzonen                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung der Flughäfen mit Familienzonen                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kindermenüs bei der Bordgastronomie                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kinderbetreuung durch pädagogisch geschultes Personal am Flughafen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

40. Für Kinder welchen Alters halten Sie das Flugzeug als Anreiseverkehrsmittel geeignet?

|            | Gut geeignet          | Wenig geeignet        | Nicht geeignet        |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 0-2 Jahre  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3-6 Jahre  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7-14 Jahre | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

41. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern per Flugzeug in den Winterurlaub gefahren?

- Ja
- Nein

42. Was spricht für Sie am meisten gegen eine Flugreise mit Kindern in den Winterurlaub? (maximal 5 Antworten)

- Preis
- Mangelnde Mobilität vom/zum Flughafen
- Fehlende Informationen
- Gepäcktransport
- Ich würde auch ohne Kinder nicht mit dem Flugzeug in den Winterurlaub fliegen.
- Sportgerätetransport
- Wege zum und vom Flughafen
- Umsteigen
- Unkomfortabel
- Lange Reisedauer
- Unzuverlässig
- Unflexibel
- Fehlende Privatsphäre
- Ich fahre gerne mit dem Flugzeug mit den Kindern in den Winterurlaub!
- Anstrengend
- Personenanzahl
- Ziel mit dem Flugzeug nicht direkt erreichbar
- keiner der genannten Gründe

43. Sonstige Anmerkungen/Verbesserungsvorschläge:

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

## 10.4 Anhang IV: Fragebogen im Wintertourismus (englisch)



### Airport Survey

Dear Ladies and Gentlemen!



This survey is part of a scientific project on mobility behaviour during the winter holiday and is intended to provide insights into hurdles and incentives for a car-free winter holiday in Austria. Your participation in the survey helps to achieve this goal!

This questionnaire is processed by machine. In the interest of optimal data collection please mark the box:

Please return the completed questionnaire to our survey staff. Thank you for your help! We wish you a pleasant trip!

### General Questions

#### 1. Age

- up to 19    20 - 29    30 - 39    40 - 49  
 50 - 59    60 - 69    70 - 79    80 or older

#### 2. Gender

- Male    Female

#### 3. How often do you use public transport?

|               | Daily                 | Several times weekly  | Several times monthly | Several times yearly  | Less often            | Never                 |
|---------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Inner-city    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| National      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| International | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

#### 4. Where is your main residence?

- in a city in a central location (in a densely built area)  
 in a town on the outskirts of town  
 in a suburb  
 in a rural area, within a village  
 in a rural area, outside of a village

#### 5. What country are you from?

- Austria    Switzerland    Germany  
 Belgium    Netherlands    Poland  
 United Kingdom    Denmark    Other: \_\_\_\_\_

#### 6. Please tell us the postal code of your home town:

\_\_\_\_\_

### Travel winter holiday

The term "winter holiday" is often used in the following questions. For this survey, a holiday in the snow is defined as a holiday including: skiing, cross-country skiing, ice skating, snowshoeing, winter walking etc.

#### 7. How many years ago did you last travel for a winter holiday?

- This winter    6-10 years ago  
 Last winter    More than 10 years ago  
 2-5 years ago    Never

If more than 10 years ago or you have never been on a winter holiday, the questionnaire ends for you with question 7: unless you have travelled in general by train in the last 5 years with your children. In that case, please continue with question 36 (2nd questionnaire, page 2). Thank you for your participation!

#### 8. How often do you travel to a multi-day winter holiday with the following means of transport?

|                           | Several times yearly  | Once yearly           | Less often            | Never                 |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Train                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Inter-city bus            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tour bus - organised tour | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Airplane                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Own car                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rental car                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

#### 12. How often do you use the following forms of mobility at a winter holiday destination?

|                    | Several times daily   | Daily                 | Several times weekly  | Never                 |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Own car/rental car | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Public bus service | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ski bus            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

#### 9. Would you exclude a winter holiday destination if the use of a car is prohibited in the town?

- Yes    No

#### 10. How often is a car available to you in your daily life?

- Any time    Never  
 Occasionally    I do not have a driving license

#### 11. Do you rent ski equipment on-site or do you use your own equipment during the winter holiday?

- Rent    Own    Variable

#### 13. To be prepared to use it, how often should public transport/shuttle services drive to a winter holiday destination?

- More often than half-hourly    2 times a day  
 Half-hourly    On selected days (for excursions)  
 Hourly    I would not use public transport.  
 Several times a day

**PLEASE TURN!**



**14. For which reasons do you not travel or seldom travel by train in the winter holiday? (maximum of 5 answers)**

- Price
- Lack of mobility on-site
- Lack of information
- Luggage transport
- None of the stated reasons
- Sports equipment transport
- Change of trains
- Ways to and from the station
- Uncomfortable
- I travel often and gladly by train in the winter holiday!
- Long travel time
- Unreliable
- Inflexible
- Destination not directly accessible by train
- Exhausting
- Number of persons
- Lack of privacy
- Other: \_\_\_\_\_

**Booking winter holiday**

**15. Which booking options have you used so far for your winter holiday travel? (Multiple choices possible.)**

- Travel agency
- By telephone about the hotel
- Online platform about the hotel
- Online platform about the holiday destination
- Per e-mail to the hotel
- Booking.com
- Snowtrex
- Trip Advisor
- Expedia
- Trivago
- Checkfelix
- Other: \_\_\_\_\_

**17. How do you inform yourself about on-site mobility at your winter holiday destination? (Multiple choices possible.)**

- Online about the holiday destination
- Online about the hotel
- At a travel agency
- I do not inform myself
- Online from customer comments (e.g. Trip Advisor)
- By telephone
- Through an online map service (e.g. GoogleMaps)
- Other: \_\_\_\_\_

**16. How would you prefer to book mobility offers at a winter holiday destination?**

- I do not need it.
- Registration at a central office at the holiday destination
- Registration at the hotel/inn
- Online, separate from the travel booking
- Online, with the travel booking
- At the ticket machine in the station
- Directly from the bus driver

**18. How do you inform yourself in advance about travel to your winter holiday destination? (Multiple choices possible.)**

- Online about the holiday destination
- Online about the hotel
- At a travel agency
- I do not inform myself
- Other: \_\_\_\_\_
- Online from customer comments (e.g. Trip Advisor)
- From the transport company
- Through an online map service (e.g. GoogleMaps)
- I enter the destination on departure into the navi.

**19. How important to you would the following framework conditions be in choosing an environmentally-friendly means of transport (train, bus) for your winter holiday travel?**

|  | Very important        | Important             | Less important        | Not important         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Faster arrival by train/bus than with own car  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Shuttle service between train station, accommodation and excursion destinations  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Organized baggage transport from home to accommodation   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Cost-effective package deals, which include the arrival by bus/train   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Support for luggage when boarding or getting off the train/bus or changing trains  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Possibility to bring your own bike in the bus/train  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Free use of public transport at the destination area for guests arriving by train/bus  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sports equipment rental at the holiday destination (ski/bike)  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Offer of rental cars at the holiday destination  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Carsharing offer   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Possibility to rent out your own car at your place of residence during your holiday travel.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reward for environmentally conscious behaviour through vouchers and discounts (e.g. restaurant vouchers)                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| No loss in flexibility   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Special discounts on the use of certain facilities in the holiday region when travelling by train/bus (e.g. museums, lift tickets) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**20. If there was an app/web portal that plans the entire trip and handles bookings for your winter travel, how important for you are the following services?**

|   | Very important        | Important             | Less important        | Not important         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hotel booking   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Booking arrival (train, inter-city bus, flight)                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pick-up service from home to the train station/airport                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pick-up service from the train station/airport to the holiday destination | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Luggage service   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Leisure activities booking  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Restaurant reservations   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Booking of mobility on-site   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Booking (E-) Carsharing car   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reminder function for travel events                                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flight and train delays in real time                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gate/platform changes   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Alternative flight/train connections                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Recommendation for a weather-suited leisure programme                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

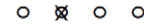


### Airport Survey - Part 2



Thank you for taking part in the second part of our survey. This is dedicated to the topic of traveling with luggage and traveling with family. Among other things, a system for travel luggage is presented, which should facilitate the use of public transport.

This questionnaire is processed by machine. In the interest of optimal data collection please mark the box:



Please return the completed questionnaire to our survey staff. Thank you for your help! We wish you a pleasant trip!

### Continuing from the airport

21. What type of transport do you primarily use to get from the airport to a winter holiday destination?

- Public transportation
- Taxi
- Carsharing
- I do not fly to winter holiday.
- Rental car
- Pick-up with car by friend/family
- Shuttle service
- Other:

22. What type of transport do you primarily use to get from the airport to another holiday destination (e.g. a summer holiday, a spa holiday)?

- Public transportation
- Taxi
- Carsharing
- I do not fly to a holiday
- Rental car
- Pick-up with car by friend/family
- Shuttle service
- Other:

### Current winter holiday travel

23. Are you now on your way to your winter holiday or back home from your winter holiday?

- yes
- No

If "No", please continue with question 29.

24. Where do you go on winter holiday? \_\_\_\_\_

25. How far was/is your travel from home to a winter holiday destination? \_\_\_\_\_ km

26. How long does/did your travel take from home to accommodation? \_\_\_\_\_ hours

27. For which reasons did you decide to arrive by airplane? (maximum of 5 answers)

- Price
- Distance
- Good mobility offer from/to airport
- Good information about the arrival
- Luggage transport
- Sports equipment transport
- Few changes
- Short way to/from airport
- Comfortable
- Short travel time
- Reliable
- Flexible
- Good private sphere
- Safety
- Number of persons
- Destination almost directly accessible by airplane
- None of the stated reasons

28. Were there any problems with the arrival? (Multiple choices possible.)

- No
- Yes, problems with changing
- Yes, problems with luggage/luggage transport
- Yes, dissatisfaction with comfort
- Yes, delay
- Yes, connection missed
- Yes, other: \_\_\_\_\_

### Travel with luggage

Imagine your baggage is transported separately from door-to-door, and you have only hand luggage with you for the complete journey from and to home.

29. Would you use such a service for winter holiday travel?

- Yes
- Likely yes
- Likely no
- No

30. For which luggage would you use an appropriate luggage service in winter?

|                         | Yes                   | Likely yes            | Likely no             | No                    |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Luggage up to 10 kg     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Luggage 11 to 23 kg     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Luggage over 23 kg      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Winter sports equipment | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

31. Do the following reasons speak against a luggage service during a winter holiday?

|   | Yes                   | Likely yes            | Likely no             | No                    |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Anonymity of luggage service  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Travel with little luggage  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Planning effort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fear of damage  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fear of loss  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fear that the luggage would arrive to late                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Too high priced   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Required presence at home during baggage pick-up                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Potential necessary presence at holiday destination for baggage pick-up | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Please turn!

32. Would delivery tracking (e.g. by phone or online) help ensure that you would be more likely to use a luggage service?

- Yes
- Likely yes
- Likely no
- No

34. Would you pay extra to leave your luggage as late as possible and nevertheless receive it at once at the holiday destination?

- Yes
- No
- Do not know

34.1. If yes, how much (in Euro)? \_\_\_\_\_

33. What is the earliest your winter holiday luggage could be picked up from you/could you deliver it?

- Up to 3 days before travel
- Up to 2 days before travel
- Up to 1 day before travel
- Up to 12 hr. before travel
- Up to 6 hr. before travel
- Up to 1 hr. before travel

35. Would you pay extra to be able to choose the pick-up or delivery window yourself?

- Yes
- No
- Do not know

35.1. If yes, how much (in Euro)? \_\_\_\_\_

### Travel with family

36. Have you travelled by airplane in general on holiday with your children (max. 14 years of age) in the last 5 years?

- Yes
- No

If "No" you are finished with the survey. If you wish, you can add open comments at the end of this questionnaire (question 43). Thank you for your participation!

39. Do you need the following services?

|   | Yes                   | Likely yes            | Likely no             | No                    |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Special rates for family travel                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Special offers for family travel                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Facilities on the airplane with family areas              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Facilities at the airport with family areas               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Children's menus in on-board catering                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pedagogically trained staff for child care at the airport | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

42. For you, what speaks most against air travel with children on a winter holiday? (maximum of 5 answers)

- Price
- Lack of mobility from/to the airport
- Lack of information
- Luggage transport
- I would also without children not fly to a winter holiday.
- Sports equipment transport
- Way to and from the airport
- Changes
- Uncomfortable
- Long travel time
- Unreliable
- Inflexible
- Lack of privacy
- I travel gladly by airplane with the children to winter holiday!
- Exhausting
- Number of persons
- Destination not directly accessible with the airplane
- None of the stated reasons

37. How old were your children the last time you travelled by airplane with them on holiday? (Multiple choices possible.)

- 0-2 Years
- 3-6 Years
- 7-14 Years

38. How many children do you have?

- None
- 1 Child
- 2 Children
- 3 Children
- More than 3 children

40. For children of which age do you consider the airplane suitable as a means of travel?

|            | Well suitable         | Less suitable         | Not suitable          |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 0-2 Years  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3-6 Years  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7-14 Years | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

41. Have you travelled to your winter holiday by airplane with your children in the last 5 years?

- Yes
- No

43. Other comments / suggestions for improvement:

Thank you for your participation!



**4. Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?**

- In einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet)
- In einer Stadt am Stadtrand
- In der Vorstadt
- In ländlichem Gebiet, innerhalb eines Orts
- In ländlichem Gebiet, außerhalb des Orts

**5. Aus welchem Land kommen Sie?**

- |                                   |  |                                 |
|-----------------------------------|--|---------------------------------|
| <input type="radio"/> Österreich  | <input type="radio"/> Vereinigtes Königreich | <input type="radio"/> Russland  |
| <input type="radio"/> Schweiz     | <input type="radio"/> Dänemark               | <input type="radio"/> Slowenien |
| <input type="radio"/> Deutschland | <input type="radio"/> Frankreich             | <input type="radio"/> Ungarn    |
| <input type="radio"/> Belgien     | <input type="radio"/> Italien                | <input type="radio"/> USA       |
| <input type="radio"/> Niederlande | <input type="radio"/> Liechtenstein          | <input type="radio"/> Schweden  |
| <input type="radio"/> Polen       | <input type="radio"/> Rumänien               | <input type="radio"/> Norwegen  |
| <input type="radio"/> Sonstiges:  | <input type="text"/>                         |                                 |

**6. Nennen Sie uns bitte die Postleitzahl Ihres Heimatortes:****Reise Sommerurlaub**

In den folgenden Fragen wird oft der Begriff "Sommerurlaub" verwendet. Darunter wird für diese Umfrage ein Urlaub bei sommerlichen Temperaturen in den Bergen mit Aktivitäten wie zum Beispiel Wandern, Bergsteigen, Klettern, Paragliding, Fahrradfahren, Golfen, Rafting auf Gebirgsflüssen, Segeln, Kitesurfen usw. definiert.

**7. Wann sind Sie das letzte Mal in den Sommerurlaub in den Bergen geflogen? **

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Diesen Sommer  | <input type="radio"/> Vor 6-10 Jahren        |
| <input type="radio"/> Letzten Sommer | <input type="radio"/> Vor mehr als 10 Jahren |
| <input type="radio"/> Vor 2-5 Jahren | <input type="radio"/> Noch nie               |

**8. Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtägigen Sommerurlaub?**

|                                     | Mehrmals jährlich     | Einmal jährlich       | Seltener              | Nie                   |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bahn                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fernbus                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisebus -<br>organisierte<br>Reise | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flugzeug                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eigenes Auto                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mietauto                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**9. Würden Sie einen Sommerurlaubsort ausschließen, wenn die PKW-Nutzung im Ort untersagt ist?**

- ja  
 nein

**9.1 Weshalb würden Sie im speziellen den Sommerurlaubsort ausschließen?**

**10. Wie häufig steht Ihnen bei Bedarf im Alltag ein Auto zur Verfügung?**

- Jederzeit                       Nie  
 Gelegentlich                       Ich besitze keinen Führerschein

**11. Für welche Aktivitäten im Sommerurlaub würden Sie sich Ihre notwendige Ausrüstung leihen oder nützen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Sommerurlaub?**

|                | Ausleihen             | Eigene                | Verschieden           | Kein Bedarf           |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bergsteigen    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Klettern       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Paragliding    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Bungee Jumping | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrrad fahren | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rafting        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kajakfahren    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Segeln         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kitesurfen     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

|  |                       |                       |                       |                       |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Golfen   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Bogenschießen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tennis   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sonstiges:   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| <input style="width: 200px; height: 15px;" type="text"/> |                       |                       |                       |                       |

**12. Wie häufig nutzen Sie folgende Mobilitätsformen am Sommerurlaubsort?**

|                            | Mehrmals täglich      | Täglich               | Mehrmals wöchentlich  | Nie                   |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Eigenes Auto               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mietauto                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Öffentliche Verkehrsmittel | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Motorrad                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Wanderbus                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrrad/Leihrad            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**13. Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Sommerurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen?**

|   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> Öfter als halbstündlich | <input type="radio"/> 2 Mal am Tag                                 |
| <input type="radio"/> Halbstündlich           | <input type="radio"/> An ausgewählten Tagen (für Ausflugsfahrten)  |
| <input type="radio"/> Stündlich               | <input type="radio"/> Ich würde keinen öffentlichen Verkehr nutzen |
| <input type="radio"/> Mehrmals am Tag         |  |

**14. Aus welchen Gründen würden Sie nicht oder selten mit dem Flugzeug in den Sommerurlaub fliegen? (maximal 5 Antworten)**

|  |  |  |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Preis   | <input type="checkbox"/> Wege zum und vom Flughafen                                    | <input type="checkbox"/> Anstrengend                 |
| <input type="checkbox"/> Mangelnde Mobilität vor Ort   | <input type="checkbox"/> Unkomfortabel   | <input type="checkbox"/> Personenzahl                |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Informationen  | <input type="checkbox"/> Ich fliege oft und gerne mit dem Flugzeug in den Sommerurlaub | <input type="checkbox"/> Fehlende Privatsphäre       |
| <input type="checkbox"/> Gepäcktransport   | <input type="checkbox"/> Unzuverlässig   | <input type="checkbox"/> Sicherheit                  |
| <input type="checkbox"/> Sportgerätetransport  | <input type="checkbox"/> Unflexibel  | <input type="checkbox"/> keiner der genannten Gründe |
| <input type="checkbox"/> Umsteigen   | <input type="checkbox"/> Ziel mit dem Flugzeug nicht direkt erreichbar                 |  |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input style="width: 150px; height: 15px;" type="text"/> |  |  |

## Buchung Sommerurlaub

### 15. Welche Buchungsvarianten für Ihre Sommerurlaubsreise nutzen Sie bisher? (Mehrfachnennung möglich)

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Reisebüro                                   | <input type="checkbox"/> Snowtrex     |
| <input type="checkbox"/> Telefonisch über das Hotel                  | <input type="checkbox"/> Trip Advisor |
| <input type="checkbox"/> Onlineplattform über das Hotel              | <input type="checkbox"/> Expedia      |
| <input type="checkbox"/> Onlineplattform über die Urlaubsdestination | <input type="checkbox"/> Trivago      |
| <input type="checkbox"/> Per E-Mail an das Hotel                     | <input type="checkbox"/> Checkfelix   |
| <input type="checkbox"/> Booking.com                                 |                                       |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/>             |                                       |

### 16. Wie würden Sie Mobilitätsangebote am Sommerurlaubsort am liebsten buchen?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> Benötige ich nicht                        | <input type="radio"/> Online, mit der Reisebuchung               |
| <input type="radio"/> Anmeldung in einer Zentrale am Urlaubsort | <input type="radio"/> Beim Ticketautomat bei der Station         |
| <input type="radio"/> Anmeldung im Hotel/in der Pension         | <input type="radio"/> Direkt bei der Fahrerin/Direkt beim Fahrer |
| <input type="radio"/> Online, getrennt von der Reisebuchung     |  |

### 17. Wie informieren Sie sich über die Mobilität vor Ort in Ihrem Sommerurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich)

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Online über die Urlaubsdestination | <input type="checkbox"/> Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)  |
| <input type="checkbox"/> Online über das Hotel              | <input type="checkbox"/> Telefonisch                                       |
| <input type="checkbox"/> Über ein Reisebüro                 | <input type="checkbox"/> Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps) |
| <input type="checkbox"/> Ich informiere mich nicht          |  |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/>    |  |

### 18. Wie informieren Sie sich im Vorhinein über die Anreise zu Ihrem Sommerurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Online über die Urlaubsdestination | <input type="checkbox"/> Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)               |
| <input type="checkbox"/> Online über das Hotel              | <input type="checkbox"/> Über das Verkehrsunternehmen                                   |
| <input type="checkbox"/> Über ein Reisebüro                 | <input type="checkbox"/> Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps)              |
| <input type="checkbox"/> Ich informiere mich nicht          | <input type="checkbox"/> Ich gebe das Ziel bei der Abfahrt in das Navigationssystem ein |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/>    |   |



**19. Wie wichtig wären Ihnen folgende Rahmenbedingungen, um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus) für Ihre Sommerurlaubsreise zu wählen?**

|   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Schnellere Anreise per Bahn/Bus als mit eigenem PKW   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Shuttleservice zwischen Bahnhof, Unterkunft und Ausflugszielen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Organisierter Gepäcktransport vom Wohnort bis zur Unterkunft  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostengünstige Pauschalangebote, welche die Anreise mit Bus/Bahn inkludieren  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Unterstützung für das Gepäck beim Ein- und Aussteigen in den Zug/Bus bzw. beim Umsteigen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit das eigene Fahrrad in Bus/Bahn mitzunehmen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostenlose Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Zielgebiet für Gäste, die mit Bahn/Bus anreisen                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sportgeräteverleih am Urlaubsort (Ski/Rad)  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angebot von Mietautos am Urlaubsort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Carsharing-Angebot  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit, während der Urlaubsreise den eigenen PKW am Wohnort vermieten zu können  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Belohnung des umweltbewussten Verhaltens durch Gutscheine und Rabatte (z.B. Restaurantgutscheine)                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kein Einbußen bei der Flexibilität  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sonderrabatte auf die Nutzung bestimmter Einrichtungen in der Urlaubsregion (z.B. Museen, Lifttickets) bei Anreise mit Bahn/Bus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**20. Wenn es eine App oder ein Webportal gäbe, das die gesamte Reise plant und Buchungen für Ihre Sommerreise abwickelt, wie wichtig sind Ihnen folgende Serviceleistungen?**

|  | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hotelbuchung   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung Anreise (Bahn, Fernbus, Flug)                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice zuhause zum Bahnhof/Flughafen           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice vom Bahnhof/Flughafen zum Urlaubsort    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gepäckservice  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Freizeitaktivitätenbuchung                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Restaurantreservierungen                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung der Mobilität vor Ort                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung (E-)Carsharing Auto                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erinnerungsfunktion für Reiseereignisse              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flug- und Bahnverspätungen in Echtzeit               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gate-/Bahnsteigeänderungen                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Alternative Flug- und Bahnverbindungen               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Empfehlung eines wetterangepassten Freizeitprogramms | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

### Weiterreise vom Flughafen

**21. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zum Sommerurlaubsort zu gelangen?**

- Öffentliche Verkehrsmittel
  Mietauto  
 Taxi
  Abholung mit Auto durch Freunde/Familie  
 Carsharing
  Shuttleservice  
 Ich fliege nicht in den Sommerurlaub in die Berge  
 Sonstiges:

**22. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zu einem sonstigen Urlaubsort (z.B. Abenteuerurlaub, Thermenurlaub, Wellness usw.) zu gelangen?**

- Öffentliche Verkehrsmittel
  Mietauto  
 Taxi
  Abholung mit Auto durch Familie/Freunde  
 Carsharing
  Shuttleservice  
 Ich fliege nicht in den Urlaub.  
 Sonstiges:

## Reisen mit Gepäck

Stellen Sie sich vor, Ihr Gepäck wird separat von Tür-Zu-Tür befördert und Sie haben bei der kompletten An- und Heimreise nur Handgepäck bei sich.

### 29. Würden Sie einen entsprechenden Service bei einer Sommerurlaubsreise nutzen?

Ja     Eher ja     Eher nein     Nein

### 30. Für welches Gepäck würden Sie im Sommer einen entsprechenden Gepäckservice nutzen?

|                          | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Reisegepäck bis 10 kg    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck 11 bis 23 kg | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck über 23 kg   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sommersportgeräte        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

### 31. Sprechen folgende Gründe im Sommerurlaub gegen einen Gepäckservice?

|   | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Unbekanntheit des Gepäckservices                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reise mit wenig Gepäck  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Planungsaufwand   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Beschädigung  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Verlust   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst, dass das Gepäck zu spät ankommt.                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zu hoher Preis  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erforderliche Anwesenheit zuhause bei Gepäckabholung                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eventuelle erforderliche Anwesenheit am Urlaubsort bei Gepäckabholung | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

### 32. Würde eine Sendungsverfolgung (z.B. telefonisch oder online) dazu beitragen, dass Sie eine Gepäckservicelageistung eher nützen?

Ja     Eher nein  
 Eher ja     Nein

**33. Wann könnte Ihr Gepäck für den Sommerurlaub frühestens bei Ihnen abgeholt werden/können Sie es abgeben?**

- Bis zu 3 Tage vor Reisebeginn       Bis zu 12 h vor Reisebeginn  
 Bis zu 2 Tage vor Reisebeginn       Bis zu 6 h vor Reisebeginn  
 Bis zu 1 Tag vor Reisebeginn       Bis zu 1 h vor Reisebeginn

**34. Würden Sie extra dafür bezahlen, dass Sie das Gepäck möglichst spät abgeben könnten und es am Urlaubsort trotzdem gleichzeitig bekommen würden?**

- Ja       Nein       Weiß nicht

**34.1. Wenn ja, wie viel (in Euro)?****35. Würden Sie extra dafür bezahlen, um sich das Abhol- bzw. Zustellzeitfenster selbst aussuchen zu können?**

- Ja       Nein       Weiß nicht

**35.1. Wenn ja, wie viel (in Euro)?****Reisen mit Familie****36. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern (max. 14 Jahre) per Flugzeug allgemein in den Urlaub geflogen?**

- ja  
 nein

**Reisen mit Familie****37. Wie alt waren Ihre bzw. die Ihnen nahestehenden Kinder, als Sie das letzte Mal mit Ihnen mit dem Flugzeug in den Urlaub geflogen sind?**

- 0-2 Jahre       3-6 Jahre       7-14 Jahre

**38. Wie viele Kinder haben Sie?**

- Keines       2 Kinder       mehr als 3 Kinder  
 1 Kind       3 Kinder

**39. Haben Sie an den folgenden Angeboten Bedarf?**

|  | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Spezielle Tarife für Familienreisen                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Spezielle Angebote für Familienreisen                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung der Flugzeuge mit Familienzonen                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung der Flughäfen mit Familienzonen                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kindermenüs bei der Bordgastronomie                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kinderbetreuung durch pädagogisch geschultes Personal am Flughafen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**40. Für Kinder welchen Alters halten Sie das Flugzeug als Anreiseverkehrsmittel geeignet?**

|             | Gut geeignet          | Wenig geeignet        | Nicht geeignet        |
|-------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 0-2 Jahren  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3-6 Jahren  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7-14 Jahren | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**41. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern per Flugzeug in den Sommerurlaub in die Berge geflogen?**

- ja
- nein

**42. Was spricht für Sie am meisten gegen eine Flugreise mit Kindern in den Sommerurlaub? (maximal 5 Antworten)**

- Preis
- Mangelnde Mobilität vom/zum Flughafen
- Fehlende Information
- Gepäcktransport
- Ich würde auch ohne Kinder nicht mit dem Flugzeug in den Sommerurlaub fliegen.
- Sportgerätetransport
- Wege zum und vom Flughafen
- Umsteigen
- Unkomfortabel
- Lange Reisedauer
- Unzuverlässig
- Unflexibel
- Fehlende Privatsphäre
- Ich fliege gerne mit dem Flugzeug mit den Kindern in den Sommerurlaub
- Anstrengend
- Personenanzahl
- Ziel mit dem Flugzeug nicht direkt erreichbar
- Keiner der genannten Gründe

### Carsharing im Sommerurlaub

#### 43. Sind Sie über das Thema Carsharing bereits informiert?

- Ja, ich habe mich aktiv mit dieser Thematik beschäftigt (z.B. im Internet oder durch Informationsbroschüre)
  Ich interessiere mich nicht besonders für diese Thematik
- Ich habe schon einige Male zufällig etwas vom Carsharing gehört
  Nein

### Carsharing im Sommerurlaub

#### 44. Würden Sie sich mehr Informationen zum Thema Carsharing wünschen?

- Ja, ich wünsche mir mehr Informationen zu dieser Thematik
  Ich weiß es nicht
- Die bisherigen Informationen reichen aus
  Nein, ich interessiere mich nicht für diese Thematik

#### 45. Sind Sie bei einem der folgenden Carsharing-Anbieter registriert?

- Car2Go
  Caruso
- DriveNow
  Mobility (Carsharing der SBB)
- ZipCar
  Keine
- Flinkster
- Sonstige:

#### 46. Wie oft nutzen Sie Carsharing im Alltag?

- Täglich
  Mehrmals pro Jahr
- Mehrmals pro Woche
  Selten
- Mehrmals pro Monat
  Nie

#### 47. Würden Sie Carsharing am Urlaubsort nutzen?

- Ja. Aber nur, wenn ich einen Anbieter nutzen kann, bei dem ich bereits registriert bin
  Nein, ich würde lieber statt Carsharing ein Mietauto (Ausgabe am Flughafen) für die gesamte Dauer meines Aufenthaltes bevorzugen
- Ja, auch wenn ich mich registrieren müsste
  Nein, ich brauche kein Auto am Urlaubsort
- Nein, ich würde Carsharing nicht nutzen.
  Nein, ich würde mein eigenes Auto nutzen

#### 48. Wäre ein Carsharing-Angebot am Urlaubsort für Sie ein Anreiz, auf die Anreise mit einem eigenen PKW zu verzichten?

- ja
- nein

**49. Wie müsste ein Carsharing-Angebot am Urlaubsort gestaltet sein, damit Sie dieses Nutzen würden?**

|   | Sehr interessant      | Interessant           | Wenig interessant     | Uninteressant         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Ausborgen an einem fixen Standort und Rückgabe am selben Standort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausborgen an einem fixen Standort und Rückgabe an einem anderen fixen Standort  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Auffinden eines Fahrzeuges mittels App in einem bestimmten Bereich (z.B. in einem Ort) und Rückgabe an einem beliebigen Ort im selben Bereich (z.B. innerhalb eines anderen Ortes)        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Auffinden eines Fahrzeuges mittels App in einem bestimmten Bereich (z.B. in einem Ort) und Rückgabe an einem beliebigen Ort in einem anderen Bereich (z.B. innerhalb eines anderen Ortes) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Günstige Angebote für das Ausborgen von Fahrzeugen in entlegen abgestellten Bereichen und Rückgabe in zentralen Zonen.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Preisstaffelung für Tages- oder Mehrtagesfahrten  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**50. Wären Sie bereit für Einwegfahrten (ohne Rückfahrt) einen Aufschlag zu bezahlen?**

- ja
- nein

**Feedback****51. Sonstige Anmerkungen/Verbesserungsvorschläge:**





**4. Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?**

- In einer Stadt in zentraler Lage (im dicht verbauten Gebiet)
- In einer Stadt am Stadtrand
- In der Vorstadt
- In ländlichem Gebiet, innerhalb eines Orts
- In ländlichem Gebiet, außerhalb des Orts

**5. Aus welchem Land kommen Sie?**

- |   |  |                                 |
|---|--|---------------------------------|
| <input type="radio"/> Österreich                      | <input type="radio"/> Vereinigtes Königreich | <input type="radio"/> Russland  |
| <input type="radio"/> Schweiz                         | <input type="radio"/> Dänemark               | <input type="radio"/> Slowenien |
| <input type="radio"/> Deutschland                     | <input type="radio"/> Frankreich             | <input type="radio"/> Ungarn    |
| <input type="radio"/> Belgien                         | <input type="radio"/> Italien                | <input type="radio"/> USA       |
| <input type="radio"/> Niederlande                     | <input type="radio"/> Liechtenstein          | <input type="radio"/> Schweden  |
| <input type="radio"/> Polen                           | <input type="radio"/> Rumänien               | <input type="radio"/> Norwegen  |
| <input type="radio"/> Sonstiges: <input type="text"/> |  |                                 |

**6. Nennen Sie uns bitte die Postleitzahl Ihres Heimatortes:**

**Reise Winterurlaub**

In den folgenden Fragen wird oft der Begriff "Winterurlaub" verwendet. Darunter wird für diese Umfrage ein Urlaub im Schnee mit Skifahren, Eislaufen, Schneeschuhwandern, Winterspaziergang usw. definiert.

**7. Vor wie vielen Jahren sind Sie das letzte Mal in den Winterurlaub geflogen? ⓘ**

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Diesen Winter  | <input type="radio"/> Vor 6-10 Jahren        |
| <input type="radio"/> Letzten Winter | <input type="radio"/> Vor mehr als 10 Jahren |
| <input type="radio"/> Vor 2-5 Jahren | <input type="radio"/> Noch nie               |

**8. Wie oft fahren Sie mit folgenden Verkehrsmitteln in einen mehrtätigen Winterurlaub?**

|                               | Mehrmals jährlich     | Einmal jährlich       | Seltener              | Nie                   |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bahn                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fernbus                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisebus - organisierte Reise | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flugzeug                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| eigenes Auto                  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mietauto                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**9. Würden Sie einen Winterurlaubsort ausschließen, wenn die PKW-Nutzung im Ort untersagt ist?**

- ja  
 nein

**10. Wie häufig steht Ihnen bei Bedarf im Alltag ein Auto zur Verfügung?**

- Jederzeit                       Nie  
 Gelegentlich                       Ich besitze keinen Führerschein

**11. Für welche Aktivitäten im Winterurlaub würden Sie sich Ihre notwendige Ausrüstung leihen oder nutzen Sie Ihre eigene Ausrüstung im Winterurlaub?**

|  | Ausleihen             | Eigene                | Verschieden           | Kein Bedarf           |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Skifahren  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Winterwandern  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Snowboarden  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Langlaufen   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rodeln   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Schneeschuhwandern   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eislaufen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eisklettern  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eishockey  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Curling  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Eisstockschießen   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sonstiges:<br><input style="width: 200px; height: 15px;" type="text"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**12. Wie häufig nutzen Sie folgende Mobilitätsformen am Winterurlaubsort?**

|                           | Mehrmals täglich      | Täglich               | Mehrmals wöchentlich  | Nie                   |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| eigenes Auto/<br>Mietauto | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Linienbus                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Skibus                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**13. Wie oft sollten öffentliche Verkehrsmittel/Shuttledienste im Winterurlaubsort fahren, damit Sie bereit sind, diese zu nutzen?**

- Öfter als halbstündlich                       2 Mal am Tag  
 Halbstündlich                       An ausgewählten Tagen (für Ausflugsfahrten)  
 Stündlich                       Ich würde keinen öffentlichen Verkehr nutzen  
 Mehrmals am Tag

**14. Aus welchen Gründen würden Sie nicht oder selten mit dem Flugzeug in den Winterurlaub fliegen? (maximal 5 Antworten)**

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Preis                           | <input type="checkbox"/> Wege zum und vom Flughafen                                    | <input type="checkbox"/> Anstrengend                 |
| <input type="checkbox"/> Mangelnde Mobilität vor Ort     | <input type="checkbox"/> Unkomfortabel   | <input type="checkbox"/> Personenzahl                |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Informationen          | <input type="checkbox"/> Ich fliege oft und gerne mit dem Flugzeug in den Winterurlaub | <input type="checkbox"/> Fehlende Privatsphäre       |
| <input type="checkbox"/> Gepäcktransport                 | <input type="checkbox"/> Unzuverlässig   | <input type="checkbox"/> Sicherheit                  |
| <input type="checkbox"/> Sportgeräatransport             | <input type="checkbox"/> Unflexibel  | <input type="checkbox"/> keiner der genannten Gründe |
| <input type="checkbox"/> Umsteigen                       | <input type="checkbox"/> Ziel mit dem Flugzeug nicht direkt erreichbar                 |  |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/> |  |  |

**Buchung Winterurlaub**

**15. Welche Buchungsvarianten für Ihre Winterurlaubsreise nutzen Sie bisher? (Mehrfachnennung möglich)**

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Reisebüro                                   | <input type="checkbox"/> Snowtrex     |
| <input type="checkbox"/> Telefonisch über das Hotel                  | <input type="checkbox"/> Trip Advisor |
| <input type="checkbox"/> Onlineplattform über das Hotel              | <input type="checkbox"/> Expedia      |
| <input type="checkbox"/> Onlineplattform über die Urlaubsdestination | <input type="checkbox"/> Trivago      |
| <input type="checkbox"/> Per E-Mail an das Hotel                     | <input type="checkbox"/> Checkfelix   |
| <input type="checkbox"/> Booking.com                                 |                                       |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/>             |                                       |

**16. Wie würden Sie Mobilitätsangebote am Winterurlaubsort am liebsten buchen?**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> Benötige ich nicht                        | <input type="radio"/> Online, mit der Reisebuchung       |
| <input type="radio"/> Anmeldung in einer Zentrale am Urlaubsort | <input type="radio"/> Beim Ticketautomat bei der Station |
| <input type="radio"/> Anmeldung im Hotel/in der Pension         | <input type="radio"/> Direkt beim Busfahrer              |
| <input type="radio"/> Online, getrennt von der Reisebuchung     |  |

**17. Wie informieren Sie sich über die Mobilität vor Ort in Ihrem Winterurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich)**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Online über die Urlaubsdestination | <input type="checkbox"/> Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)  |
| <input type="checkbox"/> Online über das Hotel              | <input type="checkbox"/> Telefonisch                                       |
| <input type="checkbox"/> Über ein Reisebüro                 | <input type="checkbox"/> Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps) |
| <input type="checkbox"/> Ich informiere mich nicht          |  |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges: <input type="text"/>    |  |

**18. Wie informieren Sie sich im Vorhinein über die Anreise zu Ihrem Winterurlaubsort? (Mehrfachnennungen möglich)**

- Online über die Urlaubsdestination       Online über Kundenkommentare (z.B. Trip Advisor)  
 Online über das Hotel       Über das Verkehrsunternehmen  
 Über ein Reisebüro       Über einen Online-Kartendienst (z.B. Google Maps)  
 Ich informiere mich nicht       Ich gebe das Ziel bei der Abfahrt in das Navigationssystem ein  
 Sonstiges:

**19. Wie wichtig wären Ihnen folgende Rahmenbedingungen, um ein umweltfreundliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus) für Ihre Winterurlaubsreise zu wählen?**

|   | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Schnellere Anreise per Bahn/Bus als mit eigenem PKW   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Shuttleservice zwischen Bahnhof, Unterkunft und Ausflugszielen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Organisierter Gepäcktransport vom Wohnort bis zur Unterkunft  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostengünstige Pauschalangebote, welche die Anreise mit Bus/Bahn inkludieren                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Unterstützung für das Gepäck beim Ein- und Aussteigen in den Zug/Bus bzw. beim Umsteigen                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit das eigene Fahrrad in Bus/Bahn mitzunehmen  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostenlose Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Zielgebiet für Gäste, die mit Bahn/Bus anreisen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sportgeräteverleih am Urlaubsort (Ski/Rad)  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angebot von Mietautos am Urlaubsort   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Carsharing-Angebot  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Möglichkeit, während der Urlaubsreise den eigenen PKW am Wohnort vermieten zu können                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Belohnung des umweltbewussten Verhaltens durch Gutscheine und Rabatte (z.B. Restaurantgutscheine)       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

|   |                       |                       |                       |                       |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Kein Einbußen bei der Flexibilität  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Sonderrabatte auf die Nutzung bestimmter Einrichtungen in der Urlaubsregion (z.B. Museen, Lifttickets) bei Anreise mit Bahn/Bus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**20. Wenn es eine App oder ein Webportal gäbe, das die gesamte Reise plant und Buchungen für Ihre Winterreise abwickelt, wie wichtig sind Ihnen folgende Serviceleistungen?**

|  | Sehr wichtig          | Wichtig               | Weniger wichtig       | Nicht wichtig         |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Hotelbuchung   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung Anreise (Bahn, Fernbus, Flug)                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice zuhause zum Bahnhof/Flughafen           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Abholservice vom Bahnhof/Flughafen zum Urlaubsort    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gepäckservice  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Freizeitaktivitätenbuchung                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Restaurantreservierungen                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung der Mobilität vor Ort                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Buchung (E-)Carsharing Auto                          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erinnerungsfunktion für Reiseereignisse              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Flug- und Bahnverspätungen in Echtzeit               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Gate-/Bahnsteigeänderungen                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Alternative Flug- und Bahnverbindungen               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Empfehlung eines wetterangepassten Freizeitprogramms | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**Weiterreise vom Flughafen**

**21. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zum Winterurlaubsort zu gelangen?**

|   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> Öffentliche Verkehrsmittel  | <input type="radio"/> Mietauto                                |
| <input type="radio"/> Taxi  | <input type="radio"/> Abholung mit Auto durch Freunde/Familie |
| <input type="radio"/> Carsharing  | <input type="radio"/> Shuttleservice                          |
| <input type="radio"/> Ich fliege nicht in den Winterurlaub                                |   |
| <input type="radio"/> Sonstiges: <input style="width: 200px; height: 15px;" type="text"/> |   |

**22. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie primär, um vom Flughafen zu einem sonstigen Urlaubsort (z.B. Abenteuerurlaub, Thermenurlaub) zu gelangen?**

- Öffentliche Verkehrsmittel       Mietauto  
 Taxi       Abholung mit Auto durch Familie/Freunde  
 Carsharing       Shuttleservice  
 Ich fliege nicht in den Urlaub.  
 Sonstiges:

**Reisen mit Gepäck**

Stellen Sie sich vor, Ihr Gepäck wird separat von Tür-Zu-Tür befördert und Sie haben bei der kompletten An- und Heimreise nur Handgepäck bei sich.

**29. Würden Sie einen entsprechenden Service bei einer Winterurlaubsreise nutzen?**

- Ja       Eher ja       Eher nein       Nein

**30. Für welches Gepäck würden Sie im Winter einen entsprechenden Gepäckservice nutzen?**

|                          | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Reisegepäck bis 10 kg    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck 11 bis 23 kg | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reisegepäck über 23 kg   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Wintersportgeräte        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**31. Sprechen folgende Gründe im Winterurlaub gegen einen Gepäckservice?**

|  | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Unbekanntheit des Gepäckservices                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Reise mit wenig Gepäck                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Planungsaufwand                                      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Beschädigung                               | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst vor Verlust                                    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Angst, dass das Gepäck zu spät ankommt.              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Zu hoher Preis                                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erforderliche Anwesenheit zuhause bei Gepäckabholung | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**32. Würde eine Sendungsverfolgung (z.B. telefonisch oder online) dazu beitragen, dass Sie eine Gepäckserviceleistung eher nützen?**

- Ja  Eher nein  
 Eher ja  Nein

**33. Wann könnte Ihr Gepäck für den Winterurlaub frühestens bei Ihnen abgeholt werden/können Sie es abgeben?**

- Bis zu 3 Tage vor Reisebeginn  Bis zu 12 h vor Reisebeginn  
 Bis zu 2 Tage vor Reisebeginn  Bis zu 6 h vor Reisebeginn  
 Bis zu 1 Tag vor Reisebeginn  Bis zu 1 h vor Reisebeginn

**34. Würden Sie extra dafür bezahlen, dass Sie das Gepäck möglichst spät abgeben könnten und es am Urlaubsort trotzdem gleichzeitig bekommen würden?**

- Ja  Nein  Weiß nicht

**34.1. Wenn ja, wie viel (in Euro)?**

**35. Würden Sie extra dafür bezahlen, um sich das Abhol- bzw. Zustellzeitfenster selbst aussuchen zu können?**

- Ja  Nein  Weiß nicht

**35.1. Wenn ja, wie viel (in Euro)?**

### Reisen mit Familie

**36. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern (max. 14 Jahre) per Flugzeug allgemein in den Urlaub geflogen?**

- ja  
 nein

**37. Wie alt waren Ihre bzw. die Ihnen nahestehenden Kinder, als Sie das letzte Mal mit Ihnen mit dem Flugzeug in den Urlaub geflogen sind?**

- 0-2 Jahre  3-6 Jahre  7-14 Jahre

**38. Wie viele Kinder haben Sie?**

- Keines  2 Kinder  mehr als 3 Kinder  
 1 Kind  3 Kinder

**39. Haben Sie an den folgenden Angeboten Bedarf?**

|  | Ja                    | Eher ja               | Eher nein             | Nein                  |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Spezielle Tarife für Familienreisen                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Spezielle Angebote für Familienreisen                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung der Flugzeuge mit Familienzonen                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ausstattung der Flughäfen mit Familienzonen                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kindermenüs bei der Bordgastronomie                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kinderbetreuung durch pädagogisch geschultes Personal am Flughafen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**40. Für Kinder welchen Alters halten Sie das Flugzeug als Anreiseverkehrsmittel geeignet?**

|            | Gut geeignet          | Wenig geeignet        | Nicht geeignet        |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 0-2 Jahre  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3-6 Jahre  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7-14 Jahre | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**41. Sind Sie in den letzten 5 Jahren mit Ihren bzw. Ihnen nahestehenden Kindern per Flugzeug in den Winterurlaub geflogen?**

- ja
- nein

**42. Was spricht für Sie am meisten gegen eine Flugreise mit Kindern in den Winterurlaub? (maximal 5 Antworten)**

- |   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Preis  | <input type="checkbox"/> Sportgerätetransport       | <input type="checkbox"/> Unzuverlässig   | <input type="checkbox"/> Personenanzahl                                |
| <input type="checkbox"/> Mangelnde Mobilität vom/zum Flughafen  | <input type="checkbox"/> Wege zum und vom Flughafen | <input type="checkbox"/> Unflexibel  | <input type="checkbox"/> Ziel mit dem Flugzeug nicht direkt erreichbar |
| <input type="checkbox"/> Fehlende Information   | <input type="checkbox"/> Umsteigen                  | <input type="checkbox"/> Fehlende Privatsphäre   | <input type="checkbox"/> Keiner der genannten Gründe                   |
| <input type="checkbox"/> Gepäcktransport  | <input type="checkbox"/> Unkomfortabel              | <input type="checkbox"/> Ich fliege gerne mit dem Flugzeug mit den Kindern in den Winterurlaub |  |
| <input type="checkbox"/> Ich würde auch ohne Kinder nicht mit dem Flugzeug in den Winterurlaub fliegen. | <input type="checkbox"/> Lange Reisedauer           | <input type="checkbox"/> Anstrengend   |  |

**Feedback****43. Sonstige Anmerkungen/Verbesserungsvorschläge:**



## 10.7 Anhang VII: Interview-Leitfaden

**Interviewer:**

Marcel Kalisch, BSc.

**Befragte:**

**Ort, Datum:**

**Dauer:**

- *Dieser Leitfaden dient dem Gespräch als Basis, ohne streng abgearbeitet zu werden.*
- *Alle aufgestellten Fragen richten sich vorrangig um den Flughafentransfer in Bezug auf die An- und Abreise bzw. der Vor-Ort-Mobilität*

Sehr geehrte Herr/Frau *Ansprechname*,

Grundlegend würde mich als erstes die Betriebsstruktur von *Institution* interessieren. Wie viele MitarbeiterInnen sind bei Ihnen aktuell beschäftigt und wie schaut dabei Ihr Aufgabenbereich im Betriebsprozess aus (Kommunikation nach Innen und nach Außen)?

Sind in Zukunft Veränderungen in der Betriebsstruktur geplant oder gab es in letzter Zeit Veränderungen (z.B. bei den Aufgabenteilungen etc.)?

Wie sieht zum gegenwärtigen Zeitpunkt das Mobilitätsangebot für Touristen aus - gerade in Punkto Flughafentransfer zu den jeweiligen Urlaubsdestinationen? Welche Erfahrungen haben Sie im Bereich dessen gemacht und wie schätzen Sie die Entwicklung und/oder Trends in den nächsten Jahren ein?

Das Mobilitätsangebot vor Ort ist stets von Veränderungsprozessen geprägt, welches sich vorrangig durch die Verhaltensänderungen der Touristen im Bundesland anpasst. Welche Maßnahmen wurden in letzter Zeit ergriffen, um den Verhaltensänderungen entgegenzuwirken?

Welche rechtlichen oder strategischen Rahmenbedingungen müssten Ihrer Meinung auf Seiten der Politik ergriffen werden, um den Verhaltensänderungen bei den Mobilitätsangeboten entgegenzuwirken? Welche Kooperationen wären nach Ihrer Meinung nach notwendig?

Gibt es bei der touristischen Mobilität, gerade was den Flughafentransfer angeht, Kooperationen bzw. Kooperationspartnerschaften?

- Falls ja: Welche sind das und in welcher Form wird zusammengearbeitet? Wie könnte Ihrer

Meinung nach die Kooperationsarbeit verbessert werden?

- Falls nein: Wer könnte als Kooperationspartner bereitstehen und wie könnte Ihrer Meinung nach eine Kooperationsarbeit aussehen?

Gibt es von Seiten des Landes Tirol oder des Bundes eine Förderung im Rahmen der touristischen Mobilität?

Existieren Mobilitätsangebote bzw. besteht ein Service, welcher sich um den Gepäcktransport der UrlauberInnen im Rahmen des Flughafentransfers kümmert? Bestehen dazu vielleicht Kooperationspartnerschaften? Welche Voraussetzungen sind dafür notwendig, um einen solchen Service nutzen zu können?

Welche grundlegenden Voraussetzungen sollten geschaffen werden, um einen solchen (Gepäck-) Service für den Flughafentransfer bereitzustellen?

Existieren Mobilitätsangebote von Beherbergungsunternehmen, welche vielleicht auch einen Gepäckservice zum/vom Flughafen anbieten?

Welche Problemfelder sind im Bereich der touristischen Mobilität vor Ort und dem Gepäcktransport Ihnen bekannt bzw. bestehen gerade?

Gab es von Seiten der UrlauberInnen, welche mit dem Flugzeug anreisen, explizite nachfragen zum Transport mit dem Gepäck? Wie gehen Sie mit solchen Anfragen um, bestehen Kooperationen zu anderen Dienstleistern (wie z.B. der Paketlogistik)?

Der Tourismus als auch die touristische Mobilität wird sich in den nächsten Jahren stets verändern. Welche Herausforderungen sehen Sie für die kommenden Jahre?

- Wie werden Sie darauf reagieren und wie werden Sie versuchen sich den Veränderungsprozessen anzupassen?
- Welche Mobilitätsangebote wären in Zukunft wünschenswert?
- Welche Kooperationen wären nach Ihrer Meinung nach notwendig, um den Veränderungen entgegenzuwirken?

Als letztes möchte ich noch gerne von Ihnen wissen, welche rechtlichen oder strategischen Rahmenbedingungen Sie sich persönlich wünschen würden, um bei der Vor-Ort Mobilität eventuell die letzten Notwendigkeiten schließen zu können?