



universität
wien

MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

Zukünftige Entwicklung der touristischen Mobilität in den Wiener Alpen –
Veränderungen der Kooperations- und Akteursstruktur

Verfasser

Günther Hochreiter BA

angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, 2015

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Raumforschung und Raumordnung

Betreuerin / Betreuer:

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech
Technische Universität Wien Department für
Raumplanung Fachbereich Regionalplanung und
Regionalentwicklung

Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass die ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien,

Die weibliche Form ist in dieser Masterarbeit der männlichen Form gleichgestellt. Lediglich aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde die männliche Form gewählt.

Danksagung

„Die beste Bildung findet ein gescheiter Mensch auf Reisen“

Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832)

Mein Studium kann daher auch als Reise bezeichnet werden, bei der man alle Höhen und Tiefen erlebt. Mit dieser Masterarbeit ist meine studentische Reise fürs Erste beendet und daher ist es an der Zeit, sich bei jenen Menschen zu bedanken, die mich dabei unterstützt haben.

Zuerst gilt mein Dank Frau Univ. Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech, die mich bei der Ausarbeitung der vorliegenden Arbeit betreut und unterstützt hat. Danke für die Anregungen über den Tellerrand hinauszuschauen und für die Geduld.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinen Interviewpartnern Monika Gschaidler, Ferdinand Schwarz, Engelbert Pichler, Josef Pichlbauer, Maria Payer, Maria Maier und Herbert Allmer, dass sie sich für mich Zeit genommen und mir damit einen tieferen Einblick in die Thematik ermöglicht haben.

Besonderer Dank gilt meiner Familie, die es mir finanziell ermöglicht hatten dieses Studium zu machen und sich oft um meine Belange gekümmert haben, um auch den Fokus darauf bewahren zu können.

Großer Dank gilt meiner Freundin Alexandra, die ich auf dieser Reise kennengelernt habe und mich nicht nur fachlich beraten hat, sondern mir auch so jederzeit mit Rat und Tat zur Seite gestanden ist.

Einen maßgeblichen Beitrag leisteten auch meine Freunde, die mich entlang meiner studentischen Reise begleitet und immer für positive Ablenkung gesorgt haben.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Aufbau der Arbeit.....	1
1.2	Fragestellung.....	2
1.3	Methoden.....	3
2	Touristische Mobilität.....	5
2.1	Eine Begriffsannäherung.....	5
2.1.1	Zum Begriff „Tourismus“.....	5
2.1.2	Zum Begriff „Mobilität“.....	10
2.2	Einflussfaktoren der Touristischen Mobilität.....	14
2.3	Zeitliche Entwicklung der touristischen Mobilität und ihrer Einflussfaktoren.....	18
2.4	Mobilitätsmanagement.....	28
3	Die Tourismusregion Wiener Alpen.....	33
3.1	Die Entstehung der Tourismusregion und ihre Mitglieder.....	35
3.2	Touristische Ausstattung.....	37
3.3	Touristische Kenndaten der Wiener Alpen.....	39
3.4	Die Untersuchungsgebiete mit ausgewählten Gemeinden.....	46
4	Mobilität in den Wiener Alpen.....	53
4.1	Infrastruktur.....	53
4.2	Kennzahlen der Mobilität in den Wiener Alpen.....	58
5	Die Akteure der touristischen Mobilität in den Wiener Alpen.....	69
5.1	Akteure im Tourismus.....	69
5.2	Akteure der Mobilität bzw. des Verkehrs.....	73
5.3	Akteurslandkarte der Tourismusmobilität in den Wiener Alpen.....	78
5.4	Mobilitätsprojekt Wanderbus.....	82
6	Zukunftsszenarien touristischer Mobilität in den Wiener Alpen.....	84
6.1	Begriffsannäherung Szenario.....	84
6.2	Szenario: „Weiter wie bisher!“ (Nullvariante).....	85
6.3	Szenario: „Angepasste Entwicklung“.....	95
7	Reflexion und Conclusio.....	105
8	Quellenverzeichnis.....	107
9	Anhang.....	114
9.1	Leitfaden für Experteninterviews.....	114
9.2	Interview mit Monika Gschaider - Mitarbeiterin im Tourismusbüro Puchberg am Schneeberg.....	114

9.3	Interview mit Ferdinand Schwarz - Bürgermeister der Gemeinde Bad Schönau	117
9.4	Interview mit Engelbert Pichler - Bürgermeister der Gemeinde Grimmenstein	122
9.5	Interview mit Josef Pichlbauer - Bürgermeister der Gemeinde St. Corona am Wechsel.....	124
9.6	Interview mit Maria Payer - Geschäftsführerin der Stadtmarketing & Tourismus GmbH Wiener Neustadt	127

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Tourismusdefinition der Welttourismusorganisation.....	7
Abbildung 2: Einbettung der touristischen Mobilität in das System der Mobilität	13
Abbildung 3: Abgrenzung der Touristischen Mobilität	13
Abbildung 4: Einflussfaktoren der touristischen Mobilität	14
Abbildung 5: Sinus-Milieu Modell in Österreich	17
Abbildung 6: Beziehungen zwischen den Teilsystemen Verkehr, Fahrzeug und Wirtschaft und die Einbettung der Mobilität	17
Abbildung 7: Anteil jener Personen mit mindestens Haupturlaubsreise im Jahr an der Gesamtbevölkerung	19
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Österreicher bei Haupturlaubsreisen in	
Anteilsprozent von 1969-2012	25
Abbildung 9: Entwicklung der Elektromobilität bis 2030 nach Prognosen des Lebens-, Verkehrs- und Wirtschaftsministeriums und des Umweltbundesamtes	26
Abbildung 10: Bereiche einer Mobilitätskette die von einem Mobilitätsmanagement abgedeckt werden können.....	29
Abbildung 11: Touristische Dienstleistungskette	30
Abbildung 12: Lage der Wiener Alpen.....	33
Abbildung 13: Lage der Wiener Alpen in Niederösterreich	35
Abbildung 14: Tourismusregion Wiener Alpen in Niederösterreich und ihre Ausstattung	37
Abbildung 15: Durchschnittliche Nächtigungszahlen auf Gemeindeebene in Niederösterreich 2002-2006	42
Abbildung 16: Herkunftsländer der Touristen in den Wiener Alpen im Jahr 2012	43
Abbildung 17: Nächtigungsdichte gesamt auf Gemeindeebene in Niederöstserreich 2001	44
Abbildung 18: Lage der Untersuchungsgemeinden in den Wiener Alpen	52
Abbildung 19: Straßeninfrastruktur in den Wiener Alpen	53
Abbildung 20: E-Tankstellennetz in den Wiener Alpen.....	54
Abbildung 21: Funktionsweise des Projektes E-morail	55
Abbildung 22: Bahnnetz der Wiener Alpen	56
Abbildung 23: Busverbindungen der Firma Retter in der Region Wiener Alpen	57
Abbildung 24: Öffentliche Radverleihstationen in der Region Wiener Alpen.....	58
Abbildung 25: Modal Split der Anreise der Touristen in die Wiener Alpen	59
Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl im Tourismus in der Alpenregion	60

Abbildung 27: Darstellung der Vielfalt der Akteure in der touristischen Mobilität	69
Abbildung 27: Akteurslandkarte der Tourismusmobilität in den Wiener Alpen	79
Abbildung 29: Akteursstruktur des Mobilitätsprojekt Wanderbus	83
Abbildung 30: Bevölkerungsveränderung 2009-2030 nach Prognoseregionen in Österreich in %	87
Abbildung 31: Veränderung der durchschnittlichen Jahrestemperaturen bezogen auf die Klimanormalperiode 1961-1990 - gemittelt über 30 Jahre	88
Abbildung 32: Lebenszyklus des Gesundheitstourismus.....	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mitgliedsgemeinden der Wiener Alpen in NÖ GmbH	36
Tabelle 2: Beherbergungsbetriebe und Betten in den Wiener Alpen nach Winter- und Sommersaison 2012/13	39
Tabelle 3: Gemeinden mit der höchsten Anzahl an Beherbergungsbetrieben in der Wintersaison 2012/13 und der Sommersaison 2013	40
Tabelle 4: Gemeinden mit den meisten Ankünften 2013	40
Tabelle 5: Gemeinden mit den meisten Übernachtungen 2013	41
Tabelle 6: Gemeinden der Wiener Alpen mit der höchsten Nächtigungsichte im Jahr 2013	44
Tabelle 7: Verteilung der Ankünfte und Übernachtungen in den Wiener Alpen nach Wintersaison 2012/13 und Sommersaison 2013	45
Tabelle 8: Gemeinden der Tourismusregion mit den größten Unterschieden bei den Ankünften zwischen der Wintersaison 2012/2013 und Sommersaison 2013	46
Tabelle 9: Gemeinden der Tourismusregion mit den größten Unterschieden bei den Übernachtungen zwischen der Wintersaison 2012/2013 und Sommersaison 2013	46
Tabelle 10: Übernachtungen und Ankünfte in den Gemeinden Reichenau und Puchberg im Jahr 2013	47
Tabelle 11: Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinden Bad Schönau und Grimmenstein im Jahr 2013	48
Tabelle 12: Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinden Kirchberg am Wechsel und St. Corona am Wechsel im Jahr 2013)	49
Tabelle 13: Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinde Wiener Neustadt im Jahr 2013	50
Tabelle 14: Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinde Semmering im Jahr 2013	51
Tabelle 15: Erreichbarkeit der Gemeinde Puchberg am Schneeberg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn	61
Tabelle 16: Erreichbarkeit der Gemeinde Reichenau an der Rax mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn	62
Tabelle 17: Erreichbarkeit der Gemeinde Semmering mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn	62

Tabelle 18: Erreichbarkeit der Gemeinde Wiener Neustadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn	62
Tabelle 19: Erreichbarkeit der Gemeinde Kirchberg am Wechsel mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn.....	63
Tabelle 20: Erreichbarkeit der Gemeinde St. Corona am Wechsel mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn.....	63
Tabelle 21: Erreichbarkeit der Gemeinde Grimmenstein mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn	63
Tabelle 22: Erreichbarkeit der Gemeinde Bad Schönau mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn	64
Tabelle 23: Verbindungen der Gemeinde Puchberg in die anderen Untersuchungsgemeinden.....	65
Tabelle 24: Verbindungen der Gemeinde Reichenau in die anderen Untersuchungsgemeinden.....	66
Tabelle 25: Verbindungen der Gemeinde Semmering in die anderen Untersuchungsgemeinden	66
Tabelle 26: Verbindungen der Gemeinde Wr. Neustadt in die anderen Untersuchungsgemeinden	67
Tabelle 27: Verbindungen der Gemeinde Kirchberg in die anderen Untersuchungsgemeinden.....	67
Tabelle 28: Verbindungen der Gemeinde St. Corona in die anderen Untersuchungsgemeinden.....	67
Tabelle 29: Verbindungen der Gemeinde Grimmenstein in die anderen Untersuchungsgemeinden	68
Tabelle 30: Verbindungen der Gemeinde Bad Schönau in die anderen Untersuchungsgemeinden	68

Abkürzungsverzeichnis

Abb	Abbildung
App	Applikation
ARBÖ	Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend
BMWFW	Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft
EU	Europäische Union
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NÖ BBG	Niederösterreichische Bergbahnen Beteiligungsgesellschaft mit beschränkter Haftung
NÖ	Niederösterreich
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft
ÖAMTC	Österreichischer Automobil, Motorrad und Touring Club
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
PKW	Personenkraftwagen
TEN	Transeuropäische Netze
TER	Transeuropäische Eisenbahn
UNWTO	United Nations World Tourism Organization
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
WTO	ehemals Welttourismusorganisation heute World Trade Organization

1 Einleitung

Die Anzahl der Freizeit-, Urlaubs- und Geschäftsreisen hat in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen. Damit verbunden erhöhten sich einerseits die Ansprüche und Bedürfnisse der Touristen immer und überall rasch und flexibel mobil sein zu können, andererseits wird das gegenwärtig meist nur durch die Anreise mittels PKW ermöglicht. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs bietet dazu nur bedingt eine Alternative. Um ein ansprechendes Mobilitätsangebot für eine Tourismusregion zu schaffen, sind viele unterschiedliche Akteure notwendig, die auf unterschiedliche Weise miteinander kooperieren und interagieren.

Die folgende Arbeit widmet sich der Touristischen Mobilität in der Tourismusregion Wiener Alpen und den dahinter stehenden Akteurs- und Kooperationsstrukturen. Der Beginn des Tourismus in den Wiener Alpen liegt über 150 Jahre zurück und geht einher mit der verkehrstechnischen Entwicklung und der Möglichkeit der Wiener Bevölkerung in der Region touristisch mobil zu sein. Damals war es vor allem die Errichtung der Eisenbahnstrecke, die den Tourismus in die Region brachte, heute spielt sie hingegen eine untergeordnete Rolle, da der Großteil der Touristen mit dem eigenen PKW anreist. Seither haben sich generell die touristische Mobilität und die damit in Verbindung stehenden Akteure, sowie deren Kooperationen stark verändert. Aufgrund der hohen Bedeutung der touristischen Mobilität in den Wiener Alpen soll diese Tourismusregion als Untersuchungsgebiet für diese Arbeit herangezogen werden. Um ein detaillierteres Bild der Region zu bekommen, werden Untersuchungsgemeinden ausgewählt, die hinsichtlich der Mobilität der Touristen näher analysiert werden.

1.1 Aufbau der Arbeit

Ausgehend von einer theoretischen Annäherung an die Thematik „Touristische Mobilität“ und ihre Einflussfaktoren, werde ich in weiterer Folge näher auf den Tourismus in den Wiener Alpen eingehen. Dabei werden die touristische Ausstattung und die wichtigsten Tourismusarten der Region erläutert und die touristischen Kennzahlen angeführt. Das Kapitel 3 widmet sich anschließend der Mobilität der Touristen, wobei ich mich dabei auf das vorhandene Angebot fokussiere. Da man durch die reine Auflistung des Angebots noch keine Rückschlüsse darauf

ziehen kann, warum welches Verkehrsmittel von den Touristen präferiert wird, erfolgt eine genauere Betrachtung der Erreichbarkeiten der gewählten Untersuchungsgemeinden.

Das folgende Kapitel widmet sich dann den wichtigsten Akteuren der Touristischen Mobilität in den Wiener Alpen und deren Kooperationsstrukturen. Zur besseren Veranschaulichung werden diese auch grafisch dargestellt. Anhand eines konkreten Mobilitätsangebotes soll verdeutlicht werden, welche Akteure zu dessen Umsetzung notwendig sind.

Aufbauend auf der Analyse der gegenwärtigen Situation und unter Einbeziehung der zukünftigen Trends im Tourismus und der Mobilität werden zwei Szenarien gebildet, die die zukünftige Entwicklung der Touristischen Mobilität in den Wiener Alpen aufzeigen.

Abschließend werden in Kapitel 7 die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse noch mal zusammengefasst und reflektiert.

1.2 Fragestellung

Die vorliegende Masterarbeit befasst sich mit folgender Forschungsfrage:

Wie wird sich die Tourismusmobilität in den Wiener Alpen zukünftig entwickeln und welche Akteure sind an der Entwicklung beteiligt?

Weitere Forschungsfragen die im Zuge meiner Arbeit geklärt werden sollen und sich aus der Hauptfrage ableiten:

- *Was versteht man unter touristischer Mobilität? Wie kann das Mobilitätsverhalten der Touristen in der Region charakterisiert werden?*
- *Welche aktuelle Akteursstruktur im Bereich touristische Mobilität lässt sich in der Region Wiener Alpen erkennen?*
- *Welche Kooperationsbeziehungen sind bereits vorhanden?*
- *Wie werden sich diese Änderungen im Mobilitätsverhalten auf die Kooperationsstruktur auswirken? Bzw. wie werden sich neue Kooperationen auf das touristische Mobilitätsverhalten auswirken?*

1.3 Methoden

Literatur- und Internetrecherche

Die Literatur- und Internetrecherche liefert den theoretischen Background und den gegenwärtigen Stand der Wissenschaft für diese Arbeit. Diese Methodik wird auch zur Informationsgewinnung über die aktuelle Situation des Tourismus und der Mobilität in der Region Wiener Alpen, sowie deren Trends und Einflussfaktoren angewandt.

Auswertungen von Erreichbarkeiten

Mithilfe eines Internet-Routenplaners wird die Erreichbarkeit von Gemeinden der Wiener Alpen mit dem ÖPNV bzw. mit dem PKW analysiert, um daraus Rückschlüsse auf den Modal Split der Anreise der Touristen ziehen zu können.

Interview

Da der Fokus dieser Arbeit auf die relevanten Akteure der touristischen Mobilität gelegt ist, erschienen eigenständige Erhebungen von statistischen Kennzahlen zur Mobilität und zum Tourismus in diesem Fall nicht sinnvoll. Vielmehr liegt das Interesse auf den subjektiven Einstellungen und den persönlichen Erfahrungen der handelnden Personen, weshalb mündliche und schriftliche Befragungen, als qualitative Erhebungsmethoden durchgeführt wurden. Gleichzeitig sollten mithilfe der persönlichen Gespräche auch wichtige Informationen gewonnen werden, die ich mittels der Literaturrecherche nicht eruieren konnte. Die Interviews erfolgten leitfadengesteuert, wobei die Auswahl der Fragen je nach Interviewpartner spezifiziert wurde. Da es sich bei der touristischen Mobilität um ein interdisziplinäres Forschungsgebiet handelt, fiel die Auswahl der Interviewpartner auch auf Vertreter der Disziplinen Tourismus, Politik und Verkehr, wobei diese zum Großteil aus den Untersuchungsgemeinden stammten. Die Gespräche fanden allesamt im Juli 2014 und mit folgenden Personen statt:

Akteure im Tourismus

-) Frau Monika Gschaidner

Frau Gschaidner ist Mitarbeiterin im Tourismusbüro der Gemeinde Puchberg am Schneeberg und hat daher einen guten Einblick in die touristische Mobilität in der Gemeinde.

-) Frau Mag. Maria Payer

Frau Mag. Payer ist die Geschäftsführerin der Stadtmarketing & Tourismus Wiener Neustadt GmbH und ist gerade dabei den Tourismus der Stadt neu zu positionieren.

Akteure der Politik

-) Herr Ferdinand Schwarz

Herr Schwarz ist Bürgermeister der Gemeinde Bad Schönau und gleichzeitig auch Geschäftsführer eines Transportunternehmens. Er besitzt daher zwei unterschiedliche Sichtweisen zur touristischen Mobilität.

-) Herr Engelbert Pichler

Herr Pichler ist Bürgermeister der Gemeinde Grimmenstein, in der im Jahr 2013 ein Car Sharing Konzept gestartet wurde.

-) Herr Josef Pichlbauer

Herr Pichlbauer ist Bürgermeister der Gemeinde St. Corona, die gerade ein neues Tourismuskonzept erlassen hat.

Die schriftlichen Befragungen wurden per E-Mail mit Frau Maria Maier, Marketing-Angestellte der Wiener Alpen Tourismus GmbH und mit Herrn Herbert Allmer, Geschäftsführer der Retter Linien durchgeführt.

Akteurskarte

Die aus den Erhebungen abgeleitete Akteurs- und Kooperationsstruktur wird mittels einer Akteurskarte analysiert und grafisch dargestellt, um über schriftliche Beschreibung hinaus die Struktur für die Leser verständlich wiederzugeben.

Szenarien

Aus den Ergebnissen der Literaturrecherche und den Erkenntnissen der Interviews, sowie unter Einbeziehung der übergeordneten Trends und Rahmenbedingungen werden zwei Szenarien zu der Entwicklung der touristischen Mobilität in den Wiener Alpen beschrieben. In der Beschreibung der Szenarien erfolgt weiters die Erarbeitung von Empfehlungen für die beteiligten Akteure.

2 Touristische Mobilität

2.1 Eine Begriffsannäherung

Der Ausdruck „Touristische Mobilität“ setzt sich aus den beiden Begriffen Tourismus und Mobilität zusammen. Um sich der Thematik Tourismusmobilität anzunähern, sollen zuerst die beiden Begrifflichkeiten genauer definiert werden.

2.1.1 Zum Begriff „Tourismus“

Der Begriff Tourismus leitet sich von dem griechischen Wort „Tornos“ ab und gelangte über das französische Wort "Tour" in den deutschen Sprachgebrauch. Es bezeichnet „eine Reise weg vom normalen Wohnort hin zu einem anderen Ort, an dem man für eine Zeit verweilt, um dann wieder zum Ausgangspunkt zurückzukehren“ (Mundt; 2013; S. 1).

Im deutschen Sprachgebrauch werden annähernd synonym auch Ausdrücke wie „Reiseverkehr“, oder „Fremdenverkehr“ verwendet.

Reiseverkehr

Dieser Begriff umfasst vor allem das Verlassen des Heimat- bzw. Wohnortes. Dazu gehören auch der Umzug in einen anderen Ort, als auch das Auswandern und die Flucht. Im Gegensatz zum Tourismus, wird beim Reiseverkehr das Zurückkommen nicht in Betracht gezogen und bleibt unbestimmt (vgl. Mundt; 2013; S. 1).

Fremdenverkehr

Der Terminus Fremdenverkehr kennzeichnet das Unbekannte und Unvertraute. Er bezieht sich auf die Sichtweise der Einwohner eines Ortes, wobei dieser von einem „Fremden“ besucht wird (vgl. Mundt; 2013; S. 2). „Tourismus wäre damit die Mobilität des Nicht-Fremden aus der eigenen Umwelt, der wiederkommt, währenddessen der Fremde aus dem Unbekannten kommt und nach einer Weile als Fremdgebliebener wieder dorthin entschwindet“ (Mundt; 2013; S. 2). Eine eindeutige Abgrenzung ist allerdings schwierig, da in beiden Wörtern immer der „Tourist“ entweder seinen Ort verlässt, oder einen besucht (vgl. Mundt; 2013; S.2).

Im heutigen Sprachgebrauch hat sich der Begriff Tourismus gegenüber den anderen Bezeichnungen durchgesetzt. Wesentliche Gründe dafür sind (vgl. Mundt; 2013; S. 2 & Groß; 2011; S. 6):

- Von Tourismusforscher und Träger der Tourismuspolitik wird der Ausdruck Fremdenverkehr selten verwendet, da der Wortbestandteil „fremd“ im Vordergrund steht. Im Fokus sollte der „Gast“ und nicht der „Fremde“ stehen.
- Im internationalen Sprachgebrauch kommt der Begriff Fremdenverkehr nicht vor, da es in den anderen Sprachen kein analoges Gegenstück gibt.

Die obig genannten Definitionen der Begrifflichkeiten sind nur ein paar von vielen die in der deutschsprachigen Literatur existieren. Eine der der grundlegendsten Definitionen für „Tourismus“ stammt von der Welttourismusorganisation (WTO) aus dem Jahr 1993 (vgl. Groß; 2011; S. 7):

„Tourism comprises the activities of persons travelling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business, and other purposes not related to the exercise of an activity remunerated from within the place visited (WTO; 1993; S.2).

Die deutsche Übersetzung dafür lautet wie folgt:

„Tourismus umfasst die Aktivitäten von Personen, die an Orte außerhalb ihrer gewohnten Umgebung reisen und sich dort zu Freizeit-, Geschäfts- oder bestimmten anderen Zwecken nicht länger als ein Jahr ohne Unterbrechung aufhalten (Quelle WTO 1993)“ (Freyer; 2006; S.2).

Personen die sich länger als eine Jahr in einem bestimmten Land aufhalten, gelten für die WTO als Einwohner (vgl. Mundt; 2013; S.6).

Eine weitere Unterscheidung erfolgt zwischen Touristen und Ausflügler. Zu Touristen werden jene Personen gezählt, die mindestens eine Nacht auswärts übernachten. Tagestouristen, die in vielen Tourismusregionen oft zahlreicher vorkommen, als jene die nächtigen, werden zu den Ausflüglern gezählt. Für letzteres gibt es kaum Zählungen, da diese Art von Touristen statistisch schwer zu erfassen ist. Maßgebliches Merkmal der beiden Kategorien ist, dass sich der Tourist

bei beiden Arten außerhalb ihres gewohnten Wohn- und Lebensumfeldes befindet. Zu der Erfassung des gewohnten Umfeldes werden heute folgende quantifizierbare Kriterien herangezogen (vgl. Bieger; 2004; S.35f):

- Häufigkeit des Besuches
- Reisedistanz
- Reisedauer

Die WTO bezieht in ihre Definition des Tourismus nicht nur private Reisen mit ein, sondern auch Dienst- und Geschäftsreisen. Das entspricht allerdings nicht dem gängigen Alltagsgebrauch des Begriffes „Tourismus“, denn darin sind nur Urlaubsreisende inbegriffen. Ausschlaggebend für die WTO ist die Bewegung außerhalb des gewohnten Lebensumfeldes (vgl. Bieger; 2004; S. 36 & Mundt; 2013; S. 7f).

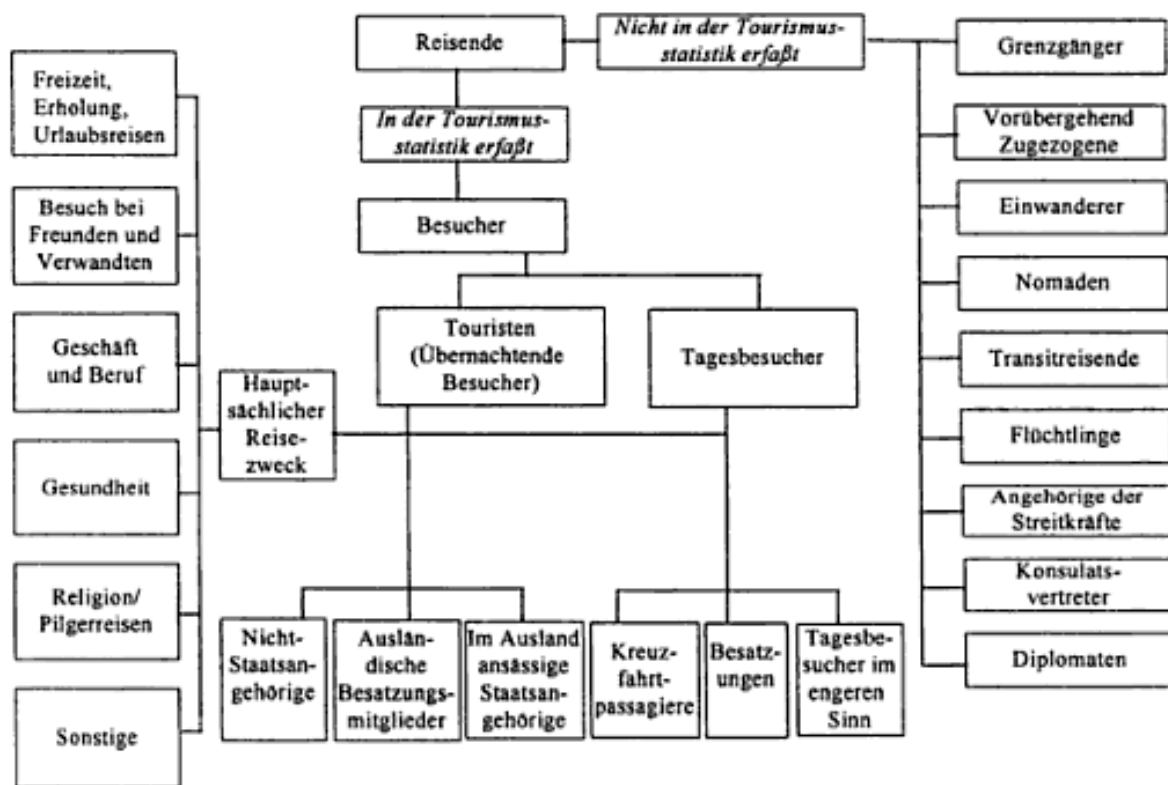


Abbildung 1: Tourismusdefinition der Welttourismusorganisation (Quelle: Spörel; 1998; S. 128)

Die Definition aus dem Jahr 1993 wurde im Laufe der Zeit überarbeitet und gegenwärtig findet man im Glossar der UNWTO (seit 2005 unbenannt, da die World Trade Organisation (Welthandelsorganisation), dieselbe Abkürzung „WTO“ benutzte (vgl. Groß; 2011; S.7)) folgende:

„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. These people are called visitors (which may be either tourists or excursionists; residents or non-residents) and tourism has to do with their activities, some of which imply tourism expenditure“ (www.media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary - 7.12.2014)

Übersetzung: Tourismus ist eine soziale, kulturelle und wirtschaftliche Erscheinung, bei der Menschen für private oder geschäftliche Zwecke in andere Länder oder Orte außerhalb ihrer gewohnten Umgebung reisen. Diese Menschen nennt man Besucher, wobei man diese weiter in Touristen, Ausflügler, Ansässige und Nicht-Ansässige unterteilen kann. Tourismus hat mit deren Aktivitäten zu tun, wovon manche mit Tourismusausgaben verbunden sind.

Für diese Arbeit wird als Begriffsabgrenzung für den Tourismus die aktuelle Definition der WTO herangezogen und beinhaltet somit auch den Geschäftstourismus.

Der Begriff Tourismus beinhaltet viele unterschiedliche Formen des Reisens die sich in unterschiedlichen Kategorien untergliedern lassen (nach Bieger; 2004; S. 95f & Kaspar; 1996; 16f & Berg; 2008; S.4 & Freyer; 2006; S.89):

- Motivation
 - Gesundheitstourismus: Dazu zählen Nah-, Fernerholungs-, und Kurreisen zur Regeneration der Psyche und der Physis.
 - Kulturorientierter Tourismus: Dies beinhaltet den Bildungstourismus, den Alternativtourismus und den Wallfahrtstourismus.
 - Gesellschaftsorientierter Tourismus: Dazu gehören der Verwandten- und Klubtourismus.
 - Sporttourismus
 - Naturtourismus
 - Wirtschaftsorientierter Tourismus: Dieser umfasst den Geschäfts-, Kongress-, Ausstellungs-, Messe- und Incentivetourismus und den Seminartourismus.
 - Politikorientierter Tourismus: Darin enthalten sind der Diplomaten- und Konferenztourismus und der Tourismus im Zuge von politischen Veranstaltungen

- Reisedauer
 - Tagestourismus: Es erfolgt keine Übernachtung an einem Fremdenverkehrsort.
 - Übernachtungstourismus: Mindestens eine Übernachtung am jeweiligen Fremdenverkehrsort.
- Reiseziel
 - Auslandsreisen
 - Inlandsreisen
 - Fernreisen
 - Naherholung
- Reisemittel
 - Bus
 - Bahn
 - Flugzeug
 - PKW
 - Schiff
 - Fahrrad
 - Zu Fuß
- Reiseorganisation
 - Vollpauschalreise
 - Teilpauschalreise
 - Individualreise
- Reiseteilnehmer
 - Kinder
 - Jugend
 - Pensionisten
 - Familien
 - Singles
 - Einzelpersonen
 - Gruppen
- Reisezeit
 - Sommer- und Wintertourismus
 - Hauptsaison- und Nebensaisontourismus

- Ferien

2.1.2 Zum Begriff „Mobilität“

Der Begriff Mobilität stammt vom lateinischen Wort „mobilitas“ ab und bedeutet Beweglichkeit, Schnelligkeit, Gewandheit, Unbeständigkeit, Wankelmut und Biagsamkeit, allgemein aber verbindet man damit die Beweglichkeit von Personen und Gegenständen (vgl. Groß; 2011; S. 10).

Abgrenzung Mobilität – Verkehr

Im Sprachgebrauch werden die beiden Begriffe „Mobilität“ und Verkehr oft synonym verwendet. Sie sind zwar eng miteinander verknüpft, aber nicht als ident zu betrachten. Im allgemeinen Sprachgebrauch repräsentiert Mobilität das Potenzial von Personen Ortsveränderungen durchzuführen, unter Verkehr hingegen versteht man die realisierten Ortsveränderungen von Personen. Für die Realisierung der Ortsveränderungen sind Verkehrsmittel notwendig. (vgl. Cerwenka; 1999; S. 58 & Alpenkonvention; 2007; S.1).

Mit dem Begriff Verkehr werden oftmals negative Begleiterscheinungen, wie etwa Umweltbelastungen und Unfälle assoziiert. Die Mobilität hingegen wird als Aktivität und Grundbedürfnis aufgefasst und verbindet man mit positive „Nebeneffekte“ (vgl. Wilde; 2014; S. 35).

Man kann drei verschiedene Kategorien von Mobilität unterscheiden:

- Soziale Mobilität

Es handelt sich dabei um den Auf- und Abstieg zwischen gesellschaftlichen Schichten und der Mobilität innerhalb einer Schicht, z.B. durch einen Berufswechsel (vgl. Groß, 2011; S.11).

- Geistige Mobilität

Sie kennzeichnet die Fähigkeit von Menschen sich von alten Denkmustern zu lösen und neue Denkansätze und Denkwege zu wählen. Man findet neue Alternativen und besitzt eine gewisse Flexibilität (vgl. Gather et al.; 2008; S.24).

- Räumliche Mobilität

Bei der räumlichen Mobilität kommt es zu einem Wechsel zwischen mindestens zwei Standorten, wobei eine Raumüberwindung erfolgt (vgl. Eckey & Stock; 2000; S.1). Man kann sie in die folgenden Unterkategorien einteilen:

- Potentielle Mobilität

Von potentieller Mobilität spricht man, wenn die Raumüberwindung zwischen zwei Standorten grundsätzlich möglich ist, sie aber aufgrund physischer, psychischer, technischer, finanzieller und zeitlicher Gründe nicht erfolgt (vgl. ebd)

- Wanderungsmobilität

Es kommt dabei zu einer einseitigen Raumüberwindung vom Ort A zum Ort B, wobei keine Rückkehr zum Ort A vorgesehen ist. Es ist somit ein dauerhafter Wechsel des Wohnstandortes. (vgl. ebd).

- Zirkuläre Mobilität

Bei dieser Form kommt es zur Rückkehr zum Ausgangsort A, wenn die geplanten Tätigkeiten am Ort B abgeschlossen sind. Zu diesen Tätigkeiten gehören unter anderem Einkaufen, Arbeiten, Freizeit und Urlaub (vgl. Eckey & Stock; 2000; S. 1f).

- Zweck- bzw. Erlebnismobilität

„Mobilität kann den einzigen Zweck haben, von A nach B zu kommen, aber auch Selbstzweck sein. Das Einkaufen in B ist ein Beispiel für Zweckmobilität, das Radfahren zur Freizeitgestaltung (körperliche Ertüchtigung, Genuß [sic!] der Landschaft) ein Beispiel für Erlebnismobilität (Eckey & Stock; 2000; S. 2).

Um Mobilität zu quantifizieren werden unterschiedliche Indikatoren herangezogen (Eckey & Stock; 2000; S. 2 & Stock & Bernecker; 2014; S.2-4):

- Zweck
 - Verteilung der Wegezwecke
 - Anteil der Wegezwecke an der Verkehrsleistung
- Distanz

- Mittlere Wegelänge
- Personenkilometer/Verkehrsleistung: Mobilitätsweglängen- und
Mobilitätsstreckenbudget: Das ist die kumulierte Weglänge pro Person und
Zeiteinheit (km je Personen und Tag).
- Verkehrsmittel
 - Verteilung der Wege nach Verkehrsmittel (Modal Split)
 - Anteil der Verkehrsmittel am Aufkommen
- Zeit
 - Mittlere Wegedauer (Minuten je Weg)
 - Mobilitätszeitbudget: Darunter versteht man die für die Ortsveränderung
aufgewendete Zeit je Person und Tag.
- Häufigkeit
 - Mobilitätsrate: Die Mobilitätsrate ist die Anzahl der Ortsveränderungen in einer
bestimmten Zeiteinheit, also die Wegehäufigkeit einer Person (Zahl der Wege je
Person und Tag)
 - Mobilitätsquote: Anteil mobiler Personen

Touristische Mobilität

Da der Ortswechsel eines der konstitutiven Elemente des Tourismus ist, erkennt man, dass sich zwischen den Thematiken „Mobilität“ und „Tourismus“ ein Zusammenhang ergibt (vgl. Freyer; 2006; S. 2). Grenzt man den Begriff Tourismus hinsichtlich des Alltagsgebrauchs ab, so findet dieser ausschließlich in der Freizeit statt. Die dafür zurückgelegten Wege kann man dadurch der Freizeitmobilität zuordnen. Die Freizeitmobilität lässt sich weiter in die alltägliche Freizeitmobilität und die nicht- alltägliche Freizeitmobilität unterteilen. Zu ersterem gehören jene Wege die vorwiegend im alltäglichen Umfeld geschehen, zu letzterem werden die Tagesausflüge und Urlaubsreisen gezählt (vgl. Scherz; 2007; S. 51 & Lanzendorf; 2000; S. 37f).

Impliziert man, wie bei der Abgrenzung der WTO, auch Geschäftsreisen zum Tourismus, so findet dieser nicht nur zum Zweck der Freizeit, sondern auch zu beruflichen Zwecken statt (vgl. Bieger; 2004; S.36)

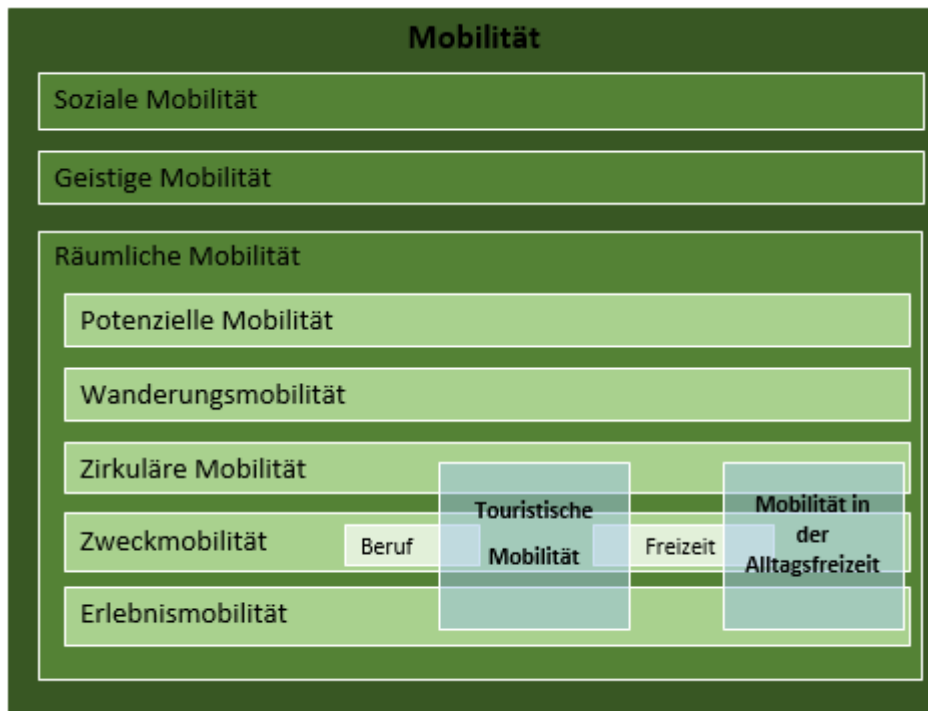


Abbildung 2: Einbettung der touristischen Mobilität in das System der Mobilität (Quelle: eigene Darstellung; nach Eckey & Stock; 2000; S.1f)

Bieger (2004; S. 37) grenzt die touristische Mobilität ähnlich ein (siehe Abb. 3).

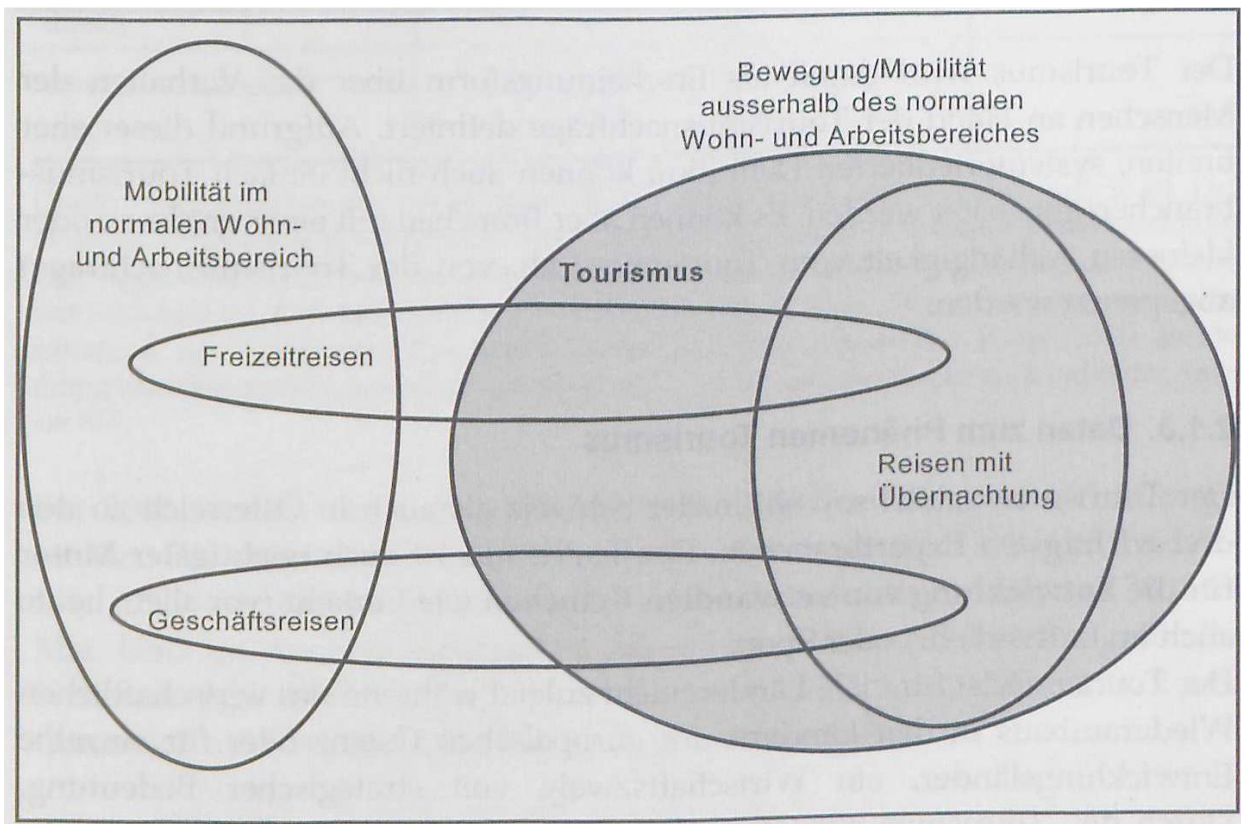


Abbildung 3: Abgrenzung der Touristischen Mobilität (Quelle: Bieger; 2004; S. 37)

Für den Autor ergibt folgende Definition, die auch für die weitere Arbeit herangezogen werden soll: Touristische Mobilität ist jene Mobilität die außerhalb der gewohnten Ortsveränderungen und der Alltagsfreizeit stattfindet. Dazu zählt sowohl die An- und Abreise, als auch die Fortbewegung vor Ort. Der Zweck touristischer Mobilität kann Arbeit oder Freizeit sein, sie kann aber auch Erlebnis selbst sein.

2.2 Einflussfaktoren der Touristischen Mobilität

Die touristische Mobilität ist von vielen Faktoren abhängig und wird dementsprechend auch unterschiedlich von diesen beeinflusst. Grümer (1993; S.18) ordnet die touristische Mobilität in ein System mit folgenden Rahmenbedingungen ein:

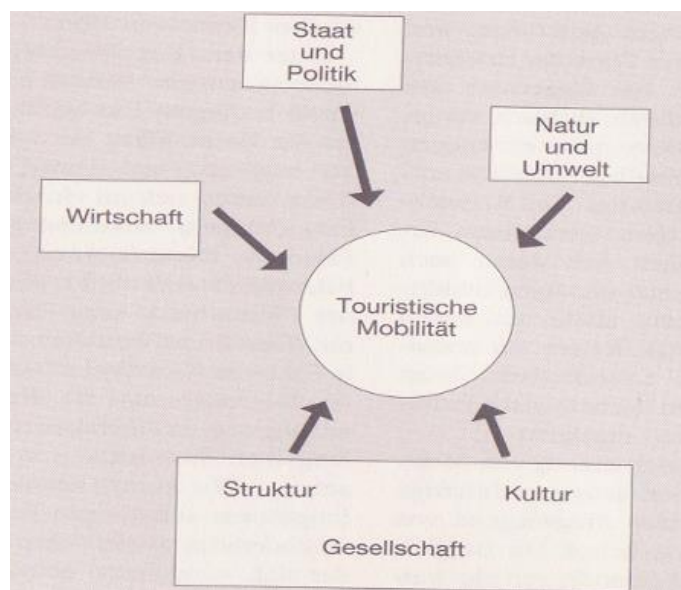


Abbildung 4: Einflussfaktoren der touristischen Mobilität (Quelle: Grümer; 1993; S.18)

Staat und Politik:

Der Staat bzw. die Politik liefern den konstitutionellen Rahmen in Form der Gesetzgebung und der Rechtsordnung und bilden dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten eines Landes und der darin lebenden Individuen. Gleichzeitig regelt der Staat jene infrastrukturellen Maßnahmen, die für die Gestaltung und Errichtung der touristischen Mobilität notwendig sind. Die

Raumordnungsgesetze in Verbindung mit den jeweiligen Raumordnungsinstrumenten beeinflussen und regulieren die räumliche Entwicklung und legen in weiterer Folge die mobilen Entfaltungsmöglichkeiten fest (vgl. Grümer; 1993; S. 18f).

Natur und Umwelt:

Die natürliche Umwelt (z. B. Landschaft, oder Klima) stellt den externen Rahmen für die touristische Mobilität dar. Sie trägt zu der Erreichbarkeit von touristischen Orten bei, kann aber auch das Ziel von touristischer Mobilität sein, wie z.B. bei der Besichtigung von Naturschauspielen. (vgl. Grümer; 1993; S. 18). Gleichzeitig wirkt sich umgekehrt auch die touristische Mobilität auf die Natur und Umwelt aus. Der Bodenverbrauch und die Veränderung der Landschaft durch Verkehrsinfrastruktur, sowie die Erzeugung von Luftschadstoffen und Lärm sind dazu zu zählen.

Wirtschaft:

Die wirtschaftliche Entwicklung und der damit verbundene Wohlstand der Bevölkerung sind ein wichtiger Einflussfaktor der touristischen Mobilität. Eine positive Wirtschaftslage bewirkt, dass die Haushalte mehr Einkommen zur Verfügung haben, wodurch sich die Konsumstrukturen von den Grundbedarfsgütern hin zu den gehoben bzw. freien Gütern, wie etwa Urlaubsreisen, verschieben (vgl. Freyer; 2006; S.22f).

Weiters beeinflusst das Ausmaß der Tages-, Wochen- und Lebensarbeitszeit die Möglichkeit in der Freizeit Urlaubsreisen zu unternehmen. Je mehr Freizeit bei gleichbleibenden Einkommen vorhanden ist, desto mehr kann diese für Urlaubsreisen genutzt werden. Eine wichtige Rolle spielen auch die Arbeitsplatzbedingungen. Schlechte Zustände verstärken den Wunsch nach Erholungs- bzw. Urlaubsreisen in der Freizeit (vgl. Freyer; 2006; S. 24f).

Wirtschaftliche Einflüsse gehen nicht nur von der Nachfrage-, sondern auch von der Angebotsseite aus. Die Produkt- und Preisentwicklung touristischer Angebote kann eine Zu- oder Abnahme der touristischen Mobilität verursachen. (vgl. Grümer; 1993; S. 18). Die Tourismuswirtschaft bildet selbst einen wichtigen Wirtschaftszweig, wobei ihre Entwicklung einen Einfluss auf die touristische Mobilität hat. Erhöht sich die Anzahl der Ankünfte, so nimmt

auch die touristische Mobilität zu und umgekehrt (vgl. Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend; 2013; S. 32)

Gesellschaft:

Die Zugehörigkeit von Individuen zu bestimmten sozialen Schichten wird durch die sozio-demographischen Merkmale, wie etwa Alter, Bildung, Einkommen, oder Berufs- und Haushaltsstruktur, bestimmt. Das touristische Mobilitätsverhalten kann je nach Schicht variieren. Der Anstieg der Mobilität in den letzten Jahrzehnten, ist eine Begleiterscheinung eines steigenden verfügbaren Einkommen, eines zunehmenden Bildungspotenzials und der Veränderung des Zeitverhältnisses von Arbeit und Freizeit. All dies führt mitunter auch zu einem bestimmten Wertewandel, der sich in den Verhaltensweisen der touristischen Mobilität niederschlagen kann (vgl. Grümer; 1993; S. 19).

Neben dem Modell der sozialen Schichten, verwendet man heute öfter jenes der sozialen Milieus, bei dem man die Gesellschaft nach ihren Werthaltungen, Lebensstilen und Mentalitäten einordnet. Zugehörigkeit zum jeweiligen sozialen Milieu hat Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Personen. Zu den Einflussbereichen gehören z.B. die Wohnstandortwahl und die damit verbundene Erreichbarkeit, die Wahl des Verkehrsmittels, oder aber auch die Ansprüche an das jeweilige Verkehrsmittel (vgl. Dangschat & Segert; 2011; S.55-73).

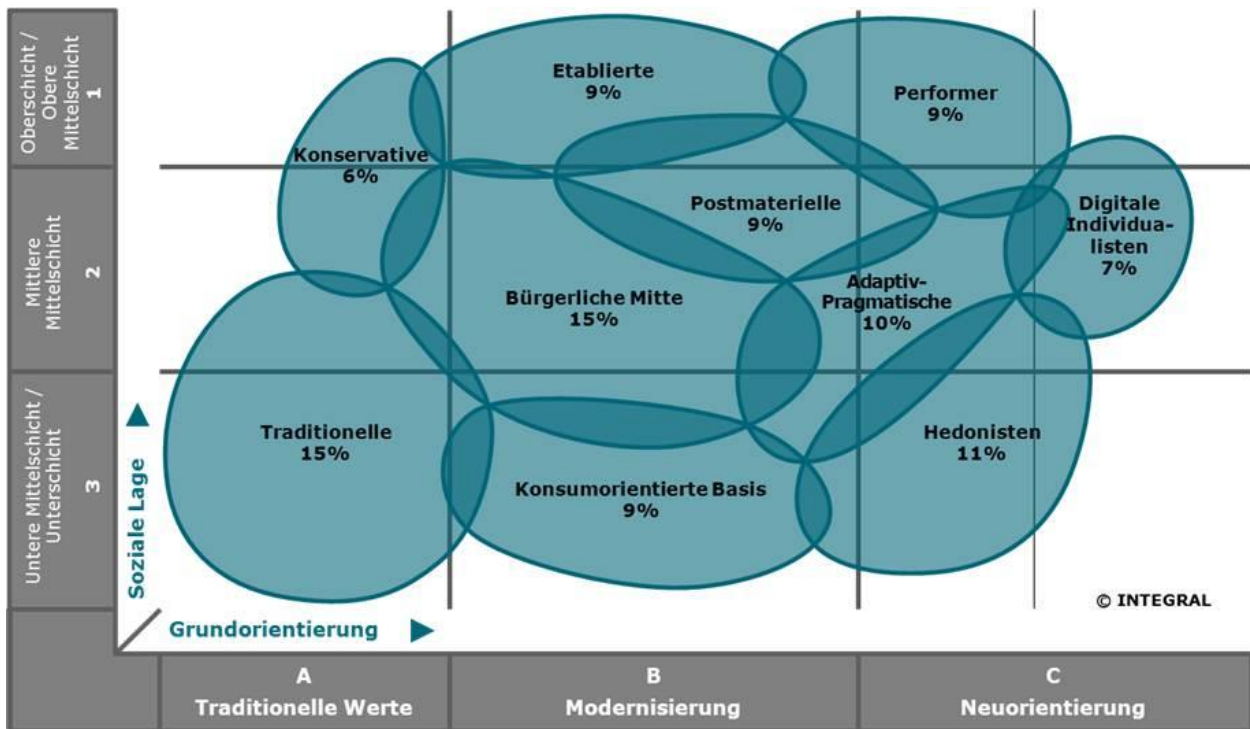


Abbildung 5: Sinus-Milieu Modell in Österreich (Quelle: www.integral.co.at/de/sinus/milieus_at.php - 10.04.2015)

Die Einteilung der österreichischen Bevölkerung in Sinus-Milieus erfolgt nach den Grundhaltungen und Lebensweisen der Personen. Die Einstellungen zu Themen wie Arbeit, Freizeit, Familie, Partnerschaft, Konsum, oder Mobilität werden erhoben und dann im Kontext zu demografischen Eigenschaften (z.B. Alter, Bildung, Einkommen) gestellt (vgl. <http://www.integral.co.at/de/sinus/milieus.php> - 10.04.2015).

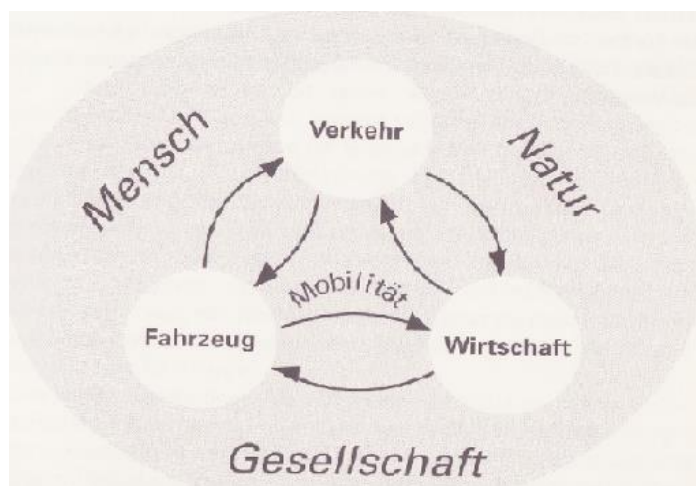


Abbildung 6: Beziehungen zwischen den Teilsystemen Verkehr, Fahrzeug und Wirtschaft und die Einbettung der Mobilität (Quelle: Vester 1995; S.23)

Vester (1995; S.22ff) bildet bei seinem kybernetischen Ansatz ein System bei dem die Bereiche Mensch, Natur und Gesellschaft den übergeordneten Rahmen für Mobilität bilden und die

Faktoren Verkehr, Fahrzeug und Wirtschaft Subsysteme darstellen, die einerseits die Mobilität, andererseits aber sich auch untereinander beeinflussen. In den Subsystemen finden Prozesse statt, die wiederum Auswirkungen auf die anderen haben können, wodurch das gesamte System ein dynamisches Verhalten aufweist. Ein weiterer wichtiger Aspekt in Vesters Ansatz ist die Komplexität der Steuerbarkeit der Systemprozesse der Mobilität, die sich aufgrund der Zusammenhänge und Beziehungen der Einflussfaktoren ergibt. Im Gegensatz zu dem Systemaufbau von Grümer, wird bei Vester der Einflussfaktor Politik und Staat nicht dargestellt, bezieht allerdings die Faktoren Fahrzeug und Verkehr mit ein. Vester spricht bei seinem System von der allgemeinen Mobilität und nicht speziell von der touristischen Mobilität, trotzdem lassen sich sein Ansatz und seine Einflussfaktoren auch auf die touristische Mobilität beziehen (vgl. Weller; 2011; S. 10ff).

2.3 Zeitliche Entwicklung der touristischen Mobilität und ihrer Einflussfaktoren

Die Anfangsphase der touristischen Mobilität geht einher mit der Entwicklung des europäischen Verkehrswesens in den Jahren 1850-1914. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes und die Erhöhung der Transportkapazität ermöglichte es den Menschen viele Orte schnell und günstig zu erreichen. Die aufstrebende Schifffahrt machte zugleich auch Reisen nach Übersee möglich. Durch die Erschließung des Alpenraumes war dieser nun verstärkt Ziel touristischer Reisen, woraus sich der Sommerfrische-Tourismus entwickelte. Während dem ersten Weltkrieg kam die touristische Mobilität zum Erliegen und entwickelte sich auch nachher nur langsam wieder, denn Urlaubsreisen waren nur einem kleinen Bevölkerungskreis vorbehalten. Die Anzahl der Sommerfrische-Touristen stieg, durch die zunehmende Beteiligung der kleineren Angestellten und Arbeiter am Tourismusmarkt wieder an. Während des Nationalsozialismus wurden allen Arbeitern Urlaubstage genehmigt, wodurch die verschiedensten Gesellschaftsschichten nun die Möglichkeit hatten touristisch mobil zu sein. Nach dem zweiten Weltkrieg erlebte die touristische Mobilität ihre Hochphase. Auslöser dafür waren der wirtschaftliche Aufschwung, der technische Fortschritt bei den Transport- und Kommunikationsmittel, höheres Einkommen, sowie mehr verfügbare Freizeit. Bevorzugtes Verkehrsmittel waren anfangs Bus oder Bahn, dann das Auto und in weiterer Folge das Flugzeug (vgl. Freyer; 2006; S. 10-16). Seit 1969 ist in Österreich das Auto das Haupttransportmittel bei den Haupturlaubsreisen, gefolgt von dem Flugzeug und der Bahn (Verteilung im Jahr 2013: Auto 55,7%; Flugzeug 29,1%; Bahn 7%). Bei Haupturlaubsreisen

in das Ausland bildet das Flugzeug das am häufigsten verwendete Transportmittel (Laimer; 2015; S.88).

Reisen bzw. touristisch mobil zu sein ist heute von großer Bedeutung und hat sich, aufgrund der Entwicklung von einer Arbeits- hin zu einer Freizeitgesellschaft und dem gestiegenen verfügbaren Einkommen, in den letzten Jahrzehnten speziell in den Industrienationen zur Selbstverständlichkeit entwickelt. Die Einstellungen hinsichtlich Beruf und Freizeit haben sich seit den 1950ern geändert. Für arbeitsorientierte Gesellschaft war die Freizeit zur Regeneration angedacht, während bei der freizeitorientierten die Arbeit der ökonomischen Sicherheit dient und im Vordergrund Freizeiterlebnisse und Selbstverwirklichung stehen (vgl. Freyer; 2007; S.147ff & Laimer; 2015; S. 73).

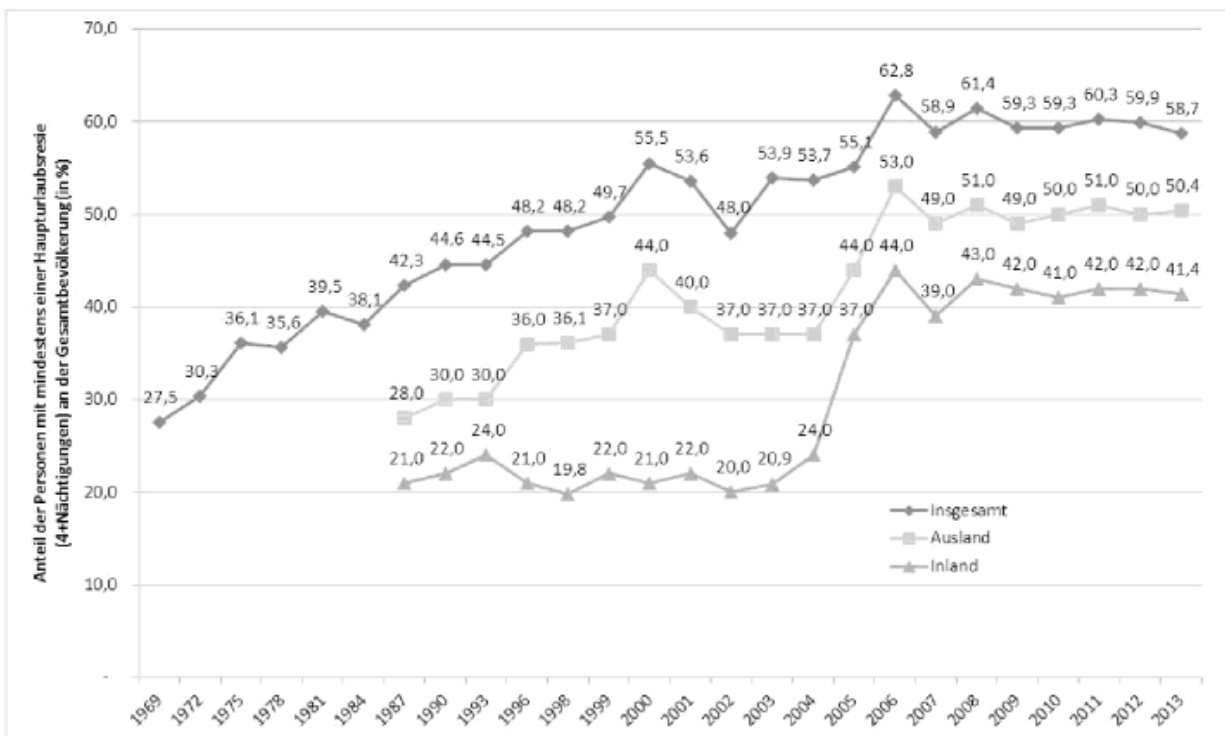


Abbildung 7: Anteil jener Personen mit mindestens Haupturlaubsreise im Jahr an der Gesamtbevölkerung (mind. 4 Nächtlungen) von 1969 bis 2013 (Quelle: Laimer; 2015; S. 78; ©Statistik Austria)

Die obige Abbildung zeigt, wie sich die Reiseintensität der Österreicher in den letzten 40 Jahren entwickelt hat. Man erkennt, dass der Anteil der Österreicher die mindestens eine Haupturlaubsreise (mind. 4 Übernachtungen) pro Jahr machen deutlich angestiegen ist, einzig seit der Wirtschaftskrise 2006 ist ein marginales Sinken zu beobachten. Da jene Reisen, die kürzer als 4 Übernachtungen sind und der Tagestourismus, nicht in die Statistik miteinbezogen wurden, ist die Zahl der Österreicher die touristisch mobil sind, also noch höher einzuschätzen.

Die zeitliche Entwicklung der Einflussfaktoren:

Die beiden Systeme von Grümer und Vester zeigen, dass Mobilität an sich nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern dass eine wechselseitige Beeinflussung mit unterschiedlichen Bereichen stattfindet. Diese Beeinflussung bewirkt, dass das touristische Mobilitätsverhalten einer stetigen Entwicklung unterworfen ist, da sich die Mobilität selbst, aber auch die verbundenen Teilsysteme ändern.

Die Einflussfaktoren obliegen stetiger Veränderung, wodurch sich auch das touristische Mobilitätsverhalten im Laufe der Zeit verändert hat und zukünftig auch weiter ändern wird. Es sollen in Folge einige dieser Entwicklungen aufgezeigt werden. Ergänzend zu den Einflussfaktoren bei den Systemen von Grümer und Vester soll bei der folgenden Auflistung noch die Informationstechnologie und das Kommunikationswesen als Faktor hinzugezogen werden bzw. werden einzelne auch noch weiter unterteilt.

Gesellschaft

Alter:

Die hohe Lebenserwartung und die steigende Zahl der älteren Personen die länger gesund bleiben, führen dazu, dass diese alternde Bevölkerungsgruppe auch länger touristisch mobil ist. So ist etwa zwischen 1990 und 2013 der Anteil der 55-64 Jährigen die mindestens eine Haupturlaubsreise machen, von ca. 36% auf 62% gestiegen. Neben der Anzahl der touristischen Wege erhöhte sich auch die Anzahl der durchschnittlichen Weglängen. Es ist davon auszugehen, dass der demographische Wandel die Entwicklung noch weiter vorantreibt. Bis zum Jahr 2050 soll der prozentuelle Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung von gegenwärtig ca. 18% bis auf 28% steigen. Aufgrund dessen wird sich in Zukunft auch das Anforderungsprofil von Mobilitätsanbietern ändern. Dazu gehört unter anderem die Schaffung von Angeboten für mobilitätseingeschränkte Personen. Dies betrifft nicht nur die An- und Abreise, sondern auch die Mobilität vor Ort (vgl. Laimer; 2015; S.78f & VCÖ; 2013; S. 13f).

Die junge Bevölkerung wird sich zukünftig verstärkt multimodal bewegen und das Auto, vor allem in Städten, zunehmend an Bedeutung verlieren. So hat sich etwa der Motorisierungsgrad in Wien zwischen 2003 und 2012 von 412 auf 393 Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner gesenkt. Des

Weiteren nimmt die Zahl der Jugendlichen die einen Führerschein besitzen weiter ab (vgl. VCÖ; 2013; S. 13f).

Bildung:

Der Anteil jener Personen in Österreich, die einen Maturaabschluss bzw. universitäre bzw. hochschulverwandte Ausbildung besitzen, hat seit den 1970ern zugenommen. Ein steigendes Bildungsniveau geht einher mit der Zunahme der touristischen Mobilität einer Person (vgl. Grümer; 1993; S.21f & Laimer; 2015; S. 75).

Einkommen:

Im Zusammenhang mit einem höheren Bildungspotenzial steht auch das verfügbare Einkommen. Dieses, durch gute Bildung resultierende, erhöhte verfügbare Einkommen wirkt sich weiters positiv auf das Reiseverhalten und die Reiseintensität aus. Von 1997 bis 2012 hat sich das Nettoeinkommen der unselbständigen Erwerbstätigen in Österreich durchschnittlich (Median) von 14600 Euro auf 18800 Euro erhöht (vgl. Grümer; 1993; S.21 & Laimer; 2015; S. 75). Nach Einschätzung von Freyer (2007; S.147) wird sich das verfügbare Einkommen zukünftig ähnlich wie die Wirtschaftsentwicklung verhalten. In den entwickelten Ländern in Europa wird die Einkommensentwicklung auf hohem Niveau stagnieren und somit nicht mehr Budget für Urlaube zur Verfügung sein. In Anbetracht dessen, dass das Einkommen in Österreich nicht gleich verteilt ist, ergeben sich weiterhin einkommensbedingte Unterschiede bei den Reisechancen und der Reiseintensität. Diese Ungleichverteilung wird zukünftig noch zunehmen, wodurch der Anteil der armen Bevölkerung weiter ansteigt (vgl. Mundt; 2013; S.60). Die Zahl jener Personen die sich eine Haupturlaubsreise leisten können, wird dementsprechend abnehmen. Der Trend Tagesausflüge bzw. eine Kurzreise anstatt einer großen Haupturlaubsreise zu machen, könnte dadurch verstärkt werden, da diese weniger kostenintensiv sind.

Zu beachten ist, dass die touristische Mobilität sehr empfindlich bei Einkommensschwankungen ist, denn Haushalte mit geringerem Einkommen geben Zuwächse öfter für Reisen aus, als jene Haushalte mit besseren Einkommen (vgl. Grümer; 1993; S.22).

Haushaltsstruktur:

Untersuchungen zeigen, dass die Zahl der im Haushalt lebenden Personen in einem negativen Verhältnis zu der Reiseintensität steht. Da seit Mitte des 20. Jahrhunderts die Haushaltsgrößen immer geringer werden und die Zahl der Einpersonen-Haushalte immer mehr zunimmt, ist die touristische Mobilität angestiegen (vgl. Grümer; 1993; S.22). Die Zukunft bringt verstärkt neue Familien- und Haushaltsstrukturen, wie Alleinerzieher oder Patchwork Familien. Dies führt auch zu anderen Familienkonstellationen bei der Urlaubsreise. Durch die steigende Zahl an Singles und an kinderlosen Paaren wird eine Zunahme an Kurz- und Cluburlaube bzw. Städtereisen erwartet (vgl. BMWFW; 2012; S. 48).

Werthaltungen und Lebensstile (Milieus):

Der Klimawandel und der steigende Ressourcenverbrauch bewirken, dass das Bewusstsein bei einem Teil der Urlauber für einen nachhaltigen und gesunden Lebensstil, sowie für ein bewusstes Reiseverhalten steigt. Erlebnisse und Aktivitäten in der Natur werden sich wachsender Beliebtheit erfreuen, sprich Sportarten wie Wandern, Nordic Walking, Laufen, Radfahren, Skilanglauf und Winterwandern werden einen Boom erleben. Besonders Wandern stellt ein besonderes Zukunftssegment für Jung und Alt dar, wodurch ein Urlaub in den Alpen auch weiterhin eine große Rolle im österreichischen Tourismus spielen wird (vgl. BMWFW; 2012; 46).

Ein weiterer Trend der sich in unserer Gesellschaft abzeichnet ist die Individualisierung. Durch die Zunahme des Wohlstandes ergeben sich für die Menschen der Industrienationen mehr und neue Gestaltungsspielräume, Wahlmöglichkeiten und Freiheiten. Selbiges manifestiert sich auch bei den Ansprüchen und Bedürfnissen an die Mobilität. Die Mobilität jedes Einzelnen nimmt zu und wird auch weiter steigen, dies betrifft nicht nur die Anzahl der Wege, sondern auch den Radius. Durch das zunehmende ökologische und gesundheitliche Bewusstsein werden einerseits ökologisch verträglichere Antriebsmodelle, wie Hybrid- oder Elektromotoren, verstärkt nachgefragt werden und das Rad fahren und das zu Fuß gehen immer mehr an Attraktivität gewinnen (vgl. Winterhoff et al.; 2009; S. 14f).

Wichtigstes Individualisierungssymbol im Bereich der Mobilität ist und bleibt das Auto, mit dem man Status und Prestige zum Ausdruck bringen möchte. Die Unternehmen der Automobilindustrie müssen sich immer mehr an neue situative Ansprüche und neue Lebensstile anpassen und dazu die geeigneten Produkte liefern (vgl. Winterhoff et al.; 2009; S.14f). Im

Gegensatz dazu entwickelt ein Trend in der, vor allem jungen urbanen, Gesellschaft auf, der den Besitz eines PKWs nicht zwingend als notwendig erachtet. Vielmehr steht das Nutzen im Vordergrund. Carsharing Modelle erfreuen sich dadurch immer größer Beliebtheit und dürften in Zukunft an Nachfrage gewinnen. Gleichzeitig nimmt die Zahl der jungen städtischen Bevölkerung die einen Führerschein besitzen weiter ab. Die Nachfrage an dem öffentlichen Verkehr und einer multimodalen Mobilität wird bei dieser Bevölkerungsgruppe steigen (vgl. VCÖ; 2013; S.14).

Staat und Politik

Die Grundrechte in den liberalen Staaten ermöglichten den Bürgern touristisch mobil zu sein und sich freizügig bewegen zu können. Fehlen bestimmte gesetzliche Rahmenbedingungen, die öffentliche Infrastruktur, sowie die wirtschaftliche Grundlage, sind Reisen nur bedingt möglich. So war zum Beispiel in der ehemaligen DDR das Reisen in den Westen untersagt, was eine Einschränkung für die damaligen Bürger bedeutete. Im Westen Deutschlands hingegen hatten die Bürger schon Ende der 1950er das Recht, touristische Reisen zu machen. Auch heute gibt es noch rechtliche Einschränkungen in Bezug auf die Aufenthaltsdauer und Einreisemöglichkeiten. Die Bestimmungen haben sich bis heute national sehr unterschiedlich entwickelt (vgl. Mundt; 2004; S.1-7)

Wirtschaft

Zeitbudget:

Im letzten Jahrhundert hat sich die Arbeitszeit stetig verringert und die vorhandene Freizeit zugenommen. Seit den 1960er erfolgt ein Trend zur 35 Stunden Woche und der Wochen Freizeit, die die sozialen Strukturen, Verhaltensweisen und Konsumgewohnheiten in Europa maßgeblich verändert. Seit der Globalisierung im 21. Jahrhundert kommt es wieder zu der Erhöhung auf eine 40 bis 50 Stunden Woche und die Urlaubszeit beträgt 5 Wochen. Weiters kommt es zu der Verlagerung von Arbeitsplätzen in billige Produktionsländer, sowie der Zementierung und Neuschaffung von Arbeitslosigkeit (vgl. Nahrstedt; 2006; S.271f).

Durch die Finanz- und Wirtschaftskrise wird sich die österreichische Wirtschaft in Zukunft nur gering wachsen wird. Die hohe Arbeitslosigkeit und die niedrige Einkommensentwicklung bewirkt, dass das verfügbare Einkommen der Haushalte gleich bleibt und dadurch auch zukünftig

nicht mehr Geld für Reisen zur Verfügung sein wird. Die Reisetätigkeit wird auf dem heutigen Niveau bleiben, wobei aufgrund der Wirtschaftslage kostengünstigere Reiseangebote verstärkt nachgefragt werden (vgl. Laimer; 2015; S. 75ff)

Reiseindustrie:

Die Zukunft bringt eine Differenzierung und Individualisierung des Reiseverhaltens, dadurch ist die Reiseindustrie aufgefordert flexible Urlaubs- und Reiseangebote zu schaffen die persönlich auf die Touristen zugeschnitten sind. Vor allem die Entwicklung in der Informations- und Kommunikationstechnologie macht es für den Gast möglich individuelle Reisedienstleistungen selbst zu buchen. Spontane Reiseentscheidungen werden als weiterer Trend gehandelt, der sich im Verhaltensmuster der Kunden herauskristallisiert. So haben vor allem die Entwicklungen im IT-Bereich dazu beigetragen, dass Kunden in letzter Minute („Last Minute“) ihren Urlaub buchen können. Die wachsende Mobilitätsbereitschaft führt künftig zu immer kürzeren Reisen, die immer öfter und verteilt auf das ganze Jahr durchgeführt werden. Die Reiseströme konzentrieren sich nicht nur mehr auf eine Saison, wodurch Spitzenbelastungen in den Destinationen abgeschwächt werden. Die Nachfrage nach Billig-Reisen wird weiter steigen, wobei diese trotz billigen Preisniveaus ein Mindestmaß an Qualität, Berechenbarkeit und Unterhaltungswert besitzen müssen. Das hohe Qualitätsbewusstsein und die hohe Reiseerfahrung führt zu einem steigenden Anspruchsniveau der Reisenden, was in weiterer Folge zu Innovationen und Individualisierungen im Premium-Segment führen wird, um immer wieder neue Gäste anzulocken. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten der Reiseindustrie sind die steigende Nachfrage von Wellness- und Gesundheitsangeboten, wachsendes Sicherheitsbedürfnis, Erlebnisorientierung und Eventisierung (vgl. BMWFW; 2012; S.44ff).

Fahrzeug bzw. Verkehrsmittel:

Wie schon vorher erwähnt steht die touristische Mobilität in engem Zusammenhang zu den technischen Entwicklungen im Verkehrsbereich. Die Zunahme der touristischen Mobilität im letzten Jahrhundert resultierte unter anderem aus der Verbesserung der Technik der Fortbewegungsmittel. Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges hat sich die Reiseverkehrsmittelwahl maßgebend gewandelt und das Auto löste die Bahn als wichtigstes Reiseverkehrsmittel ab. Bis etwa 1970 dominierten jene Reisedestinationen, die mit dem Auto

bequem zu erreichen waren. Ab 1970 nahmen die Reisen mit dem Flugzeug deutlich zu und das Auto als Reiseverkehrsmittel verlor an Bedeutung. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die Vergünstigung der Flugreisen bzw. auch durch die Flugpauschalreisen der Reiseveranstalter. Seit 1995 sind die Anteile der Verkehrsmittelwahl relativ gleichbleibend, wobei das Flugzeug im Jahr 2001 aufgrund der Terroranschläge in den USA einen leichten Einbruch hatte (vgl. Mundt; 2013; S.51f).

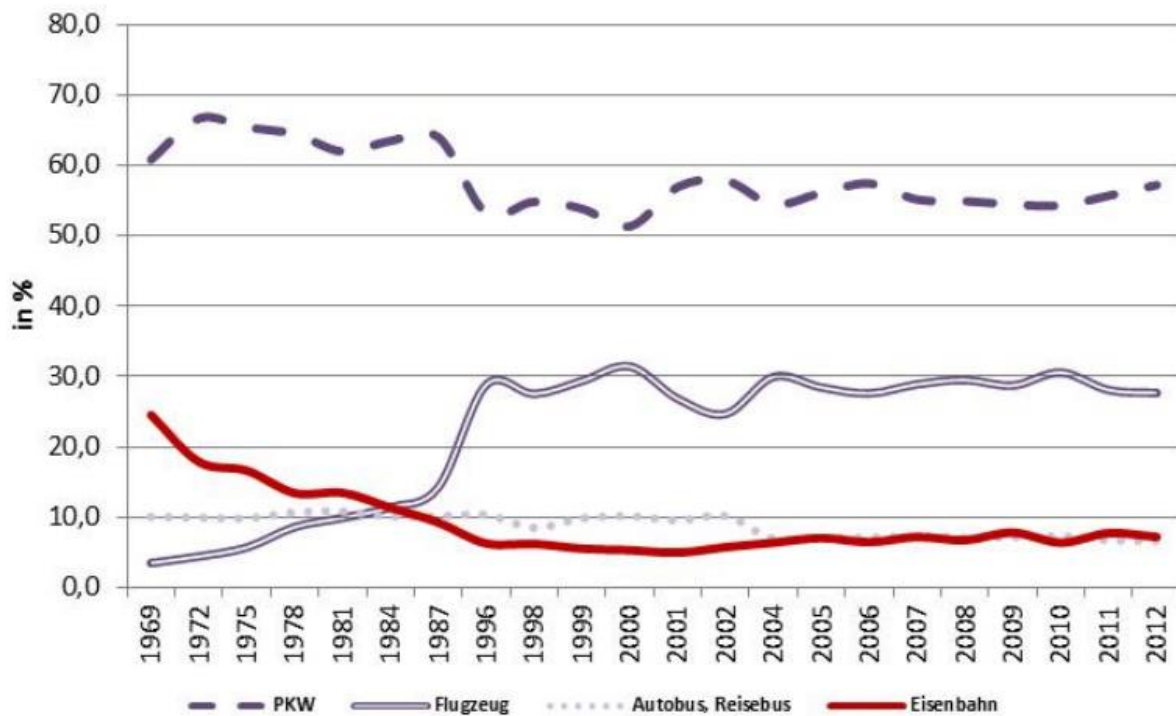


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Österreicher bei Haupturlaubsreisen in Anteilsprozent von 1969-2012 (Quelle: Laimer & Ostertag-Sydler; 2014; www.statistik.at/web_de/static/1969_-_2014_reisegewohnheiten_der_oesterreichischen_bevoelkerung_080503.pdf - 20.01.2015)

Die Veränderung im Bereich der Verkehrsmittel machte es möglich immer weitere Strecken immer schneller zurück zu legen.

Die neuesten Entwicklungen im Bereich der Verkehrsmittel betreffen vor allem die Entstehung neuer Antriebssysteme. Vor allem die Elektromobilität hat zu einem Veränderungsprozess des Verkehrssystems geführt. Während der öffentliche Schienenverkehr gegenwärtig fast zur Gänze elektrisch angetrieben wird, ist der Anteil an Elektroautos noch sehr gering (VCÖ; 2013; S.43). Im Jahr 2014 waren ca. 3000 Elektroautos in Österreich zugelassen (vgl. <https://myampera.wordpress.com/2014/02/22/bundeslander-statistik/> - 14.01.2015). Um die Elektromobilität noch besser in das bestehende Gesamtverkehrssystem einzubetten, wurde im

Jahr 2012 der „Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich“ erstellt. Durch dessen Umsetzung sollen im Jahr 2020 ca. 5% aller PKW in Österreich einen Elektroantrieb besitzen und bis zum Jahr 2025 soll ein weiterer Anstieg auf 12% stattfinden (VCÖ; 2013; S.46).

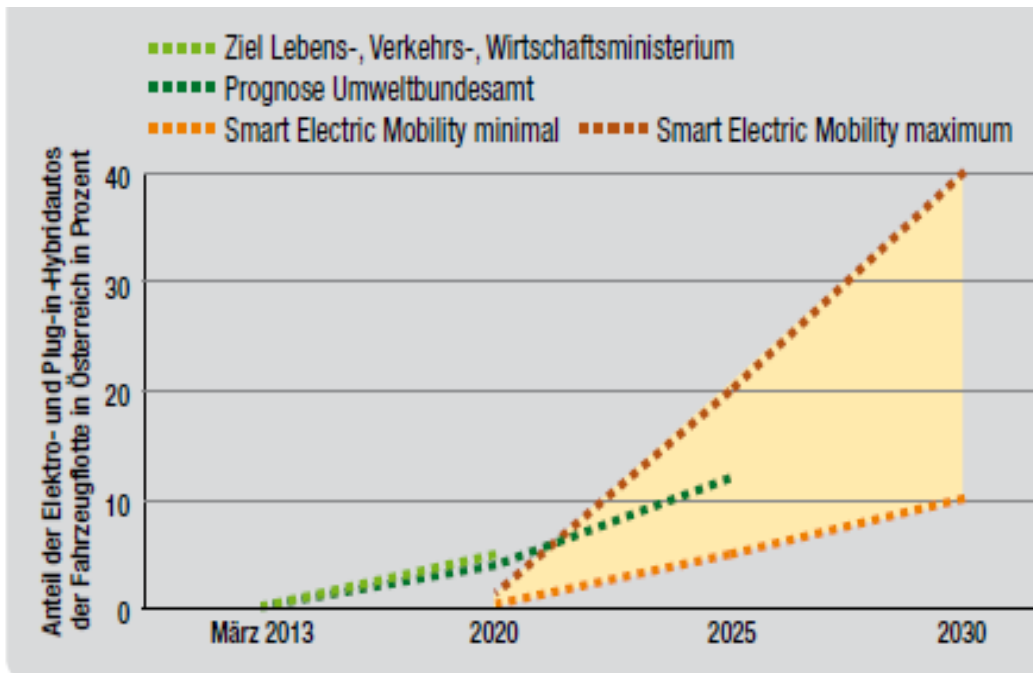


Abbildung 9: Entwicklung der Elektromobilität bis 2030 nach Prognosen des Lebens-, Verkehrs- und Wirtschaftsministeriums und des Umweltbundesamtes (Quelle: VCÖ; 2013; S.46)

Der Elektromotor als Antriebssystem wird auch bei Fahrrädern genutzt. Die Zahl verkaufter Elektrofahräder ist in den letzten Jahrzehnten deutlich gestiegen (2009: 12.000; 2012:45.000). Aktuell sind etwa 100.000 E-Fahräder in Österreich in Verwendung (VCÖ; 2013; S.43).

Diese Entwicklung bewirkt, dass zukünftig auch viele Touristen mit elektrobetriebenen Verkehrsmitteln zum Urlaubsort anreisen, bzw. sich vor Ort damit bewegen. Für diese Touristengruppe muss die notwendige Infrastruktur bereitgestellt werden.

- Informationstechnologie und Kommunikationswesen

Im Bereich des Tourismus, als auch bei der Mobilität haben die Entwicklungen bei den Informations- und Kommunikationssysteme großen Einfluss. Das Internet hat mittlerweile das Telefon als wichtigstes Medium zur Reisebuchung abgelöst (BMWFW; 2012; S.11). Zukünftig

werden weltweite Informations- und Computerreservierungssysteme die Welt weiter enger zusammenwachsen lassen und man denkt, dass sich durch die Internettechnologie neue Marktsegmente im virtuellen Reisebereich auftun könnten. Eine weitere wichtige Rolle werden zukünftig auch soziale Netzwerke einnehmen, wo sich die Menschen verstärkt über ihre neuen Reiseziele informieren (BMWFW; 2012; S. 47 & Freyer; 2006; S. 30f).

Der Internetzugang mit Hilfe von Smartphones wird in Zukunft Anwendungen vereinfachen. So ist es heute schon möglich fast überall seinen Aufenthaltsort abzufragen, sich die nötige Zeit zu einem gewissen Zielort berechnen zu lassen und weiter das Verkehrsmittel zum Erreichen des Zieles zu eruieren. Weiters können auch Fahrkarten mittels Handy gekauft werden. Bei einer intermodalen Reise ist dies ein großer Vorteil. Da in Zukunft auch immer mehr Informationen vorhanden sein werden, ist zu erwarten, dass die Menschen mehr multimodal unterwegs sind (vgl. VCÖ; 2013; S.41f).

Natur und Umwelt

Die Natur bildet den Rahmen für die touristische Mobilität, kann aber auch das Ziel dafür sein. Der Verkehr, so auch der touristische, ist einer der größten Erzeuger von Treibhausgas-Emissionen. Seit 1990 gibt es eine Zunahme der Freisetzung um 55%. Er hat dadurch große Auswirkungen auf die Umwelt und ist mitverantwortlich für den Klimawandel. Dieser hat wiederum Folgen für den Naturraum, wie z.B. der Veränderung des Landschaftsbildes (Verschiebung Vegetationszonen, Rückzug der Gletscher, Versiegelung des Bodens durch Verkehrsflächen), Auftauen des Permafrostes (Zunahme von Sturzprozessen), Zunahme Extremereignisse (Hochwasser, Dürre). Des Weiteren führt der Klimawandel zu einer Abnahme des Schneefalls. Dieser wird im Jahr 2030 nur mehr in großen Höhen stattfinden, wodurch viele Skigebiete lediglich mit künstlicher Beschneigung existieren können. Der Sommer 2030 im Alpenraum kennzeichnet sich durch eine deutliche Temperaturzunahme und eine Abnahme der Niederschläge aus, wodurch die alpinen Seen länger und besser für den Urlaub genutzt werden können. Es würde dadurch zu einer Rückkehr zur Sommerfrische kommen (vgl. VCÖ; 2013; S. 17 & BMWFW; 2012; S.22ff).

Neben der CO₂ Belastung hat auch der hohe Ressourcenverbrauch des Verkehrs große Auswirkungen auf die Umwelt. Problematisch ist vor allem die hohe Ölabhängigkeit, die bei einer globalen stagnierenden Erdölförderung, den Ölpreis stetig nach oben treibt. Der Peak Oil, also

das Maximum der Ölförderung, wurde laut VCÖ (2012; S.23) im Jahr 2006 verzeichnet. Da aber immer weniger Ölquellen gefunden werden, der Ölverbrauch allerdings trotzdem weiter zunimmt, wird auch die Preisentwicklung weiter ansteigen (vgl. VCÖ; 2012; S.19-24)

Die EU hat sich daher als Ziel gesetzt, den Treibhausgasausstoß bis zum Jahr 2050 um etwa 80-95% gegenüber dem Jahr 1990 zu senken. Um dieses Ziel zu bewerkstelligen nimmt man sich vor, den Sektor Verkehr um 60% gegenüber dem Referenzjahr 1990 verringert werden. Dafür soll bis zum Jahr 2030 die Anzahl der PKW mit konventionellen Antrieben (Diesel oder Benzin) um 50% reduziert werden und bis 2050 zur Gänze verschwunden sein. Gleichzeitig versucht man die Stadtlogistik mit Hilfe von Bussen, Taxis und Lieferfahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen bzw. Kraftstoffen bis 2030 fast CO₂ -frei fahren zu lassen (vgl. VCÖ; 2013; 18ff).

2.4 Mobilitätsmanagement

Die zunehmende Mobilität von Touristen geht mit einer anwachsenden Verkehrsbelastung entlang touristischer Routen und am Zielort selbst einher. Aus diesem Grund legen viele Tourismus-Gemeinden in den Alpen Wert darauf den tourismusbedingten Verkehr nachhaltiger zu machen. Die Lösungsansätze dafür sind unter anderem die Verkehrsverlagerung, die verträgliche Verkehrsabwicklung und die Verkehrsvermeidung. Dabei konzentriert man sich allerdings oft nur auf einen Punkt der Mobilitäts- bzw. Reisekette und versucht Einzelmaßnahmen zu setzen, wobei eine ausreichende Problemlösung nur selten erreicht wird. Ein integratives Gesamtkonzept der Einzelmaßnahmen ist in vielen Fällen nicht vorhanden. Eine mögliche Lösung stellt die Einführung von Mobilitätsmanagement dar, bei dem man in erster Linie einen akteursbezogenen und ganzheitlichen Ansatz der Problemlösung wählt (vgl. Groß; 2006; S.1f).

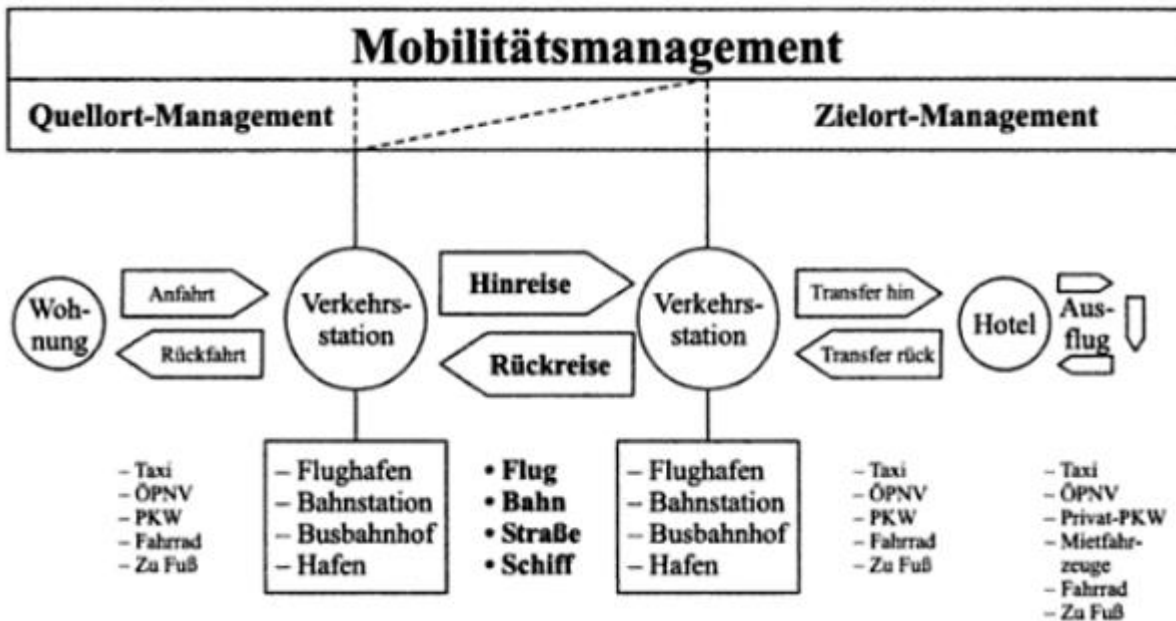


Abbildung 10: Bereiche einer Mobilitätskette die von einem Mobilitätsmanagement abgedeckt werden können. (Quelle: Groß; 2005; S. 172)

Die obige Abbildung zeigt deutlich welche Bereiche von einem Mobilitätsmanagement abgedeckt werden sollten. Viele Urlaubsdestinationen konzentrieren sich oft nur auf den letzten Bereich der Mobilitätskette, nämlich auf das Ziel-Ort Management. Auch die An- und Abreisemöglichkeiten werden oft nur isoliert betrachtet und es wird keine Kombinationen und Verknüpfungen zu vorangegangenen und nachfolgenden Mobilitätsabläufen hergestellt (vgl. Groß; 2006; S.1f).

Mobilitätsmanagement ist ein seit den 1980ern in ganz Europa praktizierter Ansatz, bei dem versucht wird, durch unterschiedliche Handlungskonzepte und Maßnahmen das verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsverhalten aufeinander abzustimmen (vgl. Groß; 2006; S.3).

Mobilitätsmanagement im Tourismus

Aufgrund der vielen Einflussfaktoren der touristischen Mobilität sind auch viele Akteure daran beteiligt. Bei der Umsetzung eines Mobilitätsmanagement wäre es notwendig alle miteinzubeziehen, wobei sich das in der Realität schwer umsetzen lässt.

Jeder Betrieb einer Tourismusdestination stellt sein eigenes Produkt her, z. B. ein Verkehrsbetrieb übernimmt die Beförderung, oder ein Hotel die Beherbergungsleistung. Erst die Summe dieser Teilleistungen bildet das gesamte touristische Produkt. Somit können alle

Leistungsträger des Gesamtproduktes Reise einen Dienstleistungspunkt des touristischen Mobilitätsmanagements übernehmen (vgl. Groß; 2006; S.7).

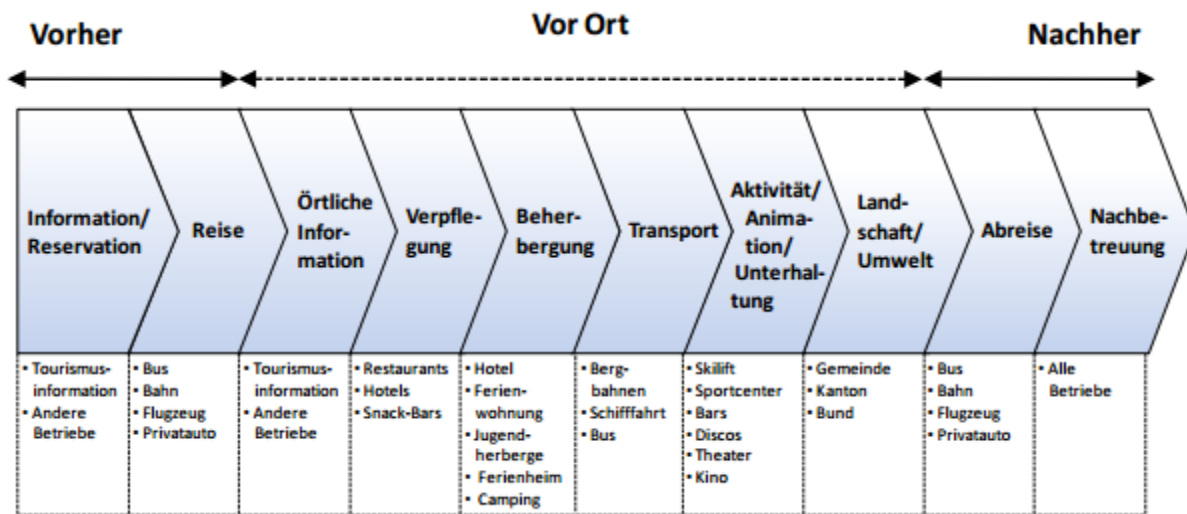


Abbildung 11: Touristische Dienstleistungskette (Quelle: Lohmann et al; 2011; S.40; ©Müller 2008)

Die touristische Dienstleistungskette beginnt mit der Buchung im Reisebüro bzw. im Internet, teilweise aber auch vor Ort. Dabei bietet sich die Möglichkeit auf die An- und Abreisemöglichkeiten des Zielgebietes und die Mobilitätsmöglichkeiten am Zielort aufmerksam zu machen. Neben den Reisebüros können auch die Reiseveranstalter in ihren Katalogen und Broschüren die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zum Zielort und auch vor Ort zu integrieren. Gleiches gilt auch für elektronische Reservierungssysteme, die mit mobilitätsbezogenen Informationen ergänzt werden können (vgl. Groß; 2006; S.7ff).

Voraussetzung für ein effektives Mobilitätsmanagement ist ein ausreichend großes Angebot am öffentlichen Personenverkehr. Findet man dies nicht vor, ist es Aufgabe der Verkehrsunternehmen neue Angebote zur Verfügung zu stellen. Im Bereich des Tourismus sind das z.B. Wander-, Ski-, Rad-, oder ähnliche Busse und Linien, spezielle Service-Taxis, Erschließung von Wandergebieten durch Bus und Bahn und Entwicklungen von erlebnis- und gruppenorientierten Mobilitätsangeboten. Das Angebot im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs kann durch neue Tarife ergänzt werden. Ein Beispiel, das schon bei vielen Destinationen angewandt wird, ist die sogenannte Touristencard. Durch den Erwerb dieser Karte ist die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Ort bzw. in der Region für einen bestimmten Zeitraum ohne zusätzliche Kosten möglich. Oft sind damit auch günstigere Eintritte in touristische Attraktionen inkludiert. In den, von Verkehrsunternehmen auch oft angebotenen, Kombi- Tickets

sind einerseits die An- und Abreise, als auch der Eintritt für die jeweilige Attraktion inkludiert (vgl. Groß; 2006; S.9f).

Ein weiteres wichtiges Glied in der Dienstleistungskette ist der Beherbergungsbetrieb. Dieser besitzt die Möglichkeit den Kunden die An- und Abreise, als auch die Mobilität vor Ort zu erleichtern. Informationen über die Erreichbarkeit, Hinweise zum Verkehrsangebot, örtliche und regionale Informationsangebote, Wander- und Radtourenangebote, Möglichkeiten einer Mobilität ohne Auto, sowie Liniennetz und Fahrpläne sollten von den Beherbergungen bereitgestellt werden. Weitere Angebote, die von Beherbergungsstätten realisiert werden könnten sind (vgl. Groß; 2006; S.10f):

- Ausgabe von übertragbaren ÖPNV-Abos zur freien Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel am Ort
- Größere Unterkünfte mit einem Portier können, bei Übereinkunft mit dem Verkehrsunternehmen, Fahrkarten verkaufen
- Aktuelle Angebote und Tarife durch Aushänge bekannt geben
- Vermittlung und die Abrechnung von Carsharing Autos und Gemeinschaftstaxen
- Organisation von Zubringer- und Abholdienste zu Veranstaltungen, Ausflugszielen, Skipisten etc., oder gegebenenfalls sich finanziell daran zu beteiligen
- Angebote für den Gepäcktransport zu den Stationen des ÖPNV, oder dem Flughafen
- Ausleihmöglichkeiten für diverse Fortbewegungsmittel, wie etwa Inline-Skates, oder Fahrräder

Ein weiterer Bestandteil der Dienstleistungskette ist die Zielgebietsagentur, die die Interessen des Reiseveranstalters vor Ort vertritt und Teilleistungen eines Pauschalreisepakets übernimmt. Je nach Aufgabengebiet ergeben sich unterschiedliche Möglichkeiten zu einer Mobilitätsserviceleistung. Diese potentiellen Serviceleistungen könnten wie folgt aussehen (vgl. Groß; 2006; S.11f):

- Aufgabenbereich: Organisation und Durchführung von Gästetransfers

Mögliche Serviceleistung: Erwähnung der Mobilitätsbedingungen und -angebote vor Ort und der Region bei etwaigen Begrüßungsgesprächen.

- Aufgabenbereich: Organisation und Durchführung von Ausflügen und Rundreisen

Mögliche Serviceleistungen: Zusammenarbeit mit lokalen Verkehrsunternehmen und Mobilitätszentralen und Auswahl ökologisch verträglicher Verkehrsmittel.

- Aufgabenbereich: Informationsverbreitung über neue Entwicklungen im Zielgebiet

Mögliche Serviceleistung: Auswahl neuer Ausflugsziele, Freizeiteinrichtungen und Unterhaltungsangebote die leicht mit dem ÖPNV erreicht werden können. Einbindung von Mobilitätsangeboten in Kataloge, Broschüren und Info-Hotlines.

- Aufgabenbereich: Mithilfe, Vorbereitung und Durchführung von Hoteleinkäufen

Mögliche Serviceleistungen: Selektion jener Beherbergungsbetriebe mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr, mit speziellen Mobilitätsangeboten, oder jene mit fußläufiger Erreichbarkeit von touristischen Attraktionen.

Zu der touristischen Dienstleistungskette zählen auch noch weitere Betriebe, wie zum Beispiel Tourismusorganisationen, Freizeiteinrichtungen, Incoming und Car Sharing Agenturen und auch Taxigesellschaften. Diese Unternehmen könnten dieselben Serviceleistungen wie die Beherbergungsbetriebe anbieten. Für die ansässige Tourismusorganisation ist die Einbindung eines Mobilitätsmanagers denkbar. Gleichzeitig besitzen sie das Potenzial neue Wege für Wanderungen und Radfahrten zu planen und zu realisieren (vgl. Groß; 2006; S.13f).

Die Akteure der Dienstleistungskette können ihre Mobilitätsangebote auf individueller Basis anbieten, oder aber auch mit Unterstützung einer Mobilitätszentrale, oder anderen Akteuren eines Mobilitätsmanagements. Offerten für Mobilitätsdienstleistungen können aber auch von Mobilitätszentralen allein getätigt werden, wobei man dabei zwischen Angebote am Zielort und Angeboten Ausgangsort differenzieren muss (vgl. Groß; 2006; S.14f).

3 Die Tourismusregion Wiener Alpen



Abbildung 12: Lage der Wiener Alpen (Quelle: <http://alpregio.outdooractive.com/ar-wiener-alpen/de/alpregio.jsp#tab=WelcomeTab> - 20.01.2015; eigene Bearbeitung)

Die Wiener Alpen in Niederösterreich sind die östlichsten Ausläufer der Alpen und grenzen im Westen an die Türnitzer und Mürzzuschlager Alpen, im Süden an die Steirische und im Osten an die Burgenländische Grenze und im Norden an das Piestingtal an. Zu den markantesten Landschaften zählen das Schneeberggebiet, mit dem Schneeberg als höchsten Berg von Niederösterreich, das Raxgebiet, das Semmeringgebiet, die Hohe Wand und die Bucklige Welt. Die Landschaft ist vor allem, aufgrund der räumlichen Nähe, bei Wienern sehr beliebt (vgl. Strunz; 2011; S.346).

Der touristische Aufstieg der Wiener Alpen begann Mitte 19. Jahrhundert und rührt, wie bei vielen anderen mondänen Tourismusregionen auch, von einer philosophisch-geistigen Strömung (Romantisierung der Alpen), einer sozioökonomischen Strömung (Nachfrage von Seiten des Adels und des Bürgertums) und einer technischen Veränderung, wie der Errichtung der Südbahn her (vgl. Amt der NÖ Landesregierung; 2008; S.62).

Der Bau der Südbahn bezweckte vor allem die Verbindung Wiens mit dem Triester Hafen, gleichzeitig wurden aber auch die Orte der Wiener Alpen entlang dieser Strecke belebt. Die erste

Bauetappe fand von 1838-1842 statt und reichte von Wien bis zur Gemeinde Gloggnitz, wobei zum damaligen Zeitpunkt noch nicht geplant war diese Bahnstrecke für die spätere Südbahn zu verwenden. Schon diese Strecke erfreute sich großer Beliebtheit, da man so den Einwohnern der Stadt Wien die Möglichkeit gegeben hatte, die Wiener Alpen schnell erreichen und abenteuerliche Gebirgswanderungen selbst durchführen zu können. Das zeigen auch die erhobenen Fahrgastzahlen von 1217992 im Jahr 1846. 1842 begann man auf steirischer Seite mit der Erweiterung der Bahnstrecke von Mürzzuschlag nach Graz. Die Verbindung von Gloggnitz bis nach Mürzzuschlag über den Semmeringpass galt damals mit der Bahn als nicht überwindbar (vgl. Vasko – Juhasz; 2006; S.43f & S.143).

Aus diesem Grund engagierte man den Architekten Karl Ritter von Ghega, der das Gelände studierte, um eine geeignete Trasse zu finden. Anfangs gab es Bedenken wegen der Durchführbarkeit der Pläne und so wurden diese vorerst auch ad acta gelegt. Erst im Jahr 1848, als Mittel gegen die Massenarbeitslosigkeit in Wien, wurde der Bau der Semmeringbahn beschlossen. Im Jahr 1853 wurde der Bau fertiggestellt und die Bahn ein Jahr später in Betrieb genommen. Sie war die erste Eisenbahn über die Alpen und auch die erste Hochgebirgsbahn der Welt. Schon während der Bauzeit war sie eine touristische Sensation. Die Baustelle lockte oft tausende Schaulustige an. Mit Hilfe der Ghega Bahn und der Erschließung der restlichen Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag kam es in diesem, bisher eher unberührten, Gebiet zu einer starken touristischen Aufwertung und Entwicklung (vgl. Kundmüller; 2012; S.211 & Vasko-Juhasz; 2006; S.143).

Der Wandertourismus war zu Beginn die dominierende Tourismusart in der Region, wobei die Rax, der Schneeberg und der Semmering zu den beliebtesten Wandergebieten zählten. Durch die Erschließung mit der Bahn und der Zunahme des Tourismus kam es in den Jahren 1882 bis 1941 zu einer großen Bautätigkeit von Pensionen, Herbergen und Luxushotels. In weiterer Folge entwickelte sich der Gesundheitstourismus, in Form von Kaltwasser- und Luftkuren, zu einer weiteren beliebten Tourismusform der Wiener Alpen. Neben dem Wandern wurden im Laufe der Zeit auch noch die Sportarten Skifahren, Rodeln, Bob und Radfahren von den Touristen ausgeübt. Im Sommer wurden weiters auch Autorennen veranstaltet. Die letzte touristische Hochblüte hatten die Wiener Alpen vor ca. 50 Jahren. Anschließend ging die touristische Nachfrage in der Region zurück, wobei man ab 1990 versuchte, mithilfe der Revitalisierung von Hotelanlagen das Gebiet neu aufzuwerten (vgl. Marschik & Völker; 2014; S.7f).



Abbildung 13: Lage der Wiener Alpen in Niederösterreich (Quelle: Daten: NÖGIS, Land NÖ; eigene Erstellung)

3.1 Die Entstehung der Tourismusregion und ihre Mitglieder

„Wiener Alpen in Niederösterreich“ ist eine von sechs Tourismusregionen in Niederösterreich (sonstige: Waldviertel, Weinviertel, Mostviertel, Wienerwald und Donau Niederösterreich) und befindet sich im Süd-Osten des Bundeslandes, genauer gesagt im Industrieviertel. Die Region setzt sich aus den Bezirken Neunkirchen, Wiener Neustadt Stadt und Wiener Neustadt Land (mit Ausnahme der Gemeinde Sollenau) zusammen und hat insgesamt 79 Mitgliedsgemeinden und eine Fläche von ca. 2206 km². Die Wiener Alpen GmbH betreut die niederösterreichischen Erlebnisregionen Bucklige Welt- Süd, Bucklige Welt-Thermengemeinden, Wechselland, Semmering-Rax und Schneebergland in der Entwicklung und Vermarktung ihrer touristischen Angebote und Produkte. Die Gesellschafter sind die Niederösterreich-Werbung bzw. die

Landestourismusorganisation, die Erlebnisregionen und der Wirtschaftsverein (die Mitglieder sind die touristischen Betriebe in der Region) (vgl. Maier; 2013).

Die „Wiener Alpen in Niederösterreich“ entstanden aus der Tourismusdestination „Niederösterreich Süd Alpin“, die seit den 1980er Jahren das Tourismusmarketing für die Region übernahm und umfasste die drei LEADER Regionen Piestingtal, Bucklige Welt und NÖ Alpin. Im Jahr 2006 versuchte sich die Region international neu zu positionieren und mit Hilfe des künstlich geschaffenen Begriffes „Wiener Alpen in Niederösterreich“ einen Bezug zum touristischen Erbe der östlichen Alpenregion, das seit Mitte des 19. Jahrhunderts stark von der Wiener Bevölkerung geprägt wurde, herzustellen (vgl. Maier; 2013 & Willi; 2006).

Zu den 79 Mitgliedsgemeinden zählen:

Altendorf	Aspang Markt	Aspangberg- St. Peter	Bad Erlach
Bad Fischau - Brunn	Bad Schönau	Breitenau	Breitenstein
Bromberg	Buchbach	Bürg-Vöstenhof	Ebenfurth
Edlitz	Eggendorf	Enzenreith	Feistritz a. Wechsel
Felixdorf	Gloggnitz	Grafenbach – St. Valentin	Grimmenstein
Grünbach am Schneeberg	Gutenstein	Hochneukirchen-Gscheidt	Hochwolkersdorf
Höflein an der hohen Wand	Hohe Wand	Hollenthon	Kapellen*
Katzelsdorf	Kirchberg am Wechsel	Kirchschlag in der Buckligen Welt	Krumbach
Lanzenkirchen	Lichtenegg	Lichtenwörth	Markt Piesting
Matzendorf-Höllein	Miesenbach	Mönichkirchen	Muggendorf
Natschbach-Loipersbach	Neunkirchen	Otterthal	Payerbach
Pernitz	Pitten	Prigglitz	Puchberg am Schneeberg
Raach am Hochgebirge	Reichenau an der Rax	Rohr im Gebirge	Scheiblingkirchen - Thernberg
Schottwien	Schrattenbach	Schwarzau am Steinfeld	Schwarzau im Gebirge
Schwarzenbach	Seebenstein	Semmering	St. Corona am Wechsel
St. Egidien am Steinfeld	Ternitz	Theresienfeld	Thomasberg
Trattenbach	Waidmannsfeld	Waldegg	Walpersbach
Warth	Wartmannstetten	Wiener Neustadt	Wiesmath
Willendorf	Wimpassing	Winzendorf-Muthmannsdorf	Wöllersdorf-Steinabrückl
Würflach	Zillingdorf	Zöbern	

Tabelle 1: Mitgliedsgemeinden der Wiener Alpen in NÖ GmbH (Quelle: www.wieneralpen.at/gut-zu-wissen/orte/orte-in-den-wiener-alpen/ - 15.03.2014)

Die obige Tabelle zeigt alle Orte, die Mitglied in der Tourismusorganisation Wiener Alpen sind und sich mit Hilfe dieser auch vermarkten. Zu den flächenmäßig größten Gemeinden zählen Schwarzau im Gebirge, Gutenstein, Reichenau an der Rax und Puchberg am Schneeberg. Die höchsten Einwohnerzahlen besitzen Wiener Neustadt, Ternitz und Neunkirchen (vgl. Statistik Austria – 27.11.2014).

* Die Region weist starke naturräumliche und funktionale Zusammenhänge mit der Nord-Ost Steiermark auf, die politische Landesgrenze bildet allerdings auch eine mentale Grenze an der mögliche Kooperationen scheitern. So ist die Gemeinde Kapellen zum Beispiel Mitglied der Wiener Alpen Tourismus GmbH, allerdings befindet sie sich geographisch gesehen schon im Bundesland Steiermark.

3.2 Touristische Ausstattung

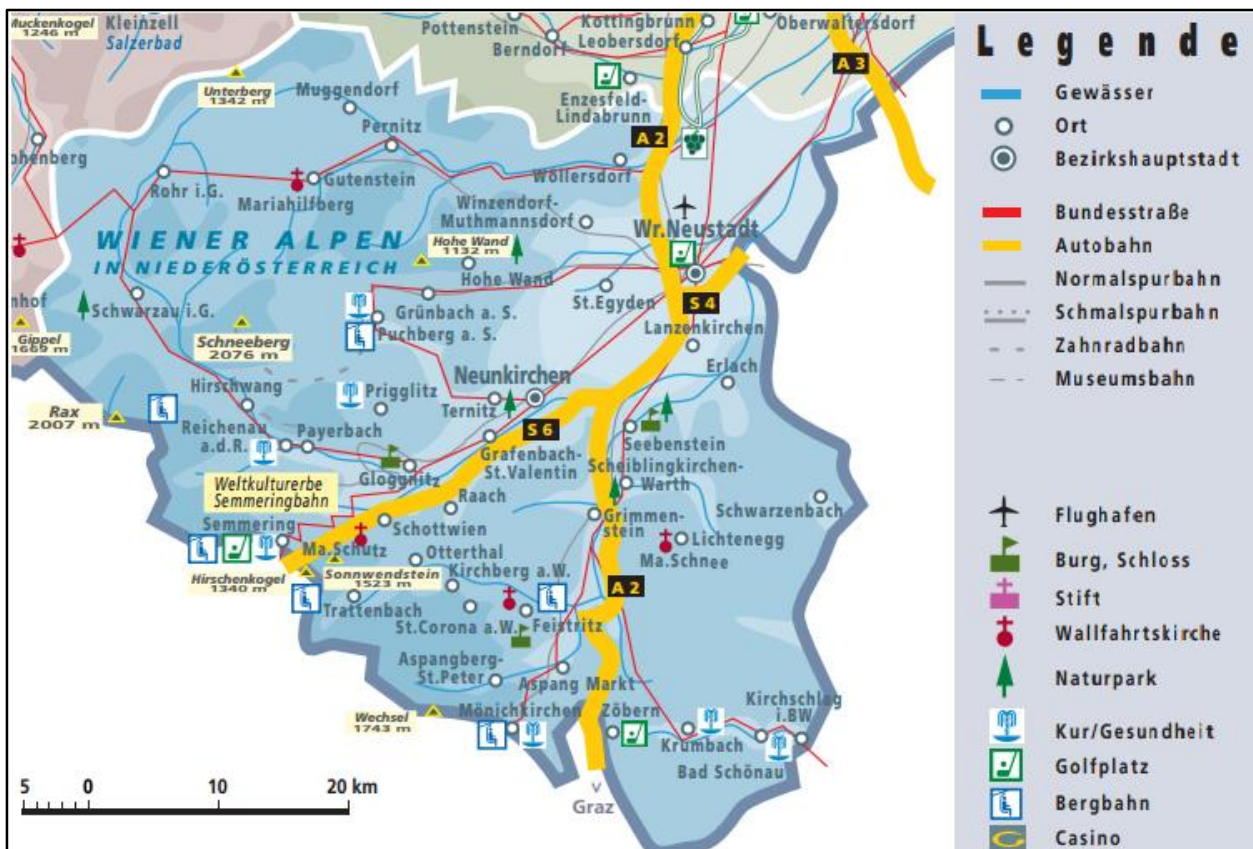


Abbildung 14: Tourismusregion Wiener Alpen in Niederösterreich und ihre Ausstattung (Quelle: http://wandertipp.at/downloads/08_Grundkarte_Noee.pdf-20.01.2015; eigene Bearbeitung)

Das Angebot für Touristen in der Region Wiener Alpen ist sowohl für den Sommertourismus als auch auf den Wintertourismus ausgerichtet. Betrachtet man die Motivation der Gäste die in die Region kommen, so dominieren folgende Tourismusformen (Erläuterung dazu s. S. 8-9):

- 1) Sporttourismus
- 2) Gesundheitstourismus
- 3) Kulturtourismus

1) Sporttourismus

➤ Winter

Im Winter sind die dominierenden Sportarten in der Tourismusregion das Skifahren/Snowboarden, das Skitourengehen und das Langlaufen. Insgesamt gibt es in den Wiener Alpen 10 Skigebiete, die alle unterschiedlich ausgestattet sind:

- Zauberberg Semmering Hirschenkogel: 14 Pistenkilometer; 3 Liftanlagen (1 Schlepplift; 1 Sessellift; 1 Kabinenbahn); weitere Attraktion: 3km lange Rodelbahn
- Schischaukel Mönichkirchen/ Mariensee: 14 Pistenkilometer; 5 Liftanlagen (2 Schlepplifte, 2 Sessellifte)
- Skigebiet Unterberg – Pernitz: 20 Pistenkilometer; 3 Liftanlagen (3 Schlepplifte)
- Skigebiet Puchberg am Schneeberg (Salamander-Skigebiet): 7 Pistenkilometer; 3 Liftanlagen (2 Schlepplifte; 1 Sessellift)
- Skigebiet Kirchberg am Wechsel – Arabichl: 2 Pistenkilometer; 2 Liftanlagen (2 Schlepplifte)
- Skigebiet Reichenau an der Rax: 3 Pistenkilometer; 2 Liftanlagen (1 Schlepplift; 1 Pendelbahn)
- Feistritzsattel: 2 Pistenkilometer; 2 Liftanlagen (2 Schlepplifte)
- Skigebiet Furtnerlifte: 4 Pistenkilometer; 3 Liftanlagen (3 Schlepplifte)
- Kinderski St. Corona: 1 Pistenkilometer; 3 Liftanlagen (1 Schlepplift; 2 Förderbänder)
- Simas Lifte: 1 Pistenkilometer; 1 Liftanlage (1 Schlepplift)

(Wiener Alpen GmbH; 2011)

In den Wiener Alpen gibt es insgesamt 100 Loipenkilometer für Langläufer. Zu den bekanntesten zählen die Langlaufloipe Naturpark Hohe Wand, die Wechsel-Semmering Panoramaloipe, die Mühlenloipe in Hochneukirchen und die Liechtenstein Panorama Loipe am Semmering (www.wieneralpen.at/outdoor/langlaufen-rodeln-und-mehr/langlaufen/langlaufloipen-in-den-wiener-alpen/ - 22.01.2015).

➤ Sommer

Im Sommer sind das Wandern und das Radfahren bzw. Mountainbiken die dominierenden Sportarten in der Region. Dafür wurden auch insgesamt 19 zusammenhängende Wanderrouten, 5 Mountainbikerouten, 6 Radrouten und 6 E-Bike Routen ausgewiesen. Zusätzlich sind folgende Bergbahnen auch im Sommer für Wanderer geöffnet: Schneeberg (Zahnradbahn-Salamander;

Sesselbahn); Zauberberg Semmering; Rax Seilbahn und der Sessellift Mönichkirchen am Wechsel (vgl. Wiener Alpen GmbH; 2013 & Wiener Alpen GmbH; 2014).

Weitere Aktivitäten die im Sommer ausgeübt werden sind z.B. Klettern, Roller- und Mountaincart Fahren, Paragleiten und Golf spielen. Diese spielen allerdings nur eine untergeordnete Rolle (vgl. www.wieneralpen.at/outdoor/paragleiten-klettern-und-mehr/ - 23.01.2015).

2) Gesundheitstourismus

Für den Erholungstourismus existieren in den Wiener Alpen viele Kur- und Gesundheitseinrichtungen. Zu den bekanntesten zählen: Gesundheitsresort Bad Schönau; Wellnesswelt Würflach; Linsberg Asia Therme in Bad Erlach; Kurhotel Dr. Stühlinger; Thermalbad Bad Fischau. Diese Tourismusart ist saisonunabhängig, wodurch das ganze Jahr über eine Auslastung gegeben ist.

Zusätzlich gelten die Gemeinden Semmering, Reichenau an der Rax, Mönichkirchen und Puchberg am Schneeberg als heilklimatische Luftkurorte (vgl. www.wieneralpen.at/wandern/einatmen-ausatmen/besser-luft-holen-in-den-wiener-alpen - 24.01.2015).

3) Kulturtourismus

Das kulturelle Angebot in den Wiener Alpen beläuft sich auf verschiedenste Museen und Veranstaltungen. Zu den Besonderheiten zählt die Welterbergregion Semmering mit Museen zur Semmeringbahn, architektonische Sehenswürdigkeiten, wie z.B. das Grandhotel Panhans und alljährliche Jubiläumsfahrten mit historischen Sonderzügen (vgl. www.wieneralpen.at/wiener-alpenbogen/das-weltkulturerbe-semmeringeisenbahn/bauten-die-geschichte-schrieben/ - 24.01.2015). Zu den bekanntesten Kultur-Veranstaltungen zählen die Theater-Festspiele in Reichenau an der Rax, die Festspiele in Gutenstein und die Karl May Festspiele in Winzendorf (www.wieneralpen.at/gut-zu-wissen/kunst-kultur/von-kafka-bis-may-literatur-und-theater-in-den-wiener-alpen/ - 10.04.2015). Diese Tourismusart besitzt in den Wiener Alpen aber nur eine untergeordnete Rolle.

3.3 Touristische Kenndaten der Wiener Alpen

Beherbergungsbetriebe und Bettenausstattung:

Beherbergungsbetriebe		Betten	
Wintersaison 2012/13	Sommersaison 2013	Wintersaison 2012/13	Sommersaison 2013
330	355	8811	9129

Tabelle 2: Beherbergungsbetriebe und Betten in den Wiener Alpen nach Winter- und Sommersaison 2012/13 (Quelle: Statistik Austria;

Die obige Tabelle zeigt, dass es hinsichtlich der Öffnung der Beherbergungsbetriebe und somit auch der verfügbaren Betten zwischen der Wintersaison und der Sommersaison nur einen geringfügigen Unterschied gibt (Im Vergleich dazu Niederösterreich Beherbergungsbetriebe im Jahr 2013 insgesamt: 2.973 Betriebe; Quelle: Statistik Austria). Folgende Gemeinden ragten in der Winter- bzw. Sommersaison heraus:

	Beherbergungsbetriebe		Betten	
	Wintersaison 2012/13	Sommersaison 2013	Wintersaison 2012/13	Sommersaison 2013
Puchberg am Schneeberg	32	35	696	801
Reichenau an der Rax	22	26	848	883
Semmering	19	18	907	727

Tabelle 3: Gemeinden mit der höchsten Anzahl an Beherbergungsbetriebe in der Wintersaison 2012/13 und der Sommersaison 2013 (Quelle: Statistik Austria;

www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_uebernachtungen_bzw_betriebe_und_betten_in_allen_berichtsgemein_076625.pdf
f - 24.01.2015)

Ankünfte:

Im Jahr 2013 gab es bei den Berichtsgemeinden¹ der Wiener Alpen insgesamt 263.139 Ankünfte (im Vergleich dazu die anderen Tourismusregionen: Donau Niederösterreich: 764.175 Ankünfte; Mostviertel: 368.257 Ankünfte; Waldviertel: 302.003 Ankünfte; Weinviertel: 187.352 Ankünfte; Wienerwald: 512.302 Ankünfte; Quelle: NÖ Wirtschaftsbericht; 2013; S.20). Davon waren 48.551 (ca. 18%) Ankünfte von Touristen aus dem Ausland (vgl. NÖ Statistik Fremdenunterkünfte 2013).

Zu den Top Gemeinden der Wiener Alpen im Jahr 2013 zählen:

Gemeinde	Ankünfte	% Anteil an Ankünfte Wiener Alpen insgesamt
Wiener Neustadt	40 845	15,52
Reichenau an der Rax	36 080	13,71
Bad Erlach	28 922	10,99
Semmering	25 256	9,60
Puchberg am Schneeberg	24 239	9,21
Bad Schönau	20 682	7,86

Tabelle 4: Gemeinden mit den meisten Ankünfte 2013 (Quelle: NÖ Statistik Fremdenunterkünfte 2013)

¹ Berichtsgemeinden sind alle Städte und Gemeinden die mehr als 1000 Nächtigungen pro Kalenderjahr aufweisen - vgl. Statistik Austria; 2011

Nächtigungen:

2013 gab es bei den Berichtsgemeinden der Wiener Alpen insgesamt 971.058 Übernachtungen (im Vergleich dazu die anderen Tourismusregionen: Donau Niederösterreich: 1,462.517 Nächtigungen; Mostviertel: 971.343 Nächtigungen; Waldviertel: 1,159.974 Nächtigungen; Weinviertel: 517.275 Nächtigungen; Wienerwald: 1,450.465 Nächtigungen; Quelle: NÖ Wirtschaftsbericht; 2013; S.20), davon waren 140.312 (ca.14%) Übernachtungen von ausländischen Touristen. Zu den Top Gemeinden der Wiener Alpen 2013 gehören:

Gemeinde	Übernachtungen	% Anteil an Nächtigungen Wiener Alpen insgesamt
Bad Schönau	246412	25,38
Reichenau	120551	12,41
Wiener Neustadt	89574	9,22
Grimmenstein	86890	8,95
Puchberg am Schneeberg	77240	7,95
Semmering	60446	6,22

Tabelle 5: Gemeinden mit den meisten Übernachtungen 2013 (Quelle: NÖ Statistik Fremdenunterkünfte 2013)

Die folgende Abbildung zeigt die durchschnittlichen Nächtigungszahlen in den Jahren 2002 bis 2006 wobei wiederum nur die Berichtsgemeinden farbig dargestellt sind. Je dunkler die Färbung desto höher waren die durchschnittlichen Nächtigungszahlen.

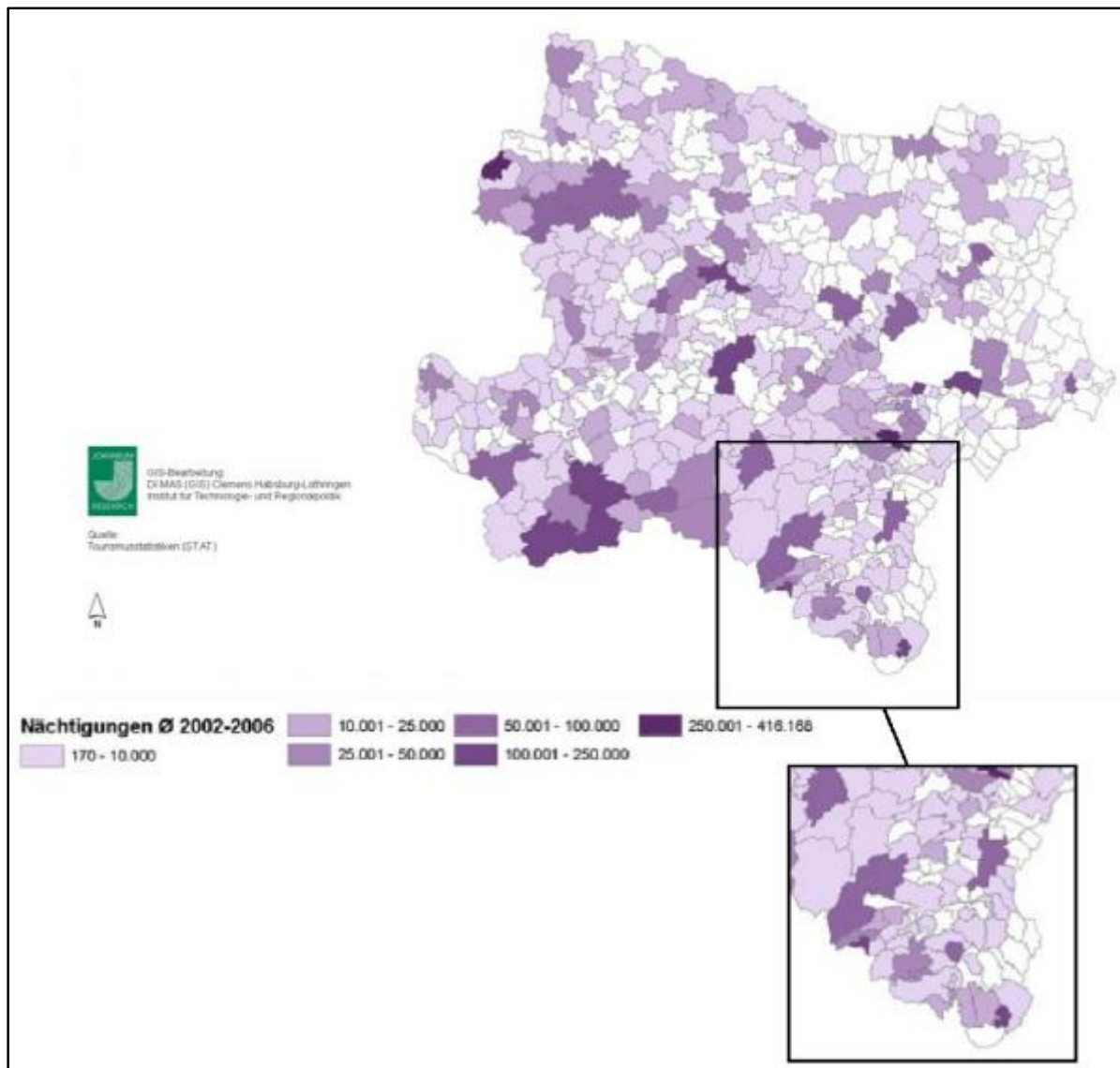


Abbildung 15: Durchschnittliche Nächtigungszahlen auf Gemeindeebene in Niederösterreich 2002-2006 (Nach Amt der NÖ Landesregierung 2008; S.18; eigene Bearbeitung)

Zu den Gemeinden mit den höchsten durchschnittlichen Nächtigungszahlen im Zeitraum von 2002-2006 zählen: Bad Schönau, Kirchberg am Wechsel, St. Corona am Wechsel, Grimmenstein, Semmering, Breitenstein, Payerbach, Reichenau an der Rax, Rohr im Gebirge, Puchberg am Schneeberg und Wr. Neustadt.

Gästeherkunft:



Abbildung 16: Herkunftsländer der Touristen in den Wiener Alpen im Jahr 2012 (Quelle: www.noel.gv.at/bilder/d74/Bezirksfolder_Wr_Neustadt_Land_2013.pdf; www.noel.gv.at/bilder/d74/Bezirksfolder_Wr_Neustadt_Stadt_2013.pdf; www.noel.gv.at/bilder/d74/Bezirksfolder_Neunkirchen_2013.pdf - 17.01.2015)

Anhand der Abbildung 15 erkennt man, dass der Großteil der Touristen die im Jahr 2012 in den Wiener Alpen übernachtet haben, aus Österreich selbst kommt, gefolgt von Deutschland und Ungarn.

Nächtigungsdichte:

Die Nächtigungsdichte ergibt sich aus der Anzahl der Nchtigungen pro Kalenderjahr, dividiert durch die Anzahl der Einwohner einer Raumeinheit (vgl. Amt der NÖ Landesregierung; 2008; S. 17). Im Jahr 2013 betrug die Nchtigungsdichte, bezogen auf alle Berichtsgemeinden in den Wiener Alpen, ca. 7,8 Nchtigungen/Einwohner (Niedersterreich Durchschnitt der Nchtigungsdichte im Jahr 2013: 4,0 Nchtigungen/Einwohner; Quelle: Statistik Austria) und die Gemeinden mit der höchsten Nchtigungsdichte waren:

	Nächtigungen 2013	Einwohnerzahl 2013	Nächtigungsdichte 2013
Bad Schönau	246412	728	338,5
Semmering	60446	543	111,3
Grimmenstein	86890	1346	64,6
Reichenau an der Rax	120551	2613	46,1
Puchberg am Schneeberg	77240	2655	29,1
St. Corona am Wechsel	10312	376	27,4

Tabelle 6: Gemeinden der Wiener Alpen mit der höchsten Nächtigungsdichte im Jahr 2013 (Quelle: Datengrundlage: Statistik Austria & NÖ Statistik Fremdenunterkünfte 2013; eigene Berechnung)

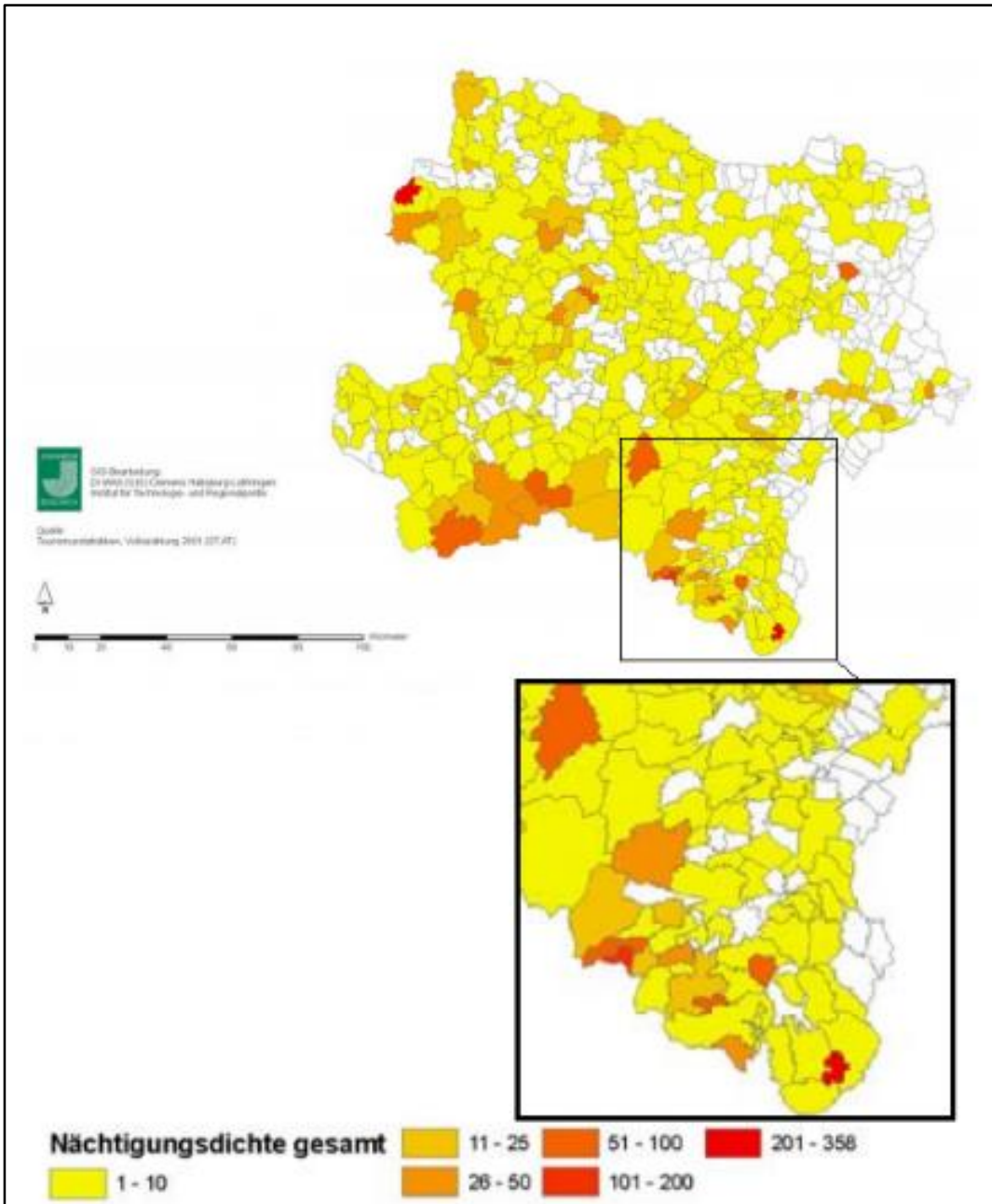


Abbildung 17: Nächtigungsdichte gesamt auf Gemeindeebene in Niederösterreich 2001 (Quelle: nach Nach Amt der NÖ Landesregierung 2008; S. 21; eigene Bearbeitung)

Die Abbildung 16 zeigt die Nächtigungsdichte im gesamten Bundesland Niederösterreich. Im vergrößerten Ausschnitt die Mitgliedsgemeinden der Tourismusregion Wiener Alpen dargestellt. Je dunkler die Färbung einer Gemeinde desto höher ist die Nächtigungsdichte. Für all jene Gemeinden, die weiß gekennzeichnet sind existieren keine Daten, da sie keine Berichtsgemeinden sind. Als Basis für diese Abbildung wurden die Ergebnisse der Volkszählung aus dem Jahr 2001 herangenommen.

Die Ergebnisse zeigen, dass viele Gemeinden im Süden des Bundeslandes eine hohe Nächtigungsdichte aufweisen. Da in diesen Gemeinden auch die Einwohnerzahlen geringer sind, ergibt sich für diese auch eine stärkere relative Bedeutung des Tourismus.

Zu den Gemeinden der Tourismusregion mit einer hohen Nächtigungsdichte zählten im Jahr 2001: Bad Schönau, Grimmenstein, Mönichkirchen, St. Corona am Wechsel, Kirchberg am Wechsel, Schottwien, Semmering, Reichenau an der Rax, Puchberg am Schneeberg, Rohr im Gebirge.

Verteilung Sommer- Wintertourismus:

Wintersaison 2012/2013		Sommersaison 2013	
Ankünfte	Übernachtungen	Ankünfte	Übernachtungen
119288	500584	144952	535063

Tabelle 7: Verteilung der Ankünfte und Übernachtungen in den Wiener Alpen nach Wintersaison 2012/13 und Sommersaison 2013 (Datenquelle: www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_uebernachtungen_bzw_betriebe_und_betten_in_allen_berichtsgemein_076625.pdf - 21.01.2015)

Tabelle 7 zeigt, dass die Sommersaison mehr Ankünfte und auch mehr Übernachtungen als die Wintersaison verzeichnen konnte. Folgende Gemeinden der Tourismusregion weisen die größten Unterschiede auf:

Ankünfte:

	Ankünfte Wintersaison 2012/13	Ankünfte Sommersaison 2013	Dominanz
Reichenau an der Rax	12979	22710	Sommersaison
Puchberg am Schneeberg	9197	14995	Sommersaison
Wiener Neustadt	18191	22933	Sommersaison
Semmering	17039	9002	Wintersaison
Bad Erlach	16739	11964	Wintersaison
Mönichkirchen	3014	2428	Wintersaison

Tabelle 8: Gemeinden der Tourismusregion mit den größten Unterschieden bei den Ankünften zwischen der Wintersaison 2012/2013 und Sommersaison 2013 (Datenquelle: www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_uebernachtungen_bzw_betriebe_und_betten_in_allen_berichtsgemein_076625.pdf - 21.01.2015)

Übernachtungen:

	Übernachtungen Wintersaison 2012/13	Übernachtungen Sommersaison 2013	Dominanz
Semmering	38399	23537	Wintersaison
Bad Erlach	26281	20251	Wintersaison
Bad Schönau	118446	129322	Sommersaison
Wiener Neustadt	39409	51251	Sommersaison
Puchberg am Schneeberg	30463	45224	Sommersaison
Reichenau an der Rax	46108	73615	Sommersaison

Tabelle 9: Gemeinden der Tourismusregion mit den größten Unterschieden bei den Übernachtungen zwischen der Wintersaison 2012/2013 und Sommersaison 2013 (Datenquelle: www.statistik.at/web_de/static/ankuenfte_uebernachtungen_bzw_betriebe_und_betten_in_allen_berichtsgemein_076625.pdf - 21.01.2015)

Zusammengefasst kann man sagen, dass die Tourismusregion „Wiener Alpen in Niederösterreich“ eine Ganzjahresdestination ist, wobei einzelne Gemeinden eine Dominanz je nach Saison aufweisen (siehe Tabelle 9) aufweisen. Das betrifft nicht nur die Verteilung auf Sommer- und Wintersaison, sondern auch die gesamten Übernachtungen und Ankünfte.

Für die weitere Arbeit werden einzelne Gemeinden ausgewählt, die hinsichtlich der touristischen Mobilität näher untersucht werden.

3.4 Die Untersuchungsgebiete mit ausgewählten Gemeinden

Das Rax-Schneeberg Gebiet:

Anhand der ermittelten Kenndaten zeigt sich, dass die beiden Gemeinden Puchberg am Schneeberg und Reichenau an der Rax, hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Nächtigungszahlen zu den touristischen Zentren der Region Wiener Alpen gehören. Aus diesem Grund sollen sie auch näher untersucht werden.

Für das Jahr 2013 ergaben sich folgende Ankünfte und Übernachtungen für die beiden Kommunen:

	Ankünfte			Übernachtungen			Ø Aufenthalt in Tagen
	insgesamt	Ausländer		insgesamt	Ausländer		
		absolut	in %		absolut	in %	
Reichenau an der Rax	36 080	2 955	8,2	120 551	6 755	5,6	3,3
Puchberg am Schneeberg	24 239	2 442	10,1	77 240	7 471	9,7	3,2

Tabelle 10: Übernachtungen und Ankünfte in den Gemeinden Reichenau und Puchberg im Jahr 2013 (Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; www.noel.gv.at/bilder/d74/Tourismus_2013_Fremdenunterkuenfte.xlsx - 25.01.2015)

Das Bergmassiv der Rax befindet sich an der steirisch-niederösterreichischen Grenze, wobei sich die höchste Erhebung mit 2007m in der Steiermark befindet. Die höchste Stelle in Niederösterreich ist die Scheibwaldhöhe mit 1943m (vgl. Strunz; 2014; S.351).

Da der Berg schon früh touristisch erschlossen wurde, zählt die Gemeinde Reichenau an der Rax neben dem Semmeringgebiet zu einem der ersten Sommerfrische Orte der damaligen Wiener Gesellschaft. Auch der damalige Kaiser Franz Josef und seine Familie verbrachten die Sommer oft im Raxgebiet. Noch heute existieren gut erhaltene Villen, die an diese Hochblüte-Zeit der Region erinnern (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012a; S.4).

Im Jahr 1926 wurde die Rax-Seilbahn als erste Seilschwebbahn in Österreich eröffnet. Die Talstation befindet sich auf 529m und die Bergstation auf 1546m. Von dort aus gibt es auch noch einen Schlepplift für Skifahrer und Snowboarder. Die Bahn wird sowohl im Winter, als auch im Sommer genutzt (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012a; S.35).

Der Schneeberg ist mit 2076m der höchste Berg in Niederösterreich und der östlichste Zweitausender der Alpen. Für Skifahrer und Snowboarder gibt es im Winter das Salamanderskigebiet mit 2 Schleppliften und 1 Sessellift (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012b; S.10 & www.bergfex.at/puchberg-schneeberg/ - 20.05.2014).

Eine touristische Attraktion ist die Schneebergbahn, die pro Jahr 150.000 Passagiere auf den Gipfel befördert. Die Zahnradbahn wurde 1897 eröffnet und überwindet einen Höhenunterschied von 1219m. Seit dem Jahr 1999 wurden neue Triebzüge im Salamanderdesign zur Revitalisierung der Bahn in Betrieb genommen. Da diese Bahn vom Bahnhof Puchberg

abfährt, ist sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012b; S.12).

Wechselgebiet und die Bucklige Welt:

Die Bucklige Welt befindet sich am äußersten Südosten von Niederösterreich und bildet die Grenze zum Burgenland und zur Steiermark. Aufgrund der welligen Topografie wirbt die Region mit dem Spruch „Das Land der 1000 Hügel“ (vgl. Strunz; 2011; S.361).

Das Wechselgebiet ist Teil der Buckligen Welt und ein Bergmassiv, das sich von Niederösterreich bis in die Steiermark erstreckt und einen etwa 15km langen Höhenrücken besitzt. Der Hochwechsel bildet mit einer Seehöhe von 1743m einen besonderen Aussichtspunkt über die Region. In der Sommersaison sind vor allem die insgesamt 500km langen Wanderrouten mit unterschiedlichen Themenwegen und die diversen Mountain Bike Strecken sehr stark frequentiert (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012d; S.8).

In diesem Untersuchungsgebiet ragen hinsichtlich der touristischen Kenndaten die Gemeinden Bad Schönau und Grimmenstein heraus. Für das Jahr 2013 wiesen sie folgende Ankunfts- und Nächtigungszahlen auf:

	Ankünfte			Übernachtungen			Ø Aufenthalt in Tagen
	insgesamt	Ausländer		insgesamt	Ausländer		
		absolut	in %		absolut	in %	
Bad Schönau	20 682	303	1,5	246 412	1 389	0,6	11,9
Grimmenstein	5 132	455	8,9	86 890	1 411	1,6	16,9

Tabelle 11: Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinden Bad Schönau und Grimmenstein im Jahr 2013 (Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; www.noel.gv.at/bilder/d74/Tourismus_2013_Fremdenunterkuenfte.xlsx am 25.01.2015)

Die Gemeinde Bad Schönau liegt im Süden der Buckligen Welt und hat 737 Einwohner (Stand 1 Jänner 2014; Quelle: Statistik Austria). In Bezug auf ihre Nächtigungszahlen (im Jahr 2013 auf Platz 4 der niederösterreichischen Gemeinden; Quelle Statistik Austria) ist sie allerdings eine der führenden Gemeinden in Niederösterreich. Aufgrund einer Mineralwasserquelle mit Heilwasser das für Kuren angewendet kann, dominiert in Bad Schönau vor allem der Gesundheitstourismus. (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012c; S.6f). Mit durchschnittlich 240.000 Nächtigungen pro Jahr zählt Bad Schönau, neben den Gemeinden Moorbad Harbach, Baden, Krems an der

Donau, Schwechat und Vösendorf, zu jenen mit den höchsten Nächtigungszahlen im Bundesland Niederösterreich (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; 2008; S. 56). Ein großer Vorteil des Thermentourismus ist, dass er wetterunabhängig ist und man somit das ganze Jahr über gleichmäßige Besucherzahlen aufweisen kann. Tabelle 11 zeigt, dass der Großteil der Gäste aus dem Inland kommt welche mit durchschnittlich 12,5 Tagen, eine hohe Aufenthaltsdauer haben. Neben dem Heilbad (ca. 19.000 Gäste im Jahr), wird das touristische Angebot durch diverse Rad- und Wanderrouten ergänzt (vgl. Wiener Alpen Tourismus GmbH; 2012c; S.6).

Die Gemeinde Grimmenstein hatte im Jahr 2013 mit insgesamt 86890 Nächtigungen die vierthöchste Nächtigungszahl der Wiener Alpen Gemeinden. Gleichzeitig weisen die Touristen mit 16,9 eine hohe durchschnittliche Nächtigungszahl auf, die sogar jene von Bad Schönau übersteigt. Aufgrund des, in der Gemeinde ansässige, Rehasentrums Hohegg ist in Grimmenstein auch der Gesundheitstourismus dominierend (vgl. Pichler; 2014).

Die Gemeinden St. Corona am Wechsel und Kirchberg am Wechsel verzeichneten im Jahr 2013 folgende Ankünfte und Nächtigungen:

	Ankünfte			Übernachtungen			Ø Aufenthalt in Tagen
	insgesamt	Ausländer		insgesamt	Ausländer		
		absolut	in %		absolut	in %	
Kirchberg am Wechsel	8 582	645	7,5	28 718	2 067	7,2	3,3
St. Corona am Wechsel	2 936	942	32,1	10 312	3 489	33,8	3,5

Tabelle 12: Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinden Kirchberg am Wechsel und St. Corona am Wechsel im Jahr 2013 (Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; www.noel.gv.at/bilder/d74/Tourismus_2013_Fremdenunterkuenfte.xlsx am 25.01.2015)

Gemeinden St. Corona und Kirchberg zählen im Hinblick auf ihre Nächtigungszahlen nicht zu den wichtigsten Tourismusgemeinden der Region Wiener Alpen. Allerdings hat der Tourismus aufgrund der Nächtigungsdichten der Gemeinden, die merklich über dem niederösterreichischen Durchschnitt, eine hohe Bedeutung.

Die Gemeinde St. Corona hat 2014 ein neues Tourismuskonzept erlassen, wobei folgende Ziele festgelegt wurden: Abbau der alten Liftanlage und Modernisierung des Kinderskilandes mit zwei Förderbänder; Errichtung einer neuen Sommerrodelbahn und eines Kindersportlandes für den Sommertourismus (vgl.

www.noel.gv.at/Presse/Pressedienst/Pressearchive/112216_Tourismus.html - 30.01.2015).

Eine nähere Untersuchung dieser Gemeinden erfolgt, um herauszufinden inwiefern das Mobilitätsangebot bzw. die Verkehrsanbindung für die Nächtigungs- und Ankunfts zahlen der Gemeinden beeinflusst.

Wiener Neustadt:

Die Gemeinde ist mit 42273 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2014; Quelle: Statistik Austria) die einwohnerstärkste und mit ca. 61km² auch die flächenmäßig größte Stadtgemeinde der Region und zweitgrößte Stadt Niederösterreichs. Sie wies im Jahr 2013 folgende Ankunfts- und Nächtigungszahlen auf:

	Ankünfte			Übernachtungen			Ø Aufenthalt in Tagen
	insgesamt	Ausländer		insgesamt	Ausländer		
		absolut	in %		absolut	in %	
Wr. Neustadt	40 845	14 109	34,5	89 574	41 850	46,7	2,2

Tabelle 13:Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinde Wiener Neustadt im Jahr 2013 (Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; www.noel.gv.at/bilder/d74/Tourismus_2013_Fremdenunterkuenfte.xlsx - 25.01.2015)

Wiener Neustadt hatte mit 89574 Übernachtungen die dritt-größte Nächtigungszahl aller Gemeinden in den Wiener Alpen im Jahr 2013. Im Vergleich zu den anderen touristischen Hotspots der Region, ist die Statutarstadt vorwiegend das Ziel für Kultur- bzw. wirtschaftsorientierte Touristen. Zu Letzterem wird unter anderem der Geschäfts-, Messe- und Ausstellungstourismus gezählt. Zu den touristischen Attraktionen gehören die Messehalle Arena Nova, diverse Museen, wie z.B. das Flugmuseum und ein Hallenbad (Aqua Nova) (vgl. www.wiener-neustadt.gv.at/ - 30.01.2015). Möglicherweise ist auch die räumliche Nähe zur Hohen Wand und Linsberg Asia Therme in Bad Erlach für die hohe Zahl an Ankünften bzw. Übernachtungen verantwortlich.

Wiener Neustadt ist der größte zentrale Ort in den Wiener Alpen und besitzt eine sehr gute Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Bahnhof ist daher ein wichtiger Umstiegs- und Ausgangspunkt für Touristen, die die Wiener Alpen besuchen. Aus diesem Grund erfolgt eine nähere Untersuchung der Gemeinde hinsichtlich der touristischen Mobilität.

Semmering:

Der Tourismus im Semmeringgebiet begann, trotz Fertigstellung der Semmeringbahn im Jahr 1854, erst um etwa 1870 mit dem aufstrebenden Alpinismus und der Erschließung des Gebietes mit Wanderwege. Ab ca. 1880 begann eine starke Bautätigkeit von Pensionen, Hotels und Kurhäusern und der Ort entwickelte sich innerhalb von drei Jahrzehnten zu einem Ausflugsziel für unterschiedliche Gesellschaftsschichten aus Wien. Die Region hatte seine touristische Hochblüte vor ca. 100 Jahren und konnte nach dem 2. Weltkrieg aber nicht mehr daran anschließen. Die technischen Entwicklungen der Verkehrsmittel führten dazu, dass die touristische Nachfrage am Semmering zurückging. Automobilreisen ans Meer und später Fernreisen mit dem Flugzeug wurden immer beliebter. Gegenwärtig bildet der Semmering das bekannteste Skigebiet in den Wiener Alpen. Die Dominanz im Winterhalbjahr zeigt sich auch anhand der ermittelten Kenndaten (siehe Seite 42-43). Mit Veranstaltungen, wie etwa der Austragung eines Damen-Weltcuprennens versucht man die Region bzw. Gemeinde zu revitalisieren. Im Sommer ist der Semmering vorwiegend Ziel von Wanderer, zusätzlich wurde auch am Areal des Zauberbergs ein Bikepark errichtet (vgl. Völker & Marschik; 2014; S.7f & www.zauberberg.at/de/zauberberg/sommer/bikepark/ - 30.01.2014)

Für das Jahr 2013 ergaben sich für die Gemeinde Semmering folgende Ankunfts- und Nächtigungszahlen:

	Ankünfte			Übernachtungen			Ø Aufenthalt in Tagen
	Ausländer			Ausländer			
	insgesamt	absolut	in %	insgesamt	absolut	in %	
Semmering	25 256	5 280	20,9	60 446	13 851	22,9	2,4

Tabelle 14:Übernachtungen und Ankünfte der Gemeinde Semmering im Jahr 2013 (Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; www.noel.gv.at/bilder/d74/Tourismus_2013_Fremdenunterkuenfte.xlsx - 25.01.2015)

Die Folgende Abbildung zeigt die Lage der Untersuchungsgemeinden in den Wiener Alpen:

Puchberg am Schneeberg, Reichenau an der Rax, Semmering, Kirchberg am Wechsel, St. Corona am Wechsel, Grimmenstein und Bad Schönau

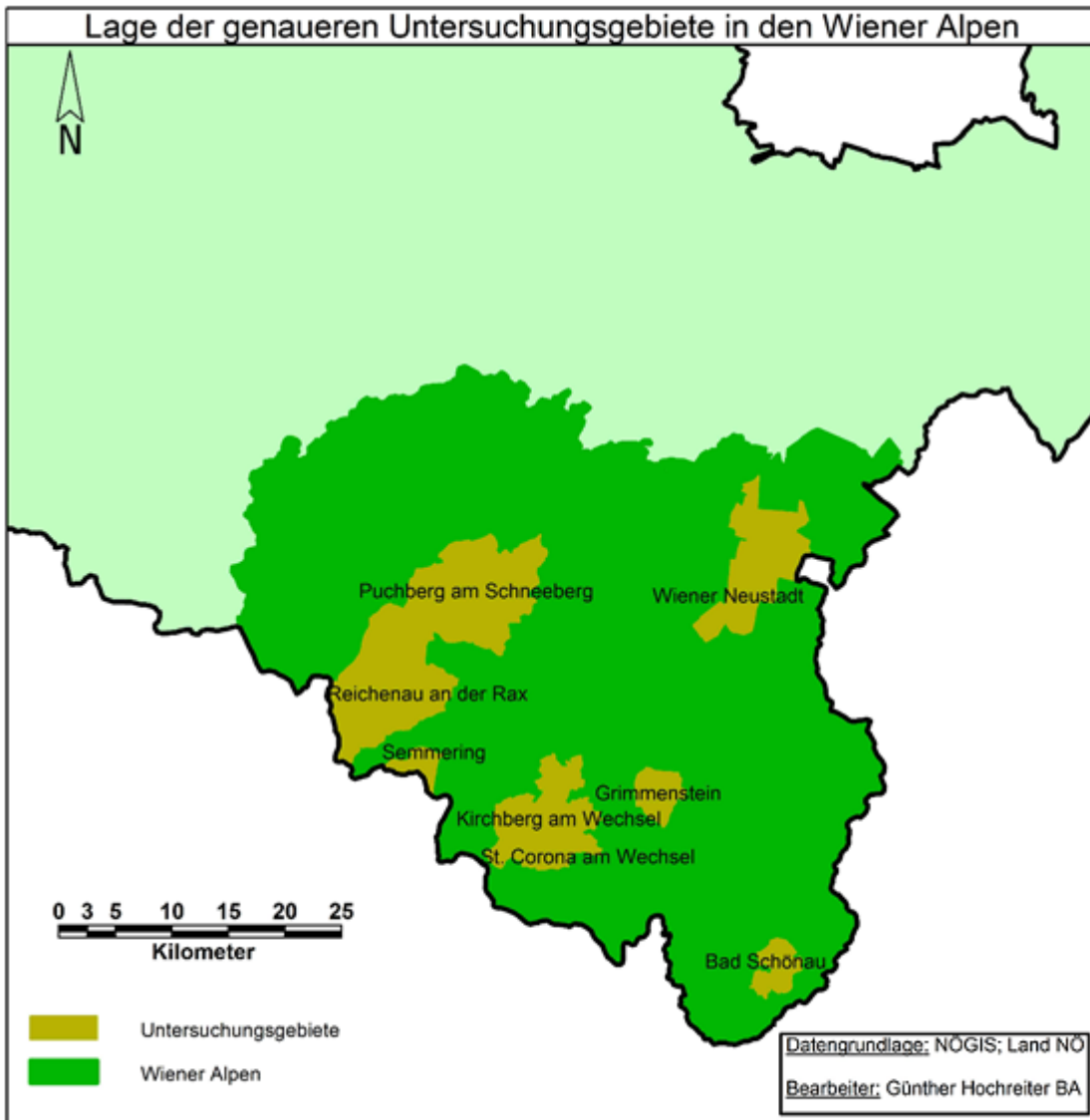


Abbildung 18: Lage der Untersuchungsgemeinden in den Wiener Alpen (Quelle: Daten: NÖGIS Land NÖ; eigene Erstellung)

4 Mobilität in den Wiener Alpen

4.1 Infrastruktur

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

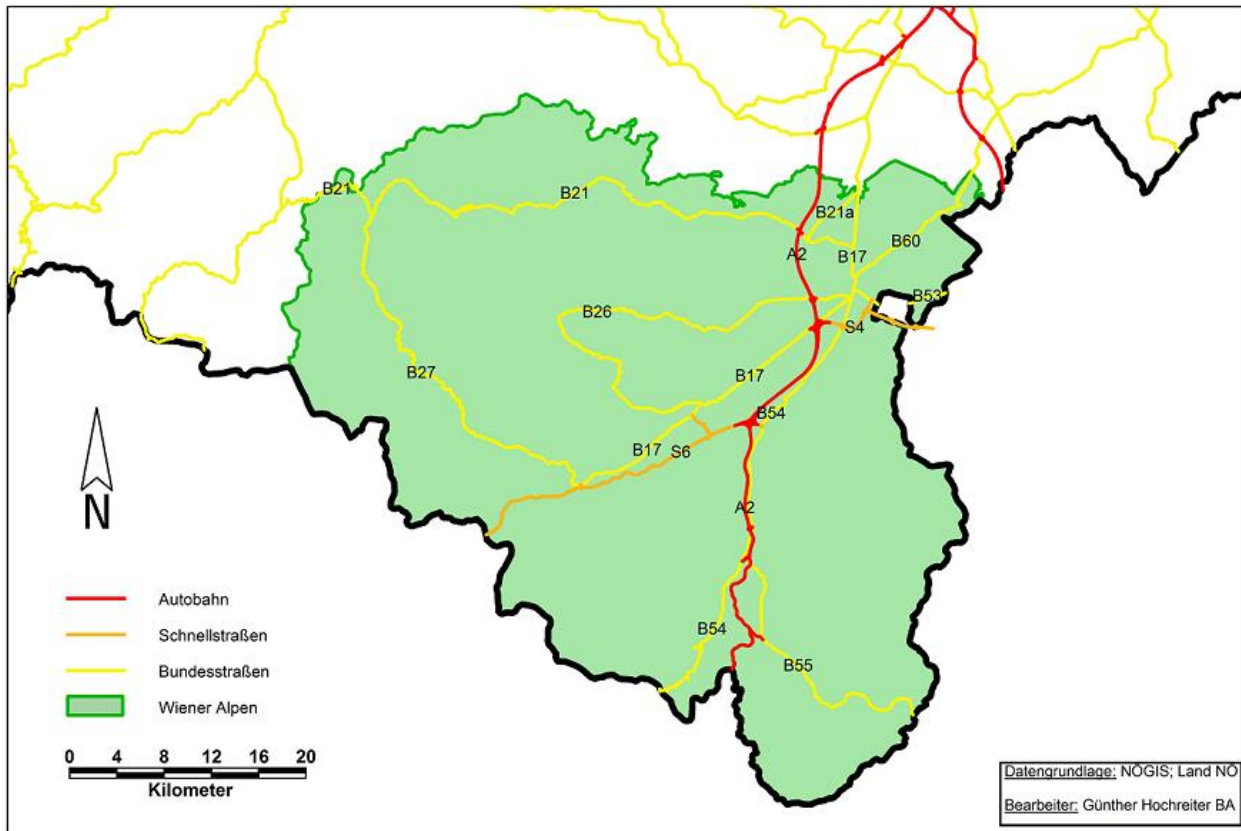


Abbildung 19: Straßeninfrastruktur in den Wiener Alpen (Datenquelle: NÖGIS; Land NÖ; eigene Erstellung)

Die Anbindung der Tourismusregion im MIV ist sehr gut. Zu den höherrangigen Straßen gehören:

- **Autobahn A2 (Südautobahn)**
Sie quert die Region von Wien aus in Richtung Süden, wo sie weiter über Graz nach Kärnten führt. Zu den wichtigen Anschlussstellen und Knotenpunkte in den Wiener Alpen zählen: Wiener Neustadt, Seebenstein, Grimmenstein und Edlitz (vgl. www.wien-konkret.at/verkehr/auto/autobahnen/ausfahrten/a2/ - 26.01.2015).
- **Schnellstraßen S4 (Mattersburg Schnellstraße)**
Die S4 bildet die schnellste Anbindung der Region an das Burgenland, speziell an die Städte Eisenstadt und Mattersburg.
- **S6 (Semmering Schnellstraße)**
Die S6 führt von Seebenstein (A2 Knoten) über den Semmering nach Mürzzuschlag und verbindet die A2 mit der A9. Sie wurde vor allem zur Verkehrsentslastung des Semmering-

Gebietes zu touristischen Spitzenzeiten gebaut (vgl. www.wissenswertes.at/index.php?id=semmering-schnellstrasse – 26.01.2015).

- Der Nordwesten der Wiener Alpen ist mit Bundesstraßen erschlossen

Elektrisch motorisierter Individualverkehr:

Für jene Touristen die mittels Elektroautos anreisen bzw. sich vor Ort damit fortbewegen existiert in den Wiener Alpen ein sehr gut ausgebautes E-Tankstellen Netz, wie Abbildung 19 beweist:

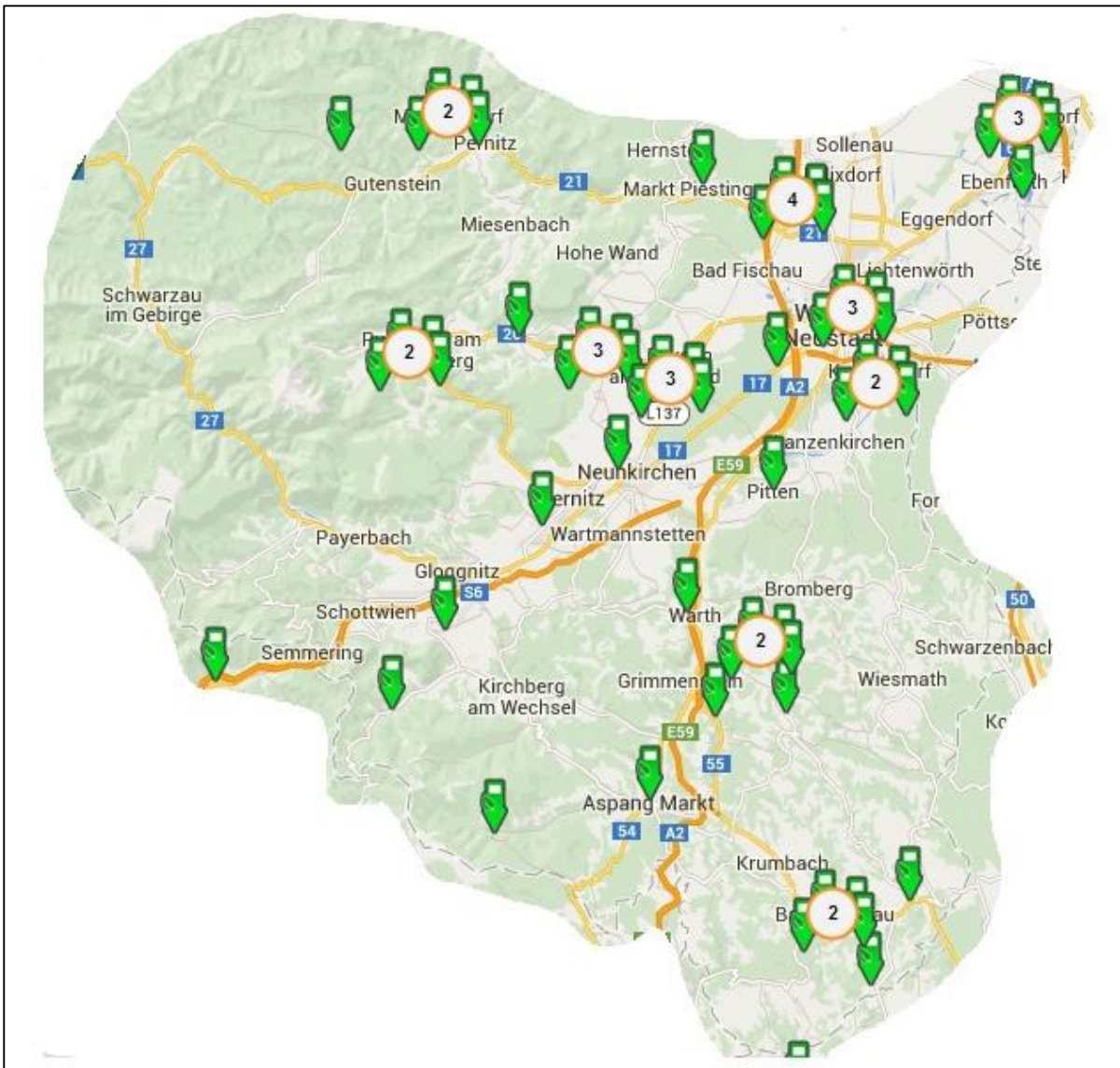


Abbildung 20: E-Tankstellennetz in den Wiener Alpen (Quelle: www.e-tankstellen-finder.com/at/de/elektrotankstellen - 02.11.2014)

In der Gemeinde Grimmenstein wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, den ÖBB und privaten Verkehrsunternehmen das Projekt

eMorail gestartet, dass sich allerdings noch in der Testphase befindet. Im Zuge des Projektes stehen den Testusern drei Elektrofahrzeuge am Bahnhof Grimmenstein zur Verfügung. Zu den Testusern gehören drei Pendler und drei Tagesnutzer. Die Pendler besitzen ein Kombiticket, womit sie einerseits mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und andererseits auch mit dem E-Car fahren können. Sie nutzen die Fahrzeuge in der Früh und am Abend und die Tagesnutzer, wie z.B. die Post, können sie tagsüber verwenden. Dieses Projekt zielt allerdings mehr auf den Berufspendler als auf den Touristen ab und beruht auf dem Carsharing Prinzip (vgl. Pichler; 2014). Die folgende Grafik zeigt die Funktionsweise des Projekts:

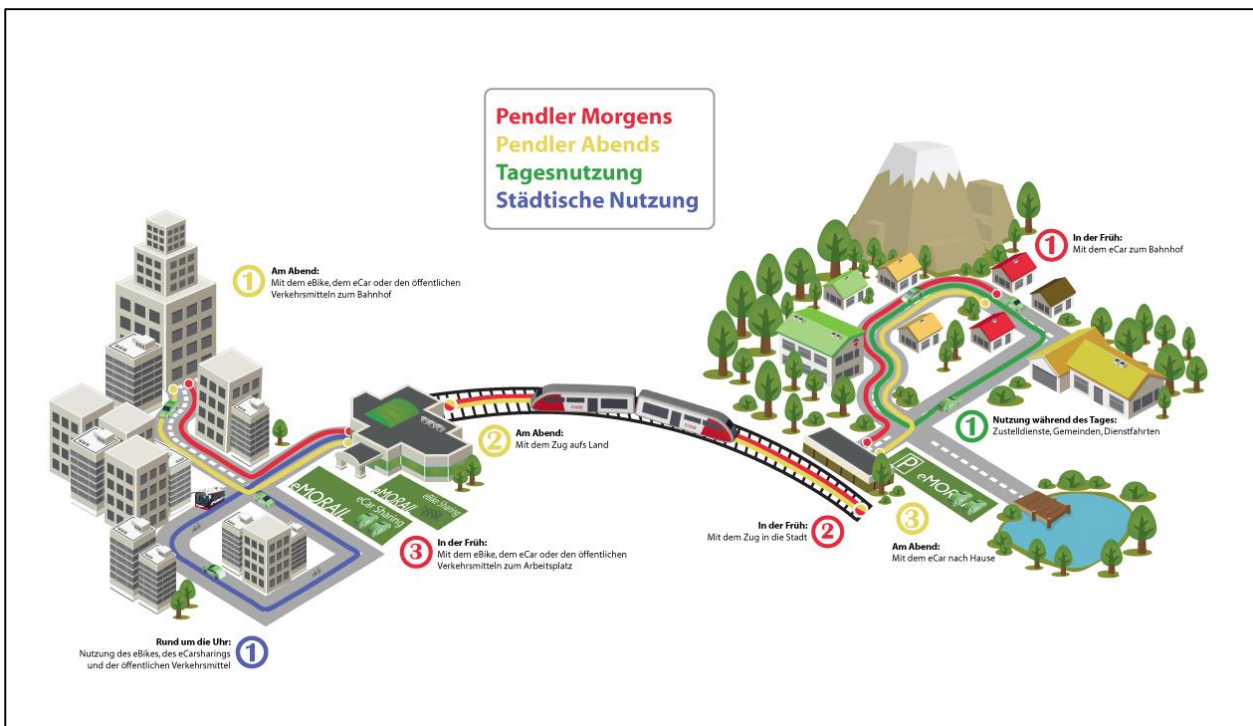


Abbildung 21: Funktionsweise des Projektes E-morail (Quelle: www.emorail.at/emorail/importedContents/media/Stadt-Land_de.jpg - 15.02.2014)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Von den insgesamt 79 Mitgliedsgemeinden besitzen 34 einen Anschluss an das Bus- und Bahnnetz, 43 nur einen Busanschluss und 2 Gemeinden (Grafenbach-St. Valentin und Schrattenbach) die weder einen Bahn- noch einen Busanschluss besitzen.

Von Seiten des ÖPNV gibt es für Skifahrer und Wanderer in den Wiener Alpen spezielle Mobilitätsangebote. Dazu zählen:

- ÖBB Kombiticket Wintersport für den Zauberberg Semmering (enthalten sind die An- und Abreise mit der Bahn und das Skiticket)

- Busreisen privater Verkehrsanbieter von Wien in die Skigebiete (enthalten sind meistens die An- und Abreise mit dem Bus ab Wien und der Tagesskipass)
- Shuttleservices und Skibusse vor Ort
- ÖBB Kombiticket Sommerträume für die Raxalpe und den Zauberberg Semmering (enthalten sind die An- und Abreise und die Berg- und Talfahrt mit den Seilbahnbetrieben) (vgl. www.oebb.at/de/Reisen_in_Oesterreich/Niederosterreich/Kombitickets/Kombitickets_Sommertraeume/index.jsp & www.50plus.at/bahnreisen/kombitickets-wintersport.htm– 12.04.2015)

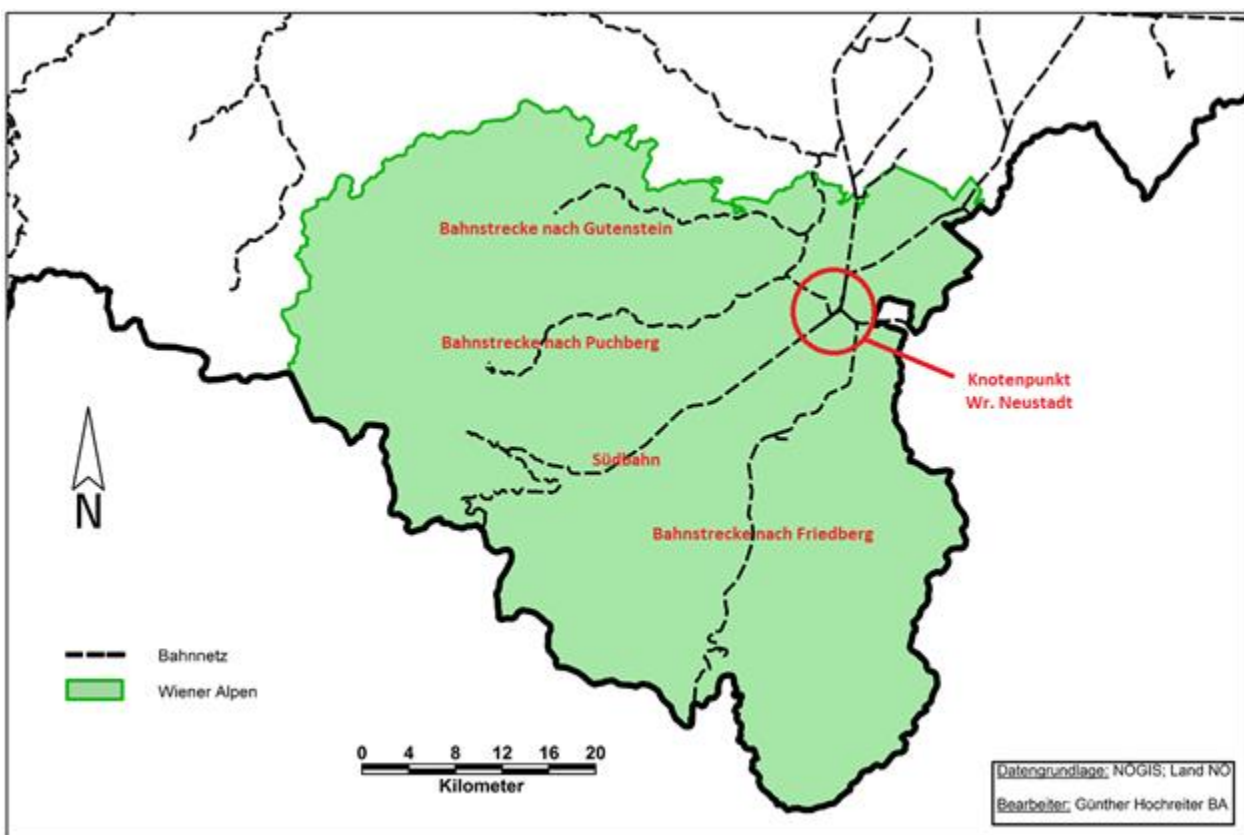


Abbildung 22: Bahnnetz der Wiener Alpen (Datenquelle: NÖGIS; Land NÖ; eigene Erstellung)

Die Busverbindungen werden von den Bus-Firmen Retter Linien, Blaggus, Partsch und von dem ÖBB-Postbus übernommen.

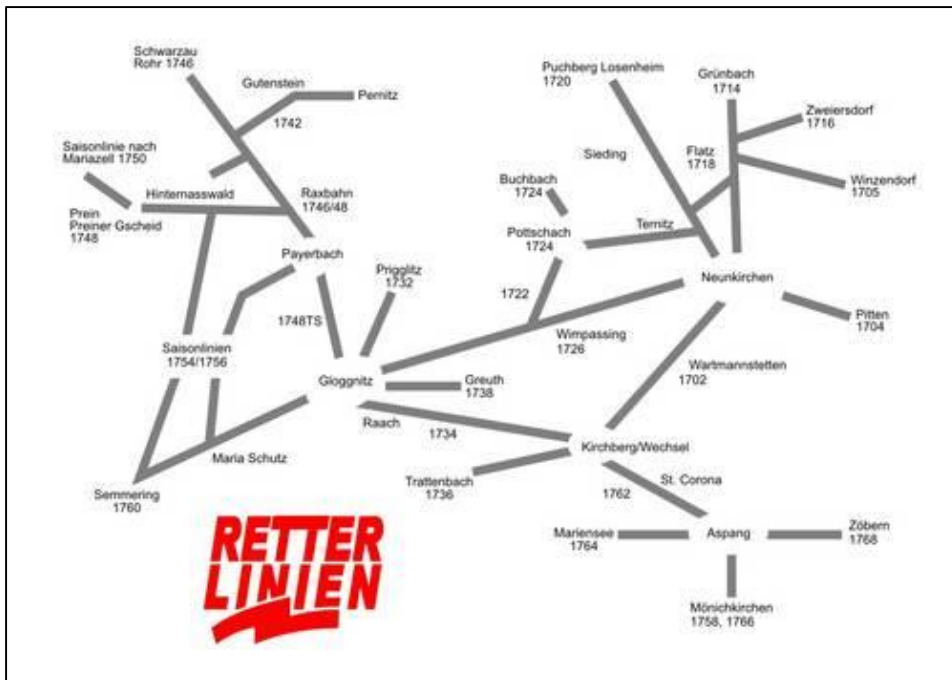


Abbildung 23: Busverbindungen der Firma Retter in der Region Wiener Alpen (Quelle: www.retterlinien.at/fahrplaene/fahrplaene-noe-2015/ - 03.02.2015)

Nichtmotorisierter Individualverkehr:

Für Radfahrer und Mountainbiker gibt es diverse Verleihstationen in den Wiener Alpen. Dazu gehört unter anderem das öffentliche Fahrradverleihsystem „next bike GmbH“. Die Firma wurde 2004 als regionales Unternehmen gegründet und ist mittlerweile eines der größten internationalen Fahrradverleih-Netzwerke (www.unternehmen.nextbike.de/portrait/ - 10.08.2014). Dieser Service wird auch großflächig in Niederösterreich und in folgenden Gemeinden der Wiener Alpen angeboten: Wiener Neustadt, Pernitz, Gutenstein, Markt Piesting, Katzelsdorf, Bad Erlach, Pitten, Neunkirchen, Ternitz und Gloggnitz.

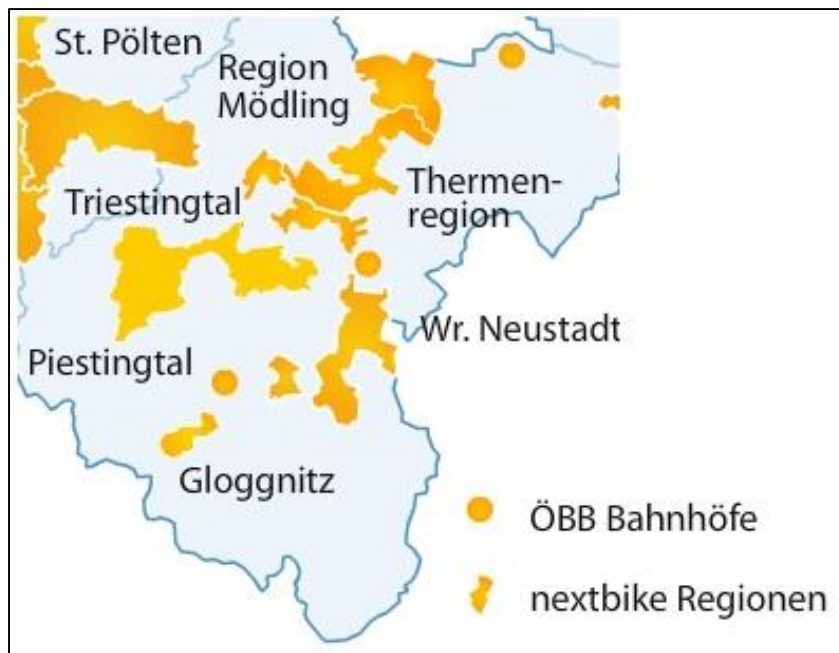


Abbildung 24: Öffentliche Radverleihstationen in der Region Wiener Alpen (Quelle: www.nextbike.at/niederoesterreich.html?&L=eulvtjpetx 10.08.2014; eigene Bearbeitung)

Im Zuge der Niederösterreichischen Elektromobilitätsstrategie 2014-2020 entschlossen sich die Gemeinden der Kleinregion Bucklige Welt dazu das Projekt „e-mobil Bucklige Welt“ zu starten. Die Gemeinden Bad Schönau, Kirchschatz, Krumbach und Lichtenegg bieten dabei ihren Gästen die Möglichkeit Segways und E-Bikes bei den Partnerbetrieben stunden- bzw. tagesweise zu mieten. Weiters wurden 7 verschiedene Radrouten ausgewiesen, entlang derer man auch die Akkus der Räder an Stationen aufladen bzw. tauschen kann (vgl. www.buckligewelt.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=221786571&detailonr=221786642 – 1.10.2014).

Ein ähnliches Konzept wenden auch die Gemeinden Gloggnitz, Payerbach, Reichenau an der Rax, Semmering, Spital/Steinhaus am Semmering (Steiermark) und Mürzzuschlag (Steiermark) an (vgl. Kunsthaus Mürz; 2014).

4.2 Kennzahlen der Mobilität in den Wiener Alpen

Um die Mobilität der Touristen zu messen, gibt es quantitative Indikatoren, wie das Mobilitätsstreckenbudget, die Mobilitätsrate, das Mobilitätszeitbudget (Erläuterungen siehe Kapitel 2) und den Modus (Verkehrsmittelwahl).

Leider existieren für die Tourismusregion Wiener Alpen nur Erhebungen zu letzterem. Eine Befragung der Wiener Alpen Tourismus GmbH lieferte folgendes Ergebnis:

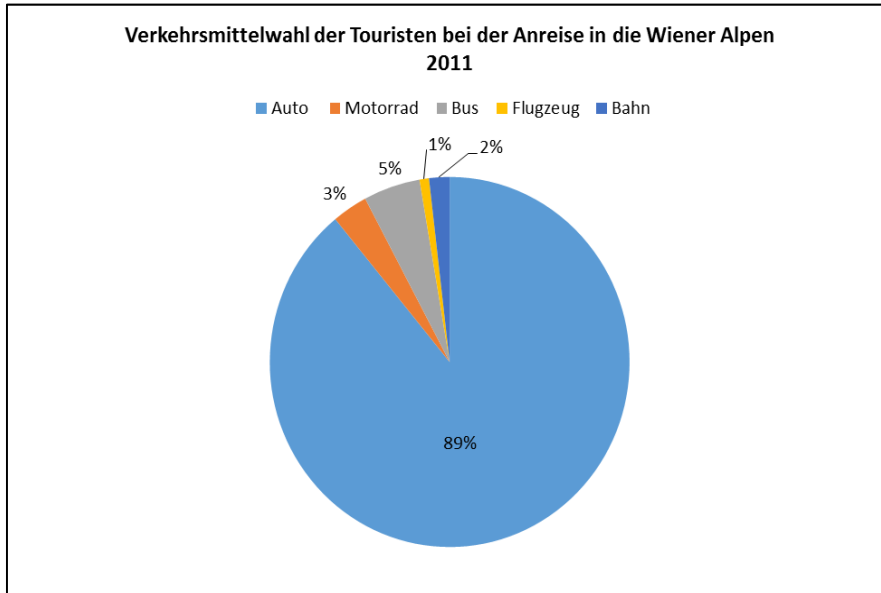


Abbildung 25: Modal Split der Anreise der Touristen in die Wiener Alpen (Quelle: Daten: Wiener Alpen GmbH 2014; eigene Erstellung)

Die Befragung fand im Zeitraum von Mai bis Oktober 2011 statt und es wurden insgesamt 239 Personen befragt. Das Diagramm zeigt die Dominanz des MIV bei der Anreise von Touristen, gefolgt von dem Bus als zweithäufigstes Verkehrsmittel. Vergleicht man diese Werte mit jenen anderer Alpengenerationen, so lässt sich erkennen, dass auch hier die Verteilung ähnlich und der PKW das dominierende Fortbewegungsmittel ist:

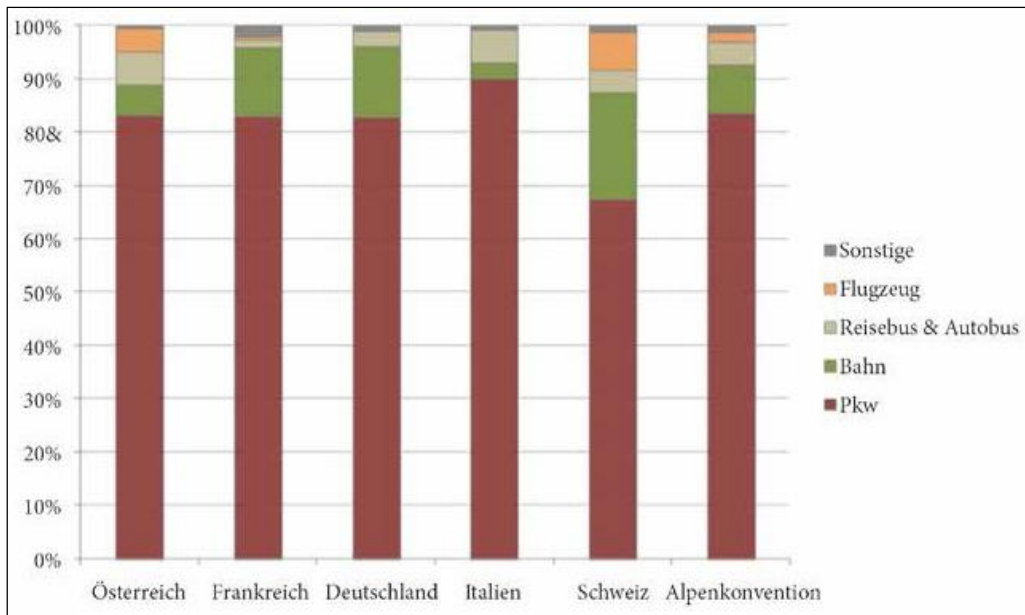


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl im Tourismus in der Alpenregion (Quelle: Alpenkonvention (2013): Nachhaltiger Tourismus in den Alpen - Alpenzustandsbericht. Innsbruck. S.57)

Die Motive zur jeweiligen Verkehrsmittelwahl in der touristischen Mobilität sind sehr unterschiedlich und hängen auch stark von den Aktivitätsentscheidungen am Zielort ab. Zusätzlich spielen Rahmenbedingungen wie Alter, Einkommen, Gruppengröße, Weglänge, PKW-Verfügbarkeit, als auch ein Bahn- bzw. Busanschluss eine maßgebliche Rolle bei der Entscheidung (vgl. Rüger; 2006; S. 298).

„Allgemein ist die Nachfrage abhängig von den Eigenschaften der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittelalternativen und dem Gewicht, das diese Eigenschaften in der Wahrnehmung verschiedener Nutzergruppen aufweisen (d.i. Der Nutzen)“ (Knapp; 1998; S.157).

Als Eigenschaft kann z.B. der Zeitaufwand bis zum Ziel verstanden werden. Der Nutzen differenziert sich stark nach den Charakteristiken der Anwender (vgl. ebd)

Da es zu den jeweiligen Motiven der Verkehrsmittelwahl der Touristen in den Wiener Alpen keine Untersuchungen gibt, sollen in weiterer Folge die Erreichbarkeiten der ausgewählten Gemeinden aus umliegenden zentralen Orten mittels ÖPNV und MIV analysieren.

Eine ähnliche Erhebung gab es vom Umweltbundesamt 2009, bei der die Erreichbarkeit von alpinen Tourismusstandorten mit dem öffentlichen Verkehr aus Großstädten Europas untersucht wurde. Für meine Untersuchung wurden folgende Kriterien übernommen (vgl. Umweltbundesamt; 2009; S. 28):

- Abfahrt der Touristen vom Ausgangsort nicht früher als 06.30
- Ankunft in der Destination nicht nach 19.30
- Zahl der Umstiege (maximal 2 Umstiege)
- Anreisetag Samstag

Erhoben wird:

- Reisezeit
- Zahl der Verbindungen

Eine Unterscheidung soll zwischen nationalen und internationalen Verbindungen erfolgen, wobei diese von den höherrangigen zentralen Orten in der Umgebung eruiert werden soll.

Die Faktoren des ÖPNV wurden mittels des Routenplaner Scotty (www.fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?application=INPUTGEN&genType=ADDRESS – 14.06.2014) abgefragt.

Die Reisezeit mit dem PKW als Vergleich wurde mit dem Routenplaner von Google Maps (www.google.at/maps - 14.06.2014) ermittelt.

Es wurden dabei folgende Ergebnisse ermittelt:

Puchberg am Schneeberg	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen Gesamt	19	28	25	10	24	19	8	15
direkt	0	0	0	0	0	0	0	0
1 mal umsteigen	15	0	0	9	11	0	0	4
2 mal umsteigen	4	5	5	1	5	15	4	3
Dauer Minimum	01:13	02:12	03:08	02:49	01:43	02:52	04:08	03:21
Fahrdauer PKW min	01:07	01:21	02:21	01:38	00:49	01:33	02:52	02:23

Tabelle 15: Erreichbarkeit der Gemeinde Puchberg am Schneeberg mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Reichenau an der Rax	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen								
Gesamt	20	20	17	5	12	13	7	7
direkt	0	0	0	0	0	0	0	0
1 mal umsteigen	9	0	0	0	0	0	0	0
2 mal umsteigen	11	4	4	5	9	9	4	4
Dauer Minimum	01:15	02:03	03:00	02:20	01:35	02:55	04:35	03:23
Fahrdauer PKW min	01:01	01:23	02:15	01:22	00:44	01:32	02:49	02:21

Tabelle 16: Erreichbarkeit der Gemeinde Reichenau an der Rax mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Semmering	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen								
Gesamt	27	30	27	7	25	21	10	15
direkt	6	0	0	6	0	0	0	0
1 mal umsteigen	11	0	1	1	7	5	4	4
2 mal umsteigen	10	14	10	0	15	13	4	6
Dauer Minimum	01:11	02:03	02:58	01:21	01:34	02:43	03:59	03:41
Fahrdauer PKW min	01:00	01:19	02:19	01:12	00:43	01:31	02:48	02:20

Tabelle 17: Erreichbarkeit der Gemeinde Semmering mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Wiener Neustadt	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen								
Gesamt	54	43	36	11	32	30	14	17
direkt	54	0	0	11	16	0	0	5
1 mal umsteigen	0	4	5	0	8	19	8	2
2 mal umsteigen	0	38	31	0	8	10	4	5
Dauer Minimum	00:24	01:17	02:10	02:03	00:39	01:57	03:13	02:32
Fahrdauer PKW min	00:41	01:00	02:00	01:18	00:23	01:12	02:29	02:01

Tabelle 18: Erreichbarkeit der Gemeinde Wiener Neustadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Kirchberg am Wechsel	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen								
Gesamt	12	13	10	7	8	9	6	5
direkt	0	0	0	0	0	0	0	0
1 mal umsteigen	5	0	0	0	0	0	0	0
2 mal umsteigen	7	2	3	6	7	5	3	3
Dauer Minimum	01:23	02:17	03:14	02:34	01:59	03:03	04:44	03:31
Fahrdauer PKW min	00:59	01:18	02:18	01:18	00:41	01:30	02:48	02:19

Tabelle 19: Erreichbarkeit der Gemeinde Kirchberg am Wechsel mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

St. Corona am Wechsel	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen								
Gesamt	2	2	2	2	2	4	2	2
direkt	0	0	0	0	0	0	0	0
1 mal umsteigen	0	0	0	0	0	0	0	0
2 mal umsteigen	2	0	0	2	2	0	0	2
Dauer Minimum	01:17	02:17	03:17	03:22	01:57	02:57	06:19	03:25
Fahrdauer PKW min	01:06	01:24	02:24	01:15	00:48	01:36	02:54	02:25

Tabelle 20: Erreichbarkeit der Gemeinde St. Corona am Wechsel mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Grimmenstein	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen								
Gesamt	16	24	21	11	19	24	10	9
direkt	4	0	0	0	0	0	0	0
1 mal umsteigen	11	1	1	11	11	3	1	5
2 mal umsteigen	1	9	8	0	3	12	5	2
Dauer Minimum	00:50	01:40	02:35	02:46	01:26	02:32	04:06	02:59
Fahrdauer PKW min	00:53	01:11	02:11	01:13	00:35	01:23	02:41	02:12

Tabelle 21: Erreichbarkeit der Gemeinde Grimmenstein mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Bad Schönau	Wien	St. Pölten	Linz	Graz	Eisenstadt	Bratislava	Budapest	Brünn
Tagesverbindungen Gesamt	6	7	6	3	6	9	4	4
direkt	2	0	0	0	0	0	0	0
1 mal umsteigen	3	0	0	3	3	2	0	1
2 mal umsteigen	1	3	3	0	2	2	2	1
Dauer Minimum	01:21	02:08	03:05	03:16	02:01	03:01	05:26	03:29
Fahrdauer PKW min	01:02	01:20	02:20	01:12	00:44	01:32	02:50	02:21

Tabelle 22: Erreichbarkeit der Gemeinde Bad Schönau mit den öffentlichen Verkehrsmitteln Bus und Bahn (Quelle: Abfrage Scotty 14.6.2014)

Betrachtet man die Tabellen, so zeigt sich, dass die Untersuchungsgemeinde Wiener Neustadt mit insgesamt 237 Tagesverbindungen, jene Tourismusdestination mit der besten Anbindung aus den zentralen Orten im Umkreis ist. Dabei spielen sicherlich zwei Faktoren eine wichtige Rolle:

- Die räumliche Nähe zu Wien

Die Stadt stellt einen zentralen Dreh- und Angelpunkt für die Erreichbarkeit der Wiener Alpen aus den zentralen Orten dar.

- Die Größe der Stadt

Wiener Neustadt ist die zweitgrößte Stadt in Niederösterreich mit vielen zentralen Einrichtungen, wodurch sie einen zentralen Ort der Stufe 5² darstellt (vgl. NÖ Landesregierung; 1992; S.13).

Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr haben auch noch die Gemeinden Semmering (insgesamt 162 Verbindungen) und Puchberg am Schneeberg (insgesamt 148 Verbindungen)

Die geringsten Verbindungen zeigt die Gemeinde St. Corona am Wechsel mit insgesamt 18. Erstaunlich ist auch, dass die Gemeinde Bad Schönau, obwohl sie eine der höchsten Gästezahlen von Niederösterreich aufweist, nur eine sehr schwache Anbindung an den öffentlichen Verkehr (insgesamt 45 Verbindungen aus den zentralen Orten) aufweist.

Was die Anzahl der Umstiege betrifft, so besitzen nur die vier Gemeinden Semmering, Wiener Neustadt, Grimmenstein und Bad Schönau direkte Verbindungen aus den umliegenden

² Das Zentrale Orte Konzept geht zurück auf Walter Christaller und spiegelt die Bedeutung von Städten wieder. Diese werden, je nach Versorgung der Bevölkerung mit Waren, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen, in verschiedene Stufen eingeteilt. Entsprechend ihrer Stufe besitzen sie zusätzlich unterschiedlich große Verflechtungs- und Einzugsbereiche (vgl. www.spektrum.de/lexikon/geographie/zentrale-orte-konzept/9211 - 25.02.2015). Im Bundesland Niederösterreich gibt es 6 Stufen von zentralen Orten.

höherrangigen zentralen Orten. Die Mehrzahl der Verbindungen von und zu den Untersuchungsgemeinden benötigt mindestens 2 Umstiege.

Der durchschnittliche Unterschied der Fahrtdauer zwischen dem PKW und den öffentlichen Verkehrsmitteln beträgt 58 Minuten, wobei die Gemeinden Kirchberg am Wechsel, St. Corona am Wechsel und Bad Schönau die größten Unterschiede aufweisen.

In weiterer Folge sollen auch die Verbindungen zwischen den Untersuchungsgemeinden aufgelistet werden, um zu zeigen, wie die Erreichbarkeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. im Vergleich mit dem PKW innerhalb der Region sind. Auch hier gelten wieder dieselben Abfragungskriterien, wie bei den vorigen Tabellen.

	Reichenau an der Rax	Semmering	Wiener Neustadt	Kirchberg am Wechsel	St. Corona am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
Puchberg am Schneeberg							
Verbindungen gesamt	8	14	15	5	4	9	4
Minimale Dauer	01:00	01:08	00:44	01:04	01:57	01:12	02:01
Umstiege Minimum	2	1	0	1	3	1	1
Fahrtdauer PKW min	00:40	00:41	00:32	00:43	00:50	00:38	00:47

Tabelle 23: Verbindungen der Gemeinde Puchberg in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Semmering	Wiener Neustadt	Kirchberg am Wechsel	St. Corona am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
Reichenau an der Rax							
Verbindungen gesamt	8	10	10	6	3	10	4
Minimale Dauer	01:02	00:42	00:37	00:57	01:17	01:20	01:48
Umstiege Minimum	2	1	1	2	3	2	2
Fahrdauer PKW min	00:40	00:23	00:23	00:25	00:32	00:31	00:40

Tabelle 24: Verbindungen der Gemeinde Reichenau in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Reichenau an der Rax	Wiener Neustadt	Kirchberg am Wechsel	St. Corona am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
Semmering							
Verbindungen gesamt	15	9	20	6	4	17	6
Minimale Dauer	01:02	00:48	00:41	00:57	02:55	01:24	02:03
Umstiege Minimum	1	1	1	1	2	1	1
Fahrdauer PKW min	00:41	00:23	00:27	00:27	00:34	00:30	00:39

Tabelle 25: Verbindungen der Gemeinde Semmering in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Reichenau an der Rax	Semmering	Kirchberg am Wechsel	St. Corona am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
Wiener Neustadt							
Verbindungen gesamt	16	11	18	8	3	15	5
Minimale Dauer	00:43	00:45	00:43	00:54	00:47	00:21	00:50
Umstiege Minimum	0	1	0	1	1	0	0
Fahrdauer PKW min	00:32	00:28	00:27	00:25	00:31	00:21	00:29

Tabelle 26: Verbindungen der Gemeinde Wr. Neustadt in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Reichenau an der Rax	Semmering	Wiener Neustadt	St. Corona am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
Kirchberg am Wechsel							
Verbindungen gesamt	9	6	7	9	15	9	3
Minimale Dauer	01:49	00:49	00:58	00:53	01:02	00:33	01:49
Umstiege Minimum	2	2	1	1	1	1	2
Fahrdauer PKW min	00:42	00:24	00:26	00:25	00:41	00:18	00:30

Tabelle 27: Verbindungen der Gemeinde Kirchberg in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Reichenau an der Rax	Semmering	Wiener Neustadt	Kirchberg am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
St. Corona am Wechsel							
Verbindungen gesamt	3	4	5	4	4	3	3
Minimale Dauer	02:11	01:23	01:43	00:50	00:05	00:26	02:44
Umstiege Minimum	2	3	2	1	0	1	2
Fahrdauer PKW min	00:50	00:31	00:34	00:31	00:08	00:21	00:31

Tabelle 28: Verbindungen der Gemeinde St. Corona in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Reichenau an der Rax	Semmering	Wiener Neustadt	Kirchberg am Wechsel	Grimmenstein	Bad Schönau
Grimmenstein							
Verbindungen gesamt	16	8	10	20	7	3	3
Minimale Dauer	01:07	01:08	01:24	00:21	00:30	00:24	00:26
Umstiege Minimum	1	2	1	0	1	1	0
Fahrtdauer PKW min	00:40	00:33	00:32	00:21	00:18	00:21	00:23

Tabelle 29: Verbindungen der Gemeinde Grimmenstein in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

	Puchberg am Schneeberg	Reichenau an der Rax	Semmering	Wiener Neustadt	Kirchberg am Wechsel	St. Corona am Wechsel	Grimmenstein
Bad Schönau							
Verbindungen gesamt	2	1	2	1	1	0	1
Minimale Dauer	02:22	02:03	03:04	00:58	02:17	00:00	00:23
Umstiege Minimum	1	2	1	0	2	0	0
Fahrtdauer PKW min	00:48	00:41	00:40	00:29	00:29	00:00	00:21

Tabelle 30: Verbindungen der Gemeinde Bad Schönau in die anderen Untersuchungsgemeinden (Quelle: eigene Abfrage Scotty 14.06.2014)

Bei den Verbindungen innerhalb der Region zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Erreichbarkeiten aus zentralen Städten. Die Gemeinden mit den meisten inner-regionalen Verbindungen in die anderen Untersuchungsgemeinden sind Semmering (77), Wiener Neustadt (76) und Grimmenstein (67). Die meisten Verbindungen als Zielgemeinde verzeichnet Wiener Neustadt, gefolgt von Puchberg am Schneeberg und Semmering.

Insgesamt kann man sagen, dass jene Gemeinden mit Bahnschluss eine bessere Erreichbarkeit besitzen, als jene mit Anschluss an das Busnetz.

5 Die Akteure der touristischen Mobilität in den Wiener Alpen

Aufgrund der Interdisziplinarität der touristischen Mobilität sind viele unterschiedliche Akteure dabei involviert, die auf unterschiedlicher Maßstabsebene und in unterschiedlichen Branchen agieren. Die folgende Darstellung soll die Vielfalt der Akteure verdeutlichen.

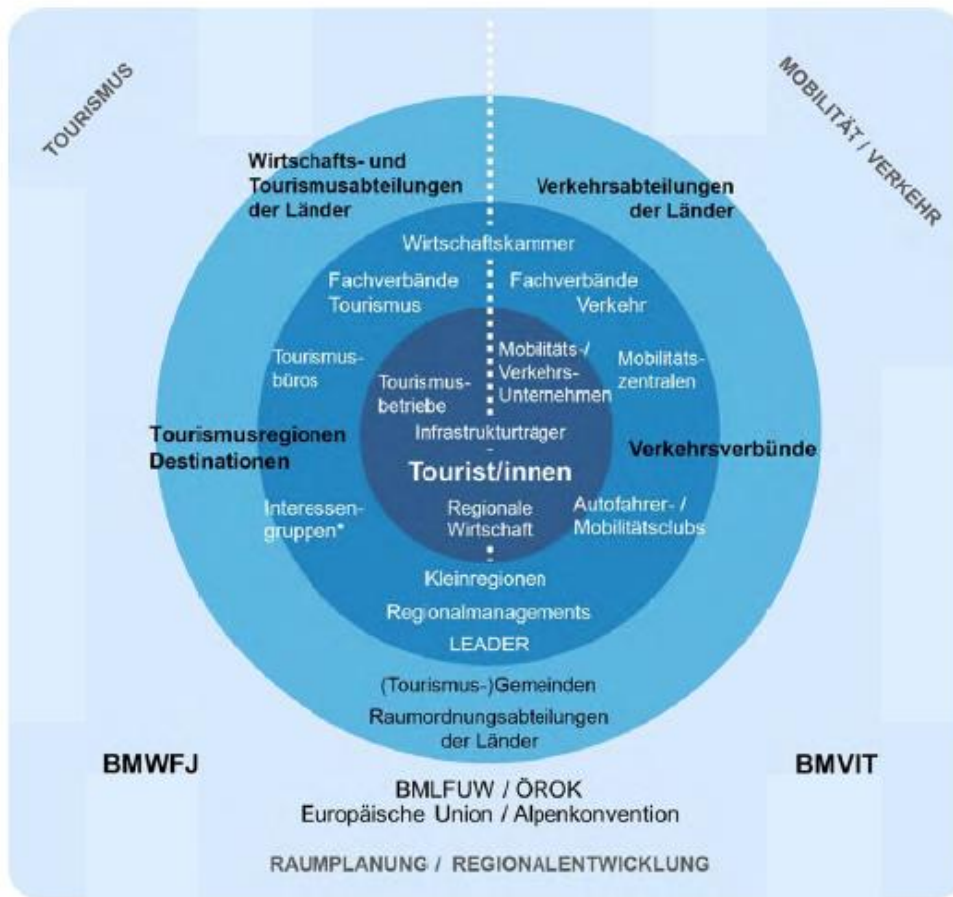


Abbildung 27: Darstellung der Vielfalt der Akteure in der touristischen Mobilität (Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend; 2013; S.50)

Für die Tourismusregion Wiener Alpen folgende Akteure unterteilt in Tourismus, Mobilität und der Maßstabsebene.

5.1 Akteure im Tourismus

Internationale Ebene:

Welttourismusorganisation und Europäische Union

Die Welttourismusorganisation bemüht sich um die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus. Darunter fallen unter anderem die Qualitätssicherung, die Erreichbarkeit der Destinationen und das Erheben von Markttrends und Statistiken. Ein weiterer Schwerpunkt ist auch die nachhaltige Tourismusedwicklung (vgl. BMWFW; 2014; S.5).

Der Tourismus ist bei der Europäischen Kommission ist Teil der Generaldirektion Unternehmen und Industrie, wo 1986 ein „Beratender Ausschuss Tourismus“ eingeführt wurde. Um den Dialog mit allen beteiligten Akteuren zu verstärken wurde 2002 das Europäische Tourismus Forum eingerichtet. Weiters mit Tourismusagenden beauftragt ist der Europäische Rat für „Wettbewerbsfähigkeit“ und im Europäischen Parlament das Komitee für „Transport und Tourismus“ (vgl. BMWFJ; 2011; S.6).

Mit dem Vertrag von Lissabon wurde 2010 ein koordiniertes Konzept zur Förderung von tourismusspezifischen Maßnahmen geschaffen. Dabei wurden vier Schwerpunkte festgelegt (vgl. BMWFJ; 2011; S. 13f):

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus in Europa
- Förderung der Bemühungen um einen nachhaltigen, verantwortungsvollen Qualitätstourismus
- Konsolidierung des Images und der Außenwirkung Europas als ein aus nachhaltigen Qualitätsreisezielen bestehendes Ganzes
- Bestmögliche Nutzung des Potenzials der politischen Maßnahmen und der Finanzinstrumente der EU zur Entwicklung des Tourismus

Nationale Ebene:

Seit März 2014 werden die nationalen Tourismusstrategien für Österreich im Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW) festgelegt, welches aus dem Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ; siehe Abbildung 26) entstammt. Die Sektion „Tourismus und Historische Objekte“ legt die strategische Ausrichtung für die Tourismuspolitik fest und organisiert, sowie die Finanzierung der Österreich Werbung, als auch die Tourismusförderung. Zusätzlich vertritt sie die Sektion Österreich in internationalen Tourismusangelegenheiten (vgl. www.austriatourism.com/vereinsmitglieder/bundesministerium-fuer-wirtschaft-familie-und-jugend/ - 20.09.2014).

Da es sich beim Tourismus um eine Querschnittsmaterie handelt, gibt es auch noch andere Ministerien und Institutionen die sich mit den spezifischen Angelegenheiten des Tourismus beschäftigen, wie etwa das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), die Bundessparte für Tourismus und Freizeitwirtschaft und diverse Fachverbände, der österreichische Alpenverein und die Naturfreunde (vgl. BMWFJ; 2013; S.50).

Länderebene:

Die Tourismusangelegenheiten im Land Niederösterreich werden in der Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus geregelt, genauer gesagt in der Gruppe Wirtschaft, Tourismus und Technologie. Sie verwaltet den Niederösterreichischen Tourismusfond, der touristische Projekte finanziell unterstützt (vgl. www.noe.gv.at/Wirtschaft-Arbeit/Wirtschaft-Tourismus-Technologie.html - 20.09.2014)

Das Land Niederösterreich hat bis 2020 eine Tourismusstrategie vorgegeben, in der der Fokus vor allem auf vier Kompetenzfeldern Wirtschaftstourismus, Gruppenreisen, Urlaubs- und Ausflugstourismus und Gesundheitstourismus liegt (vgl. NÖ Landesregierung; 2014).

Einzelne Teilbereiche des Tourismus unterliegen auch dem Arbeitsbereich der Raumordnungsabteilungen des Landes Niederösterreich sowie der niederösterreichischen Wirtschaftskammer (vgl. www.noe.gv.at/Wirtschaft-Arbeit/Wirtschaft-Tourismus-Technologie.html - 20.09.2014).

Regionale Ebene:

Das Land Niederösterreich ist in 6 Tourismusregionen unterteilt. Dazu zählen Donau Niederösterreich, Mostviertel, Waldviertel, Weinviertel, Wienerwald und Wiener Alpen in Niederösterreich. Für die die Region Wiener Alpen ist die Wiener Alpen Tourismus GmbH mit Sitz in Katzelsdorf zuständig. Gleichzeitig gliedert sich die Tourismusregion Wiener Alpen in die Erlebnisregionen Schneebergland, Wechselland, Bucklige Welt Thermengemeinden, Bucklige Welt Süd, Wr. Neustadt- Hohe Wand-Piestingtal, Rund um Semmering und Rax (vgl. Maier; 2014).

Neben diesen Erlebnisregionen befinden sich in der Region der Wiener Alpen auch folgende Kleinregionen:

- Steinfeld

- Gemeinsame Region Schneebergland
- Weltkulturerbe-Region- Semmering-Rax
- Schwarzatal
- Gemeinsame Region Bucklige Welt
- Wechselland

Diese legen jeweils unterschiedliche Entwicklungsziele fest, die unter anderem auch den Tourismus in der Region betreffen.

Kommunale Ebene:

Auf Gemeindeebene sind vor allem die ansässigen Tourismusbetriebe, neben den Gästen selbst, eine der wichtigsten Akteure im Fremdenverkehr. Bei den dominierenden Tourismusarten „Erholungstourismus“ und „Sporttourismus“, sind jene Betriebe bedeutend:

Erholungstourismus:

- Kur- und Heilbäder
 - Linsberg Asia Therme
 - Gesundheitsresort Königsberg/Bad Schönau
 - Reha Zentrum Hohegg/Grimmenstein
 - Wellnesswelt Würflach
 - Kurzentrum Landsknechte Bad Schönau
 - Fischauer Thermalbad
 - Grandhotel Panhans
 - Kurhotel Dr. Stühlinger,
 - Panorama Hotel Wagner

(vgl. www.wieneralpen.at/unterkuenfte/hotels/ - 22.09.2014)

Sporttourismus:

- Wandern
 - Wanderhütten und Herbergen
 - Lokale Seilbahnbetriebe mit Sommerbetrieb (z.B. Rax Seilbahn, Salamander Bahn, Zauberberg Semmering, Bergbahnen Mönichkirchen-Mariensee)
- Radfahren bzw. Mountainbiken

- Beherbungsbetriebe mit Radverleih
- Skifahren und Langlaufen
 - Lokale Skischulen und Skiverleih
 - Lokale Seilbahnbetriebe der Skigebiete (Rax Seilbahn, Zauberberg Semmering, Schilifte Feistritzsattel, Skigebiet Arabichl, Salamander Skigebiet)
 - Skihüttenbetreiber

Kulturtourismus:

- Theater
 - Schlösser als Austragungsort von Konzerten und Museen (Schloss Stuppach oder Schloss Fischau)
 - Festspielveranstalter (z.B. Festspiele Gutenstein und Festspiele Reichenau)
(vgl. www.wieneralpen.at/gut-zu-wissen/kunst-kultur/wiener-alpen-wo-die-musik-spielt/ & www.wieneralpen.at/gut-zu-wissen/kunst-kultur/wiener-alpen-wo-die-musik-spielt/ - 11.04.2015)

Die Gemeinde als Akteur ist für die Daseinsvorsorge des Tourismus zuständig. Sie ist unter anderem für die Infrastruktur, wie Wasserver- und entsorgung, Müllabfuhr, Freizeiteinrichtungen, das Gemeinde-Straßennetz und Ortsbildpflege zuständig (vgl. ÖIR; 2008; S.40).

Weitere Akteure auf kommunaler Ebene sind die Tourismusvereine.

5.2 Akteure der Mobilität bzw. des Verkehrs

Internationale Ebene:

In der Europäischen Union gibt es verschiedene Organe und Einrichtungen die sich mit den Thematiken Mobilität und Verkehr befassen. Im Europäischen Parlament gibt es einen Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr und im Rat der Europäischen Union arbeitet die Abteilung Verkehr, Kommunikation und Energie an der Konstruktion transeuropäischer Verkehrs-, Kommunikations- und Energienetze (vgl. www.consilium.europa.eu/council/council-

configurations?lang=de#tte - 22.09.2014 & http://europa.eu/pol/trans/index_de.htm - 22.09.2014).

In der Europäische Kommission ist die Generaldirektion Mobilität und Verkehr für die Verkehrspolitik der EU zuständig und ist dem Kommissar für Verkehr zugeordnet. In dieser Abteilung werden unter anderem die Finanzierungsprogramme für Transeuropäischen Netze (TEN) verwaltet, in deren Rahmen auch internationale Eisenbahnstrecken gefördert werden (vgl. Groß; 2011; S.225).

Im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss beschäftigt sich die Abteilung „Verkehr, Energie, Infrastruktur und Informationsgesellschaft“ mit Verkehrs- und Mobilitätsagenden (vgl. http://europa.eu/pol/trans/index_de.htm - 22.09.2014)

Nationale Ebene:

Verkehrs- und Mobilitätsangelegenheiten auf Bundesebene werden im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) behandelt. Folgende Teilbereiche des Verkehrs unterliegen dem Ministerium: Eisenbahn (inklusive Transeuropäische Eisenbahnen TER), Elektromobilität, Fuß- und Radverkehr, Gesamtverkehr, Europäische Verkehrsbeziehungen, Luftfahrt, Nahverkehr, Schifffahrt, Seilbahn und Straße (vgl. www.bmvit.gv.at/verkehr/index.html - 25.09.2014).

Die wichtigsten Akteure im öffentlichen Verkehr in Österreich sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bzw. die ÖBB-Post Bus GmbH.

Mit Mobilitätsangelegenheiten befasst sich auch der Verkehrsclub Österreich (VCÖ), der sich als gemeinnützige Organisation sich zum Ziel gesetzt hat, faire Mobilitätschancen für alle Menschen zu schaffen, egal welches Alter, Geschlecht oder soziale Stellung sie besitzen (vgl. www.vcoe.at/de/ueber-vcoe/ueber-vcoe - 25.09.2014). Weitere Akteure sind die beiden Automobil Clubs ÖAMTC (Österreichischer Automobil, Motorrad und Touring-Club) und ARBÖ (Auto- Motor- und Radfahrerbund Österreichs).

Weiteren Einfluss auf die nationale Mobilität hat die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK).

Länderebene:

Festlegungen von Gesamtverkehrsangelegenheiten für das Land Niederösterreich werden in der Abteilung RU 7 getroffen, welche sich in verschiedene Aufgabenbereiche untergliedert (vgl. www.noegv.at/Politik-Verwaltung/Kontakt-zur-Verwaltung/Abteilungen/LV_Abt_RU7.html - 26.09.2014):

- Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept
- Verkehrsträgerübergreifende Konzepte und Studien
- Aufbau von Regionalen Verkehrsgesellschaften
- Weiterentwicklung der Verkehrsverbände
- Grundlagenuntersuchungen und Konzepte zu allen Fragen der Verkehrssicherheit
- Erstellung und Prüfung von Raumverträglichkeitsgutachten im Verkehrsbereich
- Verwaltung der Anteile des Landes in Gesellschaften, die dem Verkehrsverbund dienen
- NÖ Verkehrsberatungszentrum
- Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
- Maßnahmen des Landes zur Verbesserung der Kommunikationsinfrastruktur

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) wurde im Jahr 1993 gegründet, um den öffentlichen Regionalverkehr in Niederösterreich zu managen. Am Anfang stand die Gründung des Wiesel Schnellbussystem im Jahr 1996. Im Laufe der fast zwei Jahrzehnte wurden mit Hilfe der NÖVOG weitere Bahnen eröffnet bzw. neu ausgerichtet. Dazu zählen z.B. die Schneebergbahn, Teile der Waldviertelbahn, die Wachaubahn oder die Mariazellerbahn. Im Jahr 2010 wurden durch eine Vereinbarung mit der ÖBB und dem Staat Österreich, 630 km Regionalbahnstrecken übernommen und es erfolgte die Umwandlung in ein operatives Verkehrsunternehmen

(vgl. www.noevog.at/de/default.asp?tt=NOEVOG_R159&id=87009 – 27.09.2014).

Im Land Niederösterreich werden Strategien und Konzepte für die Mobilität und den Verkehr entwickelt. Dazu zählen (vgl. NÖ Landesregierung; 2010; S.83):

- Strategie Verkehr Niederösterreich mit folgenden Zielsetzungen:
 - Sicherstellung der Mobilität je nach regionstypischen Mobilitätsniveau
 - Regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit absichern

- Die Belastungen des Verkehrs auf die Umwelt minimieren
 - Vermeidung von Verkehr
 - Verlagerung des Verkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsträger
 - Verkehr umweltverträglich und sicher abwickeln
 - Nachhaltige Mobilität fördern
 - Verkehrssystem mit verkehrsrelevanten Themenbereiche (z.B. Siedlungswesen) abzustimmen
- Landesmobilitätskonzept (aktuelle Ausarbeitung; aufbauend auf die Strategie Verkehr; Landesbeschluss 2014/15) mit den Zielsetzungen (vgl. Rausch; 2014):
 - Mobilitätschancen verbessern
 - Verkehrsbedingte Klima- und Umweltbelastungen minimieren
 - Verkehrssystem effizienter machen
 - Sicherer Betrieb der Infrastruktur
- Niederösterreichische Elektromobilitätsstrategie 2014-2020 mit den Zielen (NÖ Landesregierung; 2014a; S.11):
 - 5% Elektromobilitätsanteil am PKW-Gesamtfahrzeugbestand in NÖ
 - Reduktion des PKW-Individualverkehrs von 25.000 Menschen durch Elektromobilität
 - Bundesweit überdurchschnittliche Steigerungsraten von Wertschöpfung und Beschäftigung im Bereich Elektromobilität

Bundesländerübergreifend sind in Niederösterreich, Burgenland und Wien auch der Verkehrsverbund Niederösterreich/Burgenland und der Verkehrsverbund Ost-Region für die Mobilität zuständig. Sie wurden in Betrieb genommen, um eine Kooperation zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen zu schaffen und in weiterer Folge dadurch ein gut funktionierendes System von öffentlichen Verkehrsmitteln zu generieren (vgl. www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/index.html - 1.10.2014).

Weiters sind noch private Verkehrsunternehmen (Taxi, kleinere Busfirmen) in der Region Wiener Alpen tätig.

Regionale Ebene:

Niederösterreich gliedert sich in 5 Hauptregionen (Waldviertel, Mostviertel, Industrieviertel, Weinviertel und NÖ Mitte), wobei die Wiener Alpen zum Industrieviertel gehören. Für jede Hauptregion wurde eine Mobilitätszentrale³ eingerichtet, jene für das Industrieviertel hat ihren Sitz in Katzelsdorf. Die Zentrale soll als Schnittstelle zwischen den Gemeinden und dem Verkehrsverbund fungieren (vgl. www.n-mobil.at/?p=9154 – 1.10.2014).

Neben dem öffentlichen Verkehrsmittelanbieter ÖBB und ÖBB-Postbus, verkehren auch Busse der privaten Busunternehmen Blaggus, Retter und Partsch in der Region Wiener Alpen.

Die Kleinregion Bucklige Welt bildet im Zuge des Projektes „e-mobil Bucklige Welt“ eine wichtige Kooperation im Bereich Mobilität auf regionaler Ebene.

Weiters sind noch private Verkehrsunternehmen (Taxi, kleinere Busfirmen) in der Region Wiener Alpen tätig.

Kommunale Ebene:

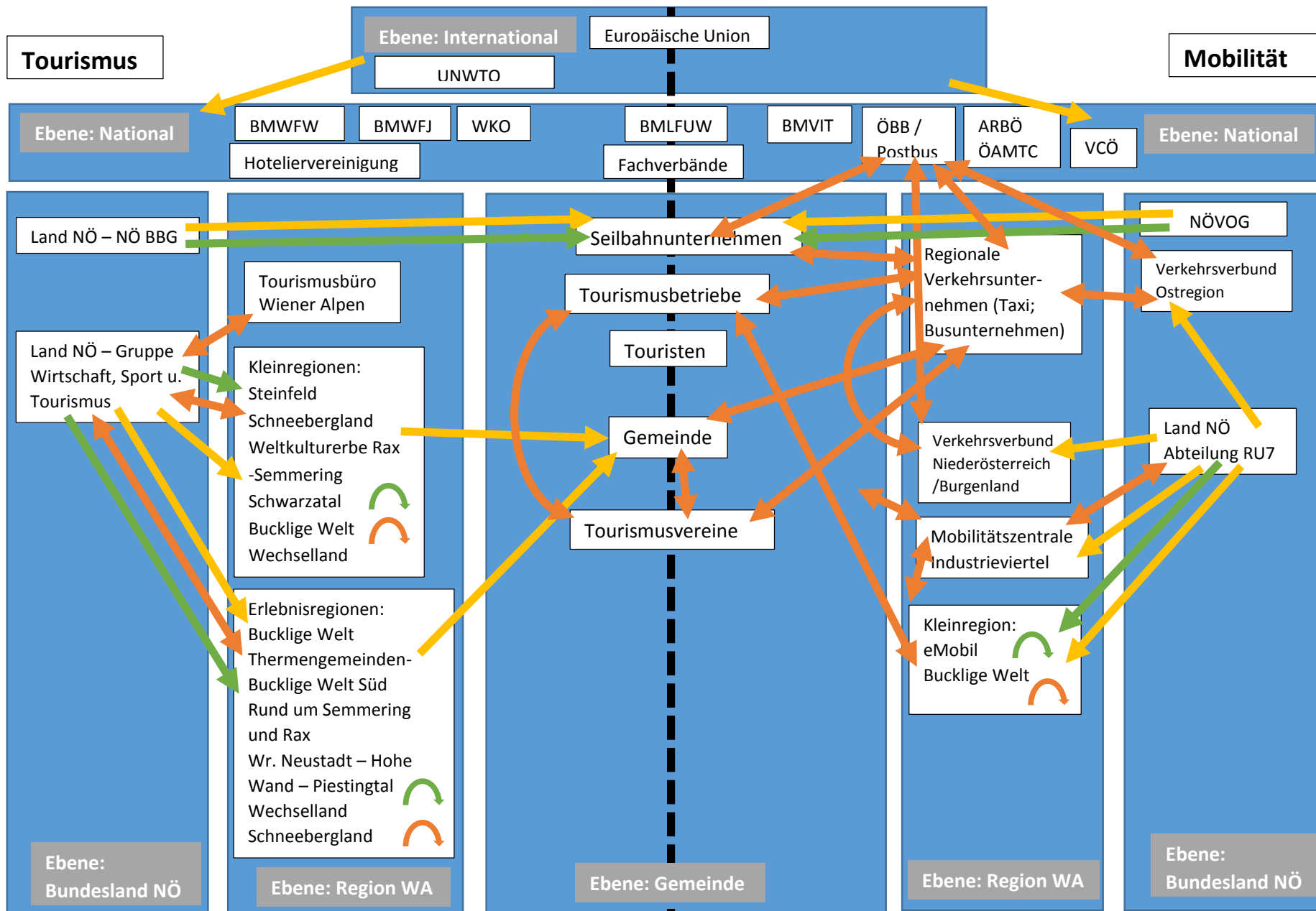
Auf Gemeindeebene sind folgende Akteure im Bereich der Mobilität aktiv:

- Tourismusbetriebe mit Shuttle- bzw. Abholservice
- Lokale Seilbahnunternehmen (Rax Seilbahn, Zauberberg Semmering, Schilifte Feistritzsattel, Skigebiet Arabichl, Salamander Skigebiet, Schneebergbahn, Schischaukel Mönichkirchen Mariensee)

³ Eine Mobilitätszentrale bildet eine unternehmensübergreifende Auskunftsstelle für Verkehrsträger. Sie bildet z.B. eine eigene Funkstelle für Verkehrsbetriebe, koordiniert Fahrgemeinschaften, oder versucht Mobilitätsprobleme zu lösen. Sie ist Beratungsstelle für die öffentliche Verwaltung, oder aber auch für Wirtschaftsunternehmen und private Vereine (Institut Wohnen und Umwelt; 2000; S.175)

5.3 Akteurslandkarte der Tourismusmobilität in den Wiener Alpen

Eine Akteurslandkarte dient zur Visualisierung der wichtigen Akteure und ihrer Beziehungsgeflechte untereinander. Weiters werden die Beziehungsgeflechte charakterisiert. Sie ermöglicht einen Einblick auf das Akteursfeld und welche Einflüsse es untereinander gibt (vgl. GTZ; 2006; S.29). In der folgenden Karte werden die Akteure nach ihrer Maßstabsebene und nach den Thematiken Mobilität und Tourismus eingeordnet. Die Beziehungen und deren Charakterisierungen werden mittels Pfeilen und deren Farben dargestellt.



79 Abbildung 28: Akteurslandkarte der Tourismusbilität in den Wiener Alpen (Quelle: Eigene Darstellung)

Erläuterung der Akteurskarte:



Der gelbe Pfeil kennzeichnet die Vorgabe von Entwicklungszielen und Strategien, daher sind die Pfeile Top-Down ausgerichtet. Die UNWTO und die Europäische Union legen auf internationaler Ebene Ziele und Strategien für den Tourismus fest, welche auf nationaler Ebene und in weiterer Folge von den Bundesländern umgesetzt werden. Dazu gehört unter anderem das Arbeitsprogramm 2012-2013 der Welttourismusorganisation. Die wesentlichen Ziele des Programmes sind die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Tourismusdestinationen und deren nachhaltige Entwicklung. Zwar gibt es in der Europäischen Kommission kein eigenes Arbeitsprogramm zum Tourismus, allerdings haben Verordnungen der EU, wie z.B. freier Kapital- und Zahlungsverkehr, Wegfall der Grenzkontrollen und die EU-Reisepässe, Auswirkungen auf den Tourismus

(vgl. BMWFJ; 2011; S. 7f & www.bmwfw.gv.at/Tourismus/InternationaleTourismusbeziehungen/Seiten/UNWTO.aspx - 11.04.2015).

Im Jahr 2010 wurde eine österreichweite Tourismusstrategie festgelegt, dabei erfolgt die Konzentration auf die drei Alleinstellungsmerkmale Alpen, Donau und Seen, sowie Städte und Kultur. Die festgelegten Maßnahmen betreffen alle Akteure der österreichischen Tourismusbranche (vgl. www.bmwfw.gv.at/Tourismus/Seiten/Tourismusstrategie.aspx - 11.04.2015). Das Land Niederösterreich wiederum legt Entwicklungsziele und Strategien für die Regionen des Landes fest, im Tourismus ist das vor allem das Tourismuskonzept 2020 und die darin enthaltenen Kompetenzfelder und Stoßrichtungen (vgl. NÖ Landesregierung; 2014). Diese Stoßrichtungen beziehen sich auf Tourismusbetriebe und -projekte in den Klein- und Erlebnisregionen, als auch auf einzelne Gemeinden in der Region Wiener Alpen. Die Niederösterreichischen Bergbahnen Beteiligungsgesellschaft GmbH gibt die Strategien für die dazu gehörenden Seilbahnunternehmen der Wiener Alpen vor (vgl. www.ecoplus.at/de/ecoplus/news/neue-strategie-fuer-den-bergtourismus-niederoesterreich - 2.10.2014).

Die Klein- und Erlebnisregionen wiederum legen gemeinsam für die Mitgliedsgemeinden touristische Ziele fest, die alle relevanten Akteure betreffen.

Auch im Bereich der Mobilität gibt es von Seiten der Europäischen Union Strategien und Konzepte, die sich einerseits auf den Staat Österreich beziehen und dann weiters die Bundesländer, die Regionen bzw. die einzelnen Gemeinden und die agierenden Akteure betreffen. Strategien für den Verkehr und die Mobilität sind auf nationaler Ebene im Gesamtverkehrsplan Österreich enthalten. Auf Länderebene gibt es die Instrumente: Strategie Verkehr Niederösterreich, das Landesmobilitätskonzept und die Niederösterreichische Elektromobilitätsstrategie 2014-2020. Die NÖVOG als Landesakteur ist Betreiber der Schneebergbahn, daher gibt diese auch die Strategien für das Unternehmen vor.

Die Konzepte und Strategien sind auf die gesamte Mobilität ausgerichtet. Spezifische Festlegungen für die Tourismusbilität sind darin nicht enthalten.



Die grünen Pfeile kennzeichnen finanzielle Förderungen und Investitionen, die von den Akteuren ausgehen. Wie schon oben erwähnt, fördert der Wirtschafts- und Tourismusfond des Landes Niederösterreich regionale, als auch kommunale touristische Projekte.

Die NÖ BBG als Tochtergesellschaft der Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich tätigt Investitionen in Seilbahnunternehmen, die sich in der Region Wiener Alpen befinden.

Mobilitätsprojekte von regionalen und lokalen Akteuren werden vom Land NÖ gefördert, sowie etwa die Kleinregion Bucklige Welt bei der Umsetzung des Konzeptes der E Mobilität. Die NÖVOG gibt nicht nur die Strategie vor, sondern tätigt als Betreiber auch alle Investitionen.



Der orange Pfeil zwischen den Akteuren soll eine Zusammenarbeit bzw. Kooperation zwischen den einzelnen Akteuren symbolisieren. An Hand der Grafik lässt sich erkennen, dass sowohl innerhalb des Bereiches Tourismus, als auch innerhalb des Bereiches Mobilität eine rege Zusammenarbeit zwischen Akteuren unterschiedlicher Maßstabsebenen herrscht.

Im Tourismus kommt es zu einer Interaktion zwischen den zuständigen Abteilungen des Landes Niederösterreich und den Vertretern der Klein- und Erlebnisregionen, als auch mit den Mitarbeitern der Wiener Alpen GmbH. Gleichzeitig behandeln die Klein- und Erlebnisregionen mit den, in der Region ansässigen, Tourismusbetrieben gemeinsam Themen zur touristischen

Mobilität. Die Wiener Alpen GmbH wiederum arbeitet mit allen tourismusrelevanten Betrieben und mit der Kommune selbst zusammen.

Im Bereich der Mobilität kommt es zu einer Kooperation der zuständigen Abteilungen des Landes Niederösterreich und der Mobilitätszentrale Industrieviertel. Diese wiederum interagiert mit allen wichtigen regionalen und kommunalen Akteuren. Die regional aktiven Verkehrsverbünde Ostregion und Niederösterreich-Burgenland stehen in Zusammenarbeit mit den ÖBB bzw. dem ÖBB –Postbus und den lokalen Busunternehmen (daher die Verbindung zu den Verkehrsunternehmen). Das Projekt eMobil Region Bucklige Welt ist ein gemeinsames Produkt aller beteiligten Tourismusbetriebe.

Auf kommunaler Ebene gibt es eine Wechselbeziehung zwischen den Tourismusbetrieben und lokalen Verkehrsunternehmen (das betrifft z.B. Aufträge zur Gästeabholung). Eine weitere Kooperation existiert zwischen den privaten Verkehrsunternehmen und den Seilbahnbetrieben, als auch zwischen der ÖBB und den Seilbahnbetrieben (im Fall von Kombitickets). Ebenso auch zwischen den ÖBB und den Mitgliedsgemeinden (z.B. in Grimmenstein beim Projekt eMorail).



Der orange Halbkreisbogen kennzeichnet die Zusammenarbeit der Mitgliedsgemeinden der Klein- und Erlebnisregionen untereinander im Bereich des Tourismus. Selbiges gilt auch für die Mitgliedsgemeinden der emobil Region Bucklige Welt.



Der grüne Halbkreisbogen kennzeichnet, dass jene Projekte, welche in den Kleinregionen realisiert werden, von den Mitgliedsgemeinden gefördert oder aber auch zur Gänze finanziert werden.

In weiterer Folge soll nun als Beispiel das Mobilitätsprojekt „Wanderbus“ näher untersucht werden, um aufzuzeigen welche Akteure daran beteiligt waren.

5.4 Mobilitätsprojekt Wanderbus

Der Wanderbus wurde im Jahr 2006 von Hermann Retter, dem Geschäftsführer der Busfirma Retter initiiert. Durch Einführung von zwei neuen Busrouten und der Ausrichtung der Fahrzeiten auf die Touristen, wurde es für Wanderer möglich, Bergüberquerungen, wie etwa über den

Schneeberg oder den Rax, durchzuführen. Der Bus holt die Wanderer in der Früh von den Bahnhöfen Ternitz, Gloggnitz oder Payerbach ab und bringt sie entlang seiner Route unter anderem zu den Gemeinden Rohr im Gebirge, Schwarza im Gebirge, Reichenau an der Rax oder Puchberg am Schneeberg. Die Ausarbeitung Routenlinie fand in Zusammenarbeit mit der Wiener Alpen GmbH, der Tourismusabteilung des Landes und den Gemeinden Payerbach, Reichenau an der Rax, Schwarza im Gebirge und Rohr im Gebirge statt, allerdings wurden keine fixen Kooperationen geschlossen sondern es erfolgte lediglich ein Ideenaustausch. Zur Unterstützung wurde eine externe Beraterfirma bei der Ausarbeitung des Projektes hinzugezogen. Finanzielle Förderungen von Seiten des Landes bzw. der Region gab es für dieses Projekt keine. Das Projekt wurde zur Gänze von der Firma Retter finanziert (vgl. Allmer; 2014).

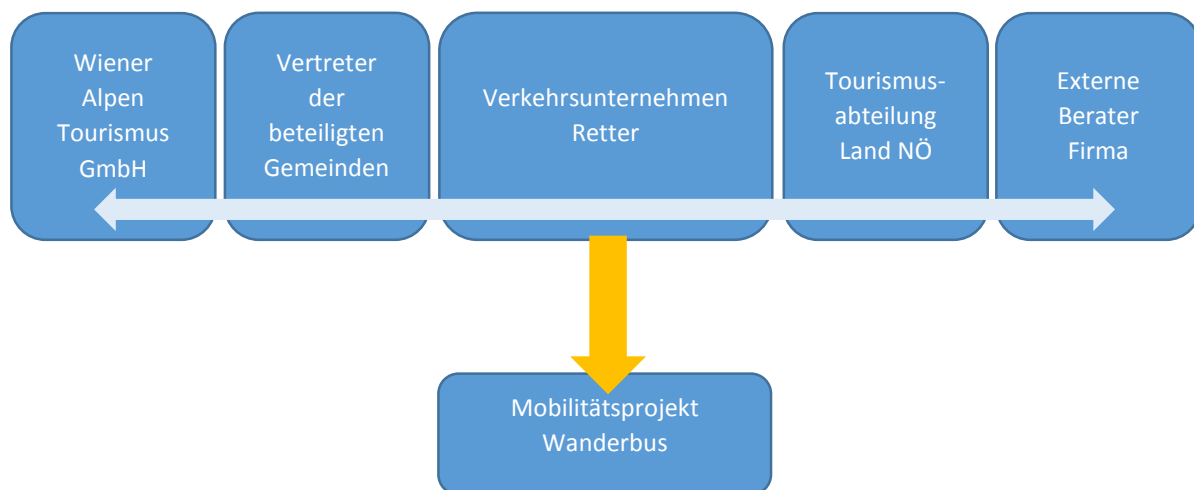
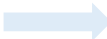



Abbildung 29: Akteursstruktur des Mobilitätsprojekts Wanderbus (Quelle: eigene Erstellung)

-  Zusammenarbeit und Ideenaustausch der Akteure untereinander
-  Ausführung

6 Zukunftsszenarien touristischer Mobilität in den Wiener Alpen

Ausgehend von den Grundlagenergebnissen der Kapitel 2 und 3, will ich mich nun in weiterer Folge mit der zukünftigen Entwicklung der touristischen Mobilität in der Region Wiener Alpen beschäftigen. Es werden dabei zwei mögliche Zukunftsszenarien beschrieben.

6.1 Begriffsannäherung Szenario

„Ein Szenario ist eine allgemein verständliche Beschreibung einer möglichen Situation in der Zukunft, die auf einem komplexen Netz von Einflussgrößen beruht. Ein Szenario kann darüber hinaus die Darstellung einer Entwicklung enthalten, die aus der Gegenwart zu dieser Situation führt“ (Gausemeier et al.; 1996; S.90).

Im Gegensatz zu Prognosen, bei denen gegenwärtige bzw. vergangene Daten fortgeschrieben werden, zeigen Szenarien unterschiedliche Zukunftsbilder auf. Dabei werden bei Letzteren auch die sich ändernden Rahmenbedingungen miteinbezogen, während bei Ersterem diese als konstant angenommen werden. Für Vorhersagen mit größerem Zeithorizont werden daher oft Szenarien bevorzugt, da mit zunehmenden Zeitverlauf gleichzeitig auch die Unsicherheit der Rahmenbedingungen wächst (vgl. Mietzner; 2009; S.96f).

Mit Hilfe eines Szenarios lassen sich zwei Arten von Fragen beantworten (vgl. Carsten; 2005; S. 58):

- Wie wird sich eine Situation entwickeln?
- Welche Handlungsmöglichkeiten existieren, um einen gewünschten Zustand zu erreichen bzw. einen ungewünschten Zustand zu vermeiden?

Wie schon in Kapitel 2 erläutert, besitzt die touristische Mobilität zahlreiche Einflussfaktoren, deren Trends und Entwicklungen Einfluss auf die folgenden Szenarien der touristischen Mobilität haben. Diese Einflüsse dürfen nicht isoliert betrachtet werden, denn Veränderungen im Bereich der Mobilität bedingen oftmals auch Modifikationen im Tourismus und umgekehrt.

Die Heterogenität der Tourismusintensität, der Infrastrukturen und der Erreichbarkeiten innerhalb der Region führt dazu, dass sich auch die Tourismusmobilität heterogen entwickeln

wird. Aus der budgetären Situation, einem schlechten Anschluss an den ÖPNV oder der PKW Belastung ergeben sich zukünftig je nach Gemeinde unterschiedliche Problemstellungen. Dies zeigen auch die Ergebnisse meiner Interviews mit relevanten Akteuren der Tourismusmobilität in den Wiener Alpen:

„Was wir uns und unsere Gäste sich schon immer wünschen, dass das Konzept des Wanderbusses, den es bereits in der Region gibt, auch auf Puchberg ausgeweitet wird. Damit würde man auch eine Schneebergüberquerung von hier aus machen können. Die aktuelle Verbindung mit der Bahn und mit dem Bus ist sehr mühsam und zeitaufwendig“ (Gschaider; 2014).

„Festzustellen ist, dass die Akzeptanz und die Bereitschaft der Menschen mit dem Autobus nach Bad Schönau anzureisen immer mehr zurückgeht. Die Auslastung der Busse ist eher rückläufig und wirtschaftlich nicht mehr tragbar“ (Schwarz; 2014).

„Von den öffentlichen Verkehrsmittel gibt es nur am Vormittag drei Busse und am Nachmittag drei Busse. Man muss dann oft 2 bis 3 Stunden warten. Gäste wünschen sich, dass der Bus öfter fährt, allerdings das Busunternehmen argumentiert damit, dass sie jetzt schon so unwirtschaftlich fahren“ (Pichler; 2014).

„Die Parkplätze waren speziell im Winter zu wenig, die Leute mussten entlang der Straße im Ortsgebiet parken. Das hat die Einheimischen stark im täglichen Ablauf behindert“ (Pichlbauer; 11.07.2014).

Angedacht ist viel, aber es ist alles eine Budgetfrage! (Payer; 2014)

Es gibt viele gute Ideen aus der Region, von den Tourismusverantwortlichen und Verkehrsunternehmen. Es fehlt jedoch das Budget für die Realisierung von Projekten (Allmer 03.09.14).

6.2 Szenario: „Weiter wie bisher!“ (Nullvariante)

Das Szenario „Weiter wie bisher!“ kennzeichnet eine Nullvariante der gegenwärtigen Situation der Akteurs- und Kooperationsstruktur in der Region Wiener Alpen. Das Prinzip der Nullvariante ist vor allem bei Umweltverträglichkeitsprüfungen gebräuchlich und dient der „Beschreibung der voraussichtlichen Entwicklung bei Nichtdurchführung des Vorhabens“ (Hartmann; 2014; S.34).

Umgelegt auf dieses Szenario bedeutet dies, dass sich die gegebene Akteurs-, Angebots und Kooperationsstruktur in der touristischen Mobilität der Wiener Alpen nicht ändert. Trotz der Trends im Tourismus und in der Mobilität werden bis zum Jahr 2030 keine neuen Konzepte und Strategien für eine Verbesserung der touristischen Mobilität entwickelt, bzw. wird es auch nicht versucht die aktuellen Probleme zu lösen.

Szenario „Weiter wie bisher!“ Tourismus

Die Wirtschafts- und die damit einhergehende Einkommensentwicklung ist bis zum Jahr 2030 dem allgemeinen Trend der Stagnation bzw. Auseinanderklaffen der Einkommensschere gefolgt. Der mögliche finanzielle Rahmen für Familien eine Haupturlaubsreise zu machen sinkt, wodurch viele auf billigere Reisen ausweichen und gleichzeitig auch die Reisedauer verringern. Da Wanderurlaube als Alternative verstärkt nachgefragt werden, resultiert daraus in den Sommersaisonen eine Zunahme der Nachfrage an der Tourismusregion Wiener Alpen. Vor allem die beliebten Wandergebiete Semmering, Rax, Schneeberg und Hohe Wand und die umliegenden Gemeinden profitieren von dieser Entwicklung. Eine Konkurrenz stellen allerdings weiterhin die günstigen Flugreisen dar.

Da die Kosten für den Skiurlaub weiter gestiegen sind, werden vermehrt Tagesskiausflüge bzw. kostengünstigere alternative Schneesportarten, wie z.B. Langlaufen, nachgefragt.

Die Stadt Wien und ihr Agglomerationsgebiet verzeichnen bis 2030 einen Bevölkerungszuwachs und damit zusammenhängend auch eine Ausweitung städtischer Strukturen.

Bevölkerungsveränderung 2009/2030: Gesamtbevölkerung nach Prognoseregionen

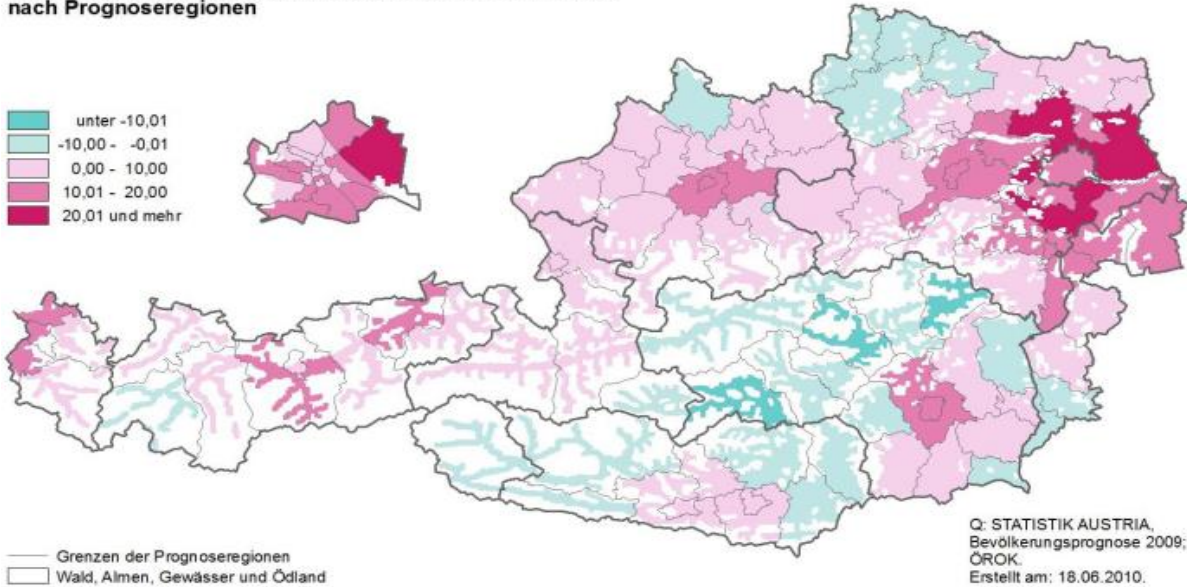


Abbildung 30: Bevölkerungsveränderung 2009-2030 nach Prognoseregionen in Österreich in % (Quelle: Hanika; 2010; S.77)

Damit einhergehend führt die Verringerung der unberührten Landschaft dazu, dass die städtischen Bewohner die Tourismusregion Wiener Alpen vermehrt zur Erholung und Regeneration in der Natur aufsuchen. Da immer mehr Personen rund um Wien und auch in den Wiener Alpen ansässig werden, erhöht sich die Zahl jener, die kurze Ausflüge in der Region machen.

Neben der steigenden Urbanisierung, wirkt sich auch der demografische Wandel auf den Tourismus in der Region Wiener Alpen aus. Die Zahl jener älteren Personen die im Jahr 2030 in den Wiener Alpen touristisch aktiv sind, erhöht sich. Wandern und Radfahren, als die beiden gängigsten Sommer-Sportarten, werden wegen ihrer positiven Auswirkungen auf die Gesundheit von immer mehr älteren Personen praktiziert. Im Winter ist vor allem das Langlaufen eine beliebte Sportart der älteren Touristen.

Der fortschreitende Klimawandel hat Auswirkungen auf den Tourismus in der Region Wiener Alpen.

„Im Sommer besitzen die alpinen Destinationen, durch ihre mäßigeren Temperaturen (»Sommerfrische«), einen Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Destinationen wie beispielsweise Urlaubszielen in der Mittelmeerregion. Aufgrund dessen werden alpine Destinationen voraussichtlich Sommergäste gewinnen“ (Alber et al.; 2011; S.25).

Die Region Wiener Alpen profitiert im Sommer von diesem Wandel, vor allem dann, wenn es in der Stadt Wien zu heiß ist und die Menschen die kühleren Bergregionen im Umgebungsbereich aufsuchen. Die Zahl der Tagesausflügler nimmt zu.

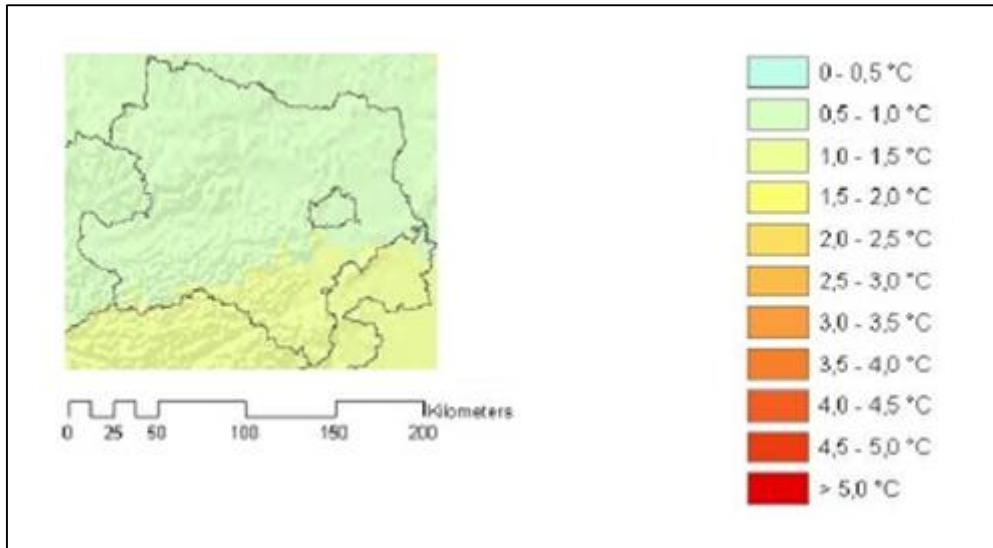


Abbildung 31: Veränderung der durchschnittlichen Jahrestemperaturen bezogen auf die Klimanormalperiode 1961-1990 - gemittelt über 30 Jahre (Quelle: Amt der NÖ Landesregierung; S. 40; Eigene Bearbeitung)

Im Winter führt der prognostizierte Anstieg der Durchschnittstemperatur von ca. 1-1,5°C zu einer Reduktion des Schneefalls, was Auswirkungen auf die Skigebiete in den Wiener Alpen hat. Da diese generell nur in mittlerer Lage zu finden sind, ist die Vulnerabilität bei klimatischen Veränderungen besonders hoch. Die Schneesicherheit ist trotz Beschneiungsanlagen nicht immer gegeben (vgl. Amt der NÖ Landesregierung; 2008; S.57). Die schwindende Rentabilität einiger Skigebiete in der Region, führt dazu, dass einige schließen bzw. sich, wie die Gemeinde St. Corona neue Strategien überlegen müssen.

Das Langlaufen, als weitere beliebte Wintersportart in der Region, wird aufgrund der fehlenden Schneedecke auch nur mehr eingeschränkt möglich sein. Die Nachfrage an den Langlaufstrecken ist von der jeweiligen Schneesituation in den Gemeinden abhängig. Das gilt auch für weitere Sportarten, wie Schneeschuhwandern oder Rodeln.

Der Trend zu kürzeren, dafür aber häufiger stattfindenden Reisen ist auch in der Tourismusregion Wiener Alpen merkbar. Die Konzentration von Ankünften und Übernachtungen von Touristen auf wenige Wochen im Jahr ist nicht mehr gegeben, sondern erfolgt vor allem an einzelnen Tagen und an den Wochenenden.

Das steigende Bewusstsein der Gesellschaft für einen ökologischen und gesunden Lebensstil führt dazu, dass sich Urlaube in der Natur in Kombination mit der Ausübung von Sportarten in der Tourismusregion steigender Beliebtheit erfreuen. Vor allem das Mountainbiken und das Wandern stellen ökologisch verträgliche Fortbewegungsformen dar und bleiben weiterhin die beliebtesten Hauptsportarten in der Sommersaison. Im Winter steigt bei ausreichend Schnee das Interesse an sanften Sportarten wie Langlaufen und Schneeschuhwandern.

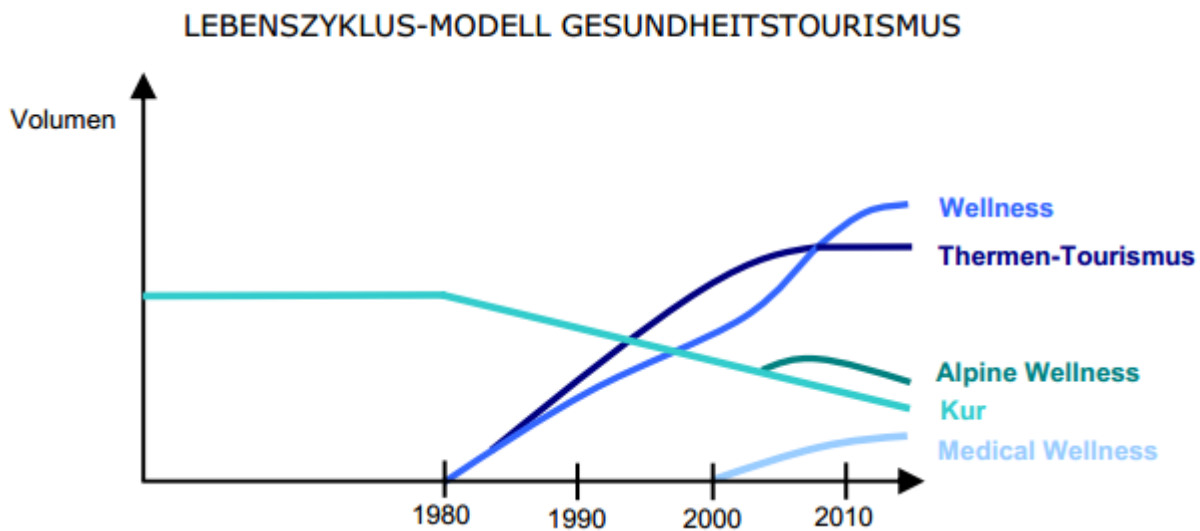


Abbildung 32: Lebenszyklus des Gesundheitstourismus (Quelle: Conos; 2009; S.2)

Der Wellness und Thermentrend stagniert bis zum Jahr 2030 auf hohem Niveau, wodurch die Ankünfte und Nächtigunzshahlen in den Thermen- und Kurgemeinden in den Wiener Alpen etwa gleich bleiben. Verstärkend wirkt dabei der demografische Wandel. Die Linsberg Asia Therme in Bad Erlach und das Thermalbad in Bad Fischau sind die einzigen Thermalbäder in der Region Wiener Alpen und neben der Römertherme Baden auch die räumlich nächsten zu Wien. Die Zunahme der Bevölkerung im Einzugsgebiet bedeutet gleichzeitig auch eine Zunahme der Thermengäste.

Durch Entwicklungen der Kommunikationstechnologie erfolgt die Buchung der Urlaube in den Wiener Alpen vorwiegend im Internet. Maßgeschneiderte Reisen werden nicht nur mittels Computer zusammengestellt, sondern vermehrt auch mit dem Smartphone oder dem Tablet. Die „Wiener Alpen App“ bei der man alle vorhandenen Routen für das Wandern, das Radfahren, das Mountainbiken, das E-Biken, das Langlaufen, oder das Schneeschuhwandern abfragen kann, wird immer öfter eingesetzt (vgl. www.wieneralpen.at/app/ - 02.11.2014).

In den Untersuchungsgemeinden Puchberg am Schneeberg und Reichenau an der Rax dominiert die Sommersaison. Vor allem aufgrund der steigenden Beliebtheit des Wandertourismus in der Bevölkerung steigen die Ankunfts- und Nächtigungszahlen in den Gemeinden. Selbiges gilt auch für die Gemeinden St. Corona am Wechsel und Kirchberg am Wechsel. Das neu errichtete Kinderskiland in St. Corona ist nur bei ausreichender Schneelage geöffnet, aufgrund des zunehmenden Klimawandels ist eine Öffnung aber nur mehr selten möglich.

Das Skigebiet Zauberberg am Semmering kann trotz seiner geringen Höhe einen kontinentalen Einfluss und somit im Winter jene Temperaturen aufweisen, die für eine künstliche Beschneigung notwendig sind. Die Erreichbarkeit dieses Skigebiets mit Hilfe der Bahn und der Aspekt, dass es eines der wenigen Skigebiete ist, das eine Schneesicherheit besitzt, tragen dazu bei, dass die Wintersaison dominiert. Der Sommertourismus rund um den Semmering gewinnt aufgrund der Rückkehr der Sommerfrische aber immer mehr an Bedeutung.

Die Kurgemeinden Bad Schönau und Grimmenstein (Rehazentrum Hohegg) verzeichnen weiterhin hohe Nächtigungs- und Ankunftsanzahlen. Verantwortlich dafür sind vor allem die gesellschaftlichen Trends hin zu einem gesundheitsfördernden Lebensstil und die Alterung der Bevölkerung.

Wiener Neustadt bleibt das Ziel von wirtschaftsorientierten Gästen, speziell bei Messeausstellern und -besuchern. Trotz neuer Strategien zur Belebung der Innenstadt bleibt die durchschnittliche Nächtigungszahl in etwa auf dem heutigen Niveau.

Situation Wiener Neustadt 2014: „Bei uns dominiert sicherlich der Tagestourismus, wir haben im Schnitt nur etwa 1,8 Nächtigungen. Hauptanziehungspunkt ist die Messe Arena Nova, allerdings kommen die Touristen dann nicht in die Stadt hinein. Wir sind gerade dabei Ideen zu sammeln um die Leute in das Stadtzentrum zu locken (Payer; 2014)“.

Szenario „Weiter wie bisher!“ Mobilität

Da die touristische Nachfrage in der Region Wiener Alpen bis zum Jahr 2030 zunimmt, erhöht sich gleichzeitig auch die Zahl der Personen, die touristisch mobil sind. Dies betrifft nicht nur die An- und Abreise, sondern auch die Mobilität innerhalb der Region.

Der Modal Split der Touristen hat sich nicht geändert, da bis dato keine neuen Mobilitätskonzepte entwickelt und keine neuen Angebote geschaffen wurden. Der Großteil reist immer noch mit dem eigenen PKW an, da der öffentliche Verkehr weiterhin keine Alternative bildet. Der ÖPNV ist aufgrund seiner geringen Flexibilität nicht auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Touristen ausgerichtet. Die Reisezeit und die Anzahl der Umstiege sind weiterhin ausschlaggebende Faktoren, warum der MIV die dominierende Verkehrsart darstellt.

Der demografische Wandel führt dazu, dass die Zahl der älteren Personen, die in der Region touristisch unterwegs sind, angestiegen ist. Für diese Personengruppe ist nicht die Reisezeit das Hauptproblem bei der Anreise, sondern der Gepäcktransport von der Wohnadresse zum jeweiligen Zielort. Die Problematik wurde schon vor vielen Jahren erkannt, dadurch bieten private Verkehrsunternehmen direkte Abholdienste an, unter anderem auch in den Untersuchungsgemeinden St. Corona am Wechsel und Bad Schönau:

Situation St. Corona 2014: „Wir besitzen in der Gemeinde zwei Taxi Unternehmen, die die Leute direkt von der Wohnung in Wien abholen und direkt zu den Beherbergungsbetrieben nach St. Corona bringen (vgl. Pichlbauer; 2014)“.

Situation Bad Schönau 2014: „Ich bin selbst Geschäftsführer eines privaten Verkehrsunternehmens und wir bieten den Service einer direkten Abholung an (vgl. Schwarz; 2014)“

Die Nachfrage nach diesen Abholservice-Angeboten nimmt bis zum Jahr 2030 nicht nur bei den älteren Personen zu, sondern auch bei jener jungen urbanen Bevölkerung, die aufgrund der guten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in der Großstadt Wien, keinen Führerschein besitzt. Die Zahl der Unternehmen, die diesen Service anbieten, ist aber gleich geblieben, wodurch viele Touristen letztendlich doch mit dem eigenen PKW anreisen bzw. sich fahren lassen.

Das Gepäck spielt vor allem bei den Wintersportarten eine zentrale Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Der Großteil der Touristen reist weiterhin mit dem eigenen PKW an, da einerseits der Großteil der Skigebiete in den Wiener Alpen nur damit gut zu erreichen ist und andererseits die Mitnahme der Ausrüstung in öffentlichen Verkehrsmitteln durch das häufige Umsteigen unbequem ist.

Bis 2030 werden keine neuen Mobilitätsangebote für Wintersportler und somit auch keine Alternativen zur Anreise mit dem Auto entwickelt. Aufgrund finanziellen Drucks und der Auswirkungen des Klimawandels konzentriert sich der Skisport nur auf die wenigen noch betriebenen Skigebiete in den Wiener Alpen, was dort zu einer erhöhten PKW Belastung führt. Dies betrifft z.B. das Skigebiet am Semmering.

Die gute Erreichbarkeit der Langlaufloipen und der Winterwanderwege ist weiterhin nur mittels PKW möglich. Da es für diese Sportarten keine alternativen Mobilitätsangebote gibt, ändert sich an der gegenwärtigen Situation bis 2030 nichts und die PKW Belastung nimmt aufgrund des steigenden Interesses an die beiden Sportarten noch zu.

Die Anreise mit dem PKW bietet auch den Vorteil einer höheren Flexibilität der Mobilität innerhalb der Region. Gegenwärtige Alternativen zur Mobilität vor Ort mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind Ausflüge in die Region, die von lokalen Verkehrsunternehmen, in Kooperation mit den Beherbergungsbetrieben durchgeführt werden. Ein weiteres alternatives Angebot sind Fahrradverleihe. Insbesondere das Konzept der „e Bike Region Bucklige Welt“ wurde für speziell für wenig geübte Radfahrer und ältere Personen entwickelt, damit auch diese das bestehende Radnetz nutzen können (vgl. Schwarz; 2014). Das vorhandene Angebot wurde, trotz erhöhter Nachfrage, nicht erweitert. Ebenso wenig konnte das Bike-Sharing System „nextbike“ in anderen Gemeinden eingeführt werden, da mangelnde Kooperationen eine Umsetzung nicht möglich machten.

Situation Puchberg am Schneeberg 2014: „Es ist im Raum gestanden, aber da muss ich jemanden finden der sich die Zeit nimmt die Räder zu warten. Ich kann das nicht“ (Gschaidler; 2014).

Wie schon vorher erwähnt, erlebt der Wandertourismus, aufgrund des gesellschaftlichen Trends zu einem gesunden Lebensstil und der zunehmenden Nachfrage nach Aktivitäten in der Natur, eine Renaissance und ist auch 2030 eine der beliebtesten Tourismusarten in den Wiener Alpen. Die An- und Abreise der Wandertouristen erfolgt zum Großteil weiterhin mit dem eigenen PKW, da viele Ausgangspunkte von Wanderrouten nur so gut und ohne größeren Zeitaufwand erreicht werden können. Trotz guter Bahnanbindungen mancher Gemeinden, wie z.B. Puchberg am Schneeberg, wo auch die Scheeberg-Bahn auf den Fahrplan der ÖBB abgestimmt ist, sind viele

Touristen nicht bereit, die Bequemlichkeit und die Flexibilität, die ein Auto mit sich bringt, aufzugeben. Diesem Trend können auch die vorhandenen Mobilitätsangebote für Wanderer nicht entgegenwirken. Dazu zählen sowohl Kombitickets der ÖBB, die die An- und Abreise mit dem Zug bzw. mit dem Bus der Firma Retter und die Fahrt mit den Seilbahnen (vgl. ÖBB Kombiticket Raxalpe & ÖBB Kombiticket Semmering) verbinden, als auch der Wanderbus.

Situation Puchberg am Schneeberg 2014: *Tourismusunternehmen aus dem Ausland, insbesondere aus Deutschland, organisieren für Wanderer Busreisen in die Wiener Alpen. Die Nachfrage nach diesen Busreisen wird aber immer geringer (vgl. Gschaider; 2014).*

Das steigende Bewusstsein für die ökologischen Auswirkungen des Klimawandels und des Verkehrs hat dazu geführt, dass die Zahl der Touristen, die mit PKW mit alternativen Antriebsmodellen in die Region kommen, zunimmt. Das Tankstellennetz in den Wiener Alpen für Elektroautos und –fahräder ist im Jahr 2014 ausreichend. Die steigende Nachfrage bis 2030 erhöht auch den Bedarf an Tankstellen und es kommt teilweise zu Engpässen. Ein weiteres Resultat dieser gesellschaftlichen Strömung ist, dass immer mehr Touristen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen bzw. sich damit in der Region bewegen wollen. Da sich allerdings das Angebot nicht verändert, bleiben auch die Erreichbarkeiten der touristischen Hot-Spots der Region gleich. Der ÖPNV bietet weiterhin keine gute Alternative zum MIV, wodurch viele Besucher auch zukünftig gezwungen sind mit dem PKW anzureisen.

Das vorhandene öffentliche Verkehrsangebot und deren Abstimmungen untereinander haben sich nicht weiter entwickelt. Carsharing Angebote in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr sind für Touristen noch keine vorhanden. Das Projekt „e-morail“ wurde nicht erweitert und steht auch nicht den Touristen zur Verfügung. Dabei würde die Umsetzung eines solchen Projektes für eine Erhöhung der Mobilität innerhalb der Region sorgen.

Im Jahr 2030 fragen die Touristen die Erreichbarkeit von Orten, die Verfügbarkeit und Buchung von Verkehrsmitteln vermehrt im Internet ab. Sei es mit dem Lap-Top, dem Tablet oder dem Handy. Das App und die Homepage der Wiener Alpen enthalten gegenwärtig die Abfragemöglichkeit zur Lage von Bahnhöfen, Rad- und E-Bike –Verleihstationen und E-Bike Ladestationen. Eine Ausweitung des Apps mit Ergänzungen, wie etwa Fahrplan- und Routenabfragen des ÖPNV bzw. des MIV und Einbindung der privaten Verkehrsanbieter in der

Region, werden nicht durchgeführt. Die Touristen müssen sich diese Informationen daher auf verschiedenen Internetseiten zusammensuchen, da sie nicht kompakt auf einer Seite enthalten sind.

Die Erreichbarkeit der Untersuchungsgemeinden bleibt bis 2030 gleich und die lokalen Probleme, wie z.B. der Mangel an Parkplätzen oder können nicht gelöst werden. Aufgrund fehlender Verbesserungen der Anbindungen an den öffentlichen Verkehr reist der Großteil der Gäste mit dem PKW in die Untersuchungsgemeinden. Speziell bei den Gemeinden Reichenau, Puchberg, Grimmenstein und Semmering kommt es in Spitzenzeiten weiterhin zu einer hohen Verkehrsbelastung und zu Engpässen bei den Parkplätzen. An der schlechten Anbindung der Wechselgemeinden St. Corona und Kirchberg ändert sich wegen fehlender alternativer Mobilitätsangebote nichts. Die touristische Mobilität ist im Tourismuskonzept der Gemeinde St. Corona nicht enthalten wird auch nicht nachträglich integriert.

Bei der Kurgemeinde Bad Schönau ist die Nachfrage nach Mobilitätsangebote für ältere Personen hoch. Allerdings werden keine neuen Angebote geschaffen, wodurch der Großteil der Kurgästemit dem eigenen Auto anreist, oder von Bekannten und Verwandten gebracht wird.

Eine gute Anbindung an den ÖPNV besitzt als zentraler Knotenpunkt Wiener Neustadt, die ansässigen Tourismusbetriebe sind allerdings nicht in der Lage dieses Potenzial zu nützen, bzw. ist die budgetäre Lage der Gemeinde dafür verantwortlich, dass keine neuen Kooperationen mit den Nachbargemeinden oder Verkehrsunternehmen geschlossen werden können.

Situation Wiener Neustadt 2014: „Es würden sich viele Möglichkeiten für Kooperationen anbieten, um die Angebote in der Stadt und der Umgebung zu kombinieren und die Touristen mittels Bus zu chauffieren. Für die Kooperation und der Beteiligung an der Vermarktung mit Hilfe der Thermengemeinden muss die Stadt aber etwa 5000-10000 Euro zahlen. Dieses Budget ist leider nicht vorhanden“ (Payer; 2014).

Zusammengefasst zeigt das Szenario „Weiter wie bisher!“ im Jahr 2030 eine Zunahme der touristischen Nachfrage an der Region. Die Verteilung der Gästeherkunft bleibt gleich, wobei die Zahl der Gäste aus dem Osten der EU weiter angestiegen ist. Es erfolgt ein Rückgang der Reisedauer und daher kommt es sowohl in der Sommer- als auch in der Wintersaison zu einem Anstieg der Tagestouristen. Verbunden mit dieser Entwicklung nimmt auch das

Verkehrsaufkommen in den Wiener Alpen zu. Das betrifft die An- und Abreise der Touristen, als auch die Fortbewegung innerhalb der Region. Da allerdings schon 2014 das Mobilitätsangebot der öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, keine adäquate Alternative zum PKW darstellt und dieses, aufgrund fehlender neuer Kooperationen und Konzepte auch nicht verbessert wird, hat sich der Modal Split Anteil des PKWs noch weiter erhöht. Die aktuellen Verkehrsprobleme und die negativen Auswirkungen bleiben daher auch 2030 bestehen bzw. werden sich noch verstärken.

Dies betrifft z.B. die Gemeinde Puchberg am Schneeberg, wo es trotz der Abstimmungen der einzelnen Fahrpläne der Schneeberg Bahn, der ÖBB Züge und der privaten Busreise, weiterhin zu einer hohen PKW Belastung und damit zu einem Engpass bei Parkplätzen kommt.

Situation Puchberg 2014: *„Es wurden zwar voriges Jahr in der Nähe der Schneeberg-Bahn neue Parkplätze eröffnet, allerdings ist an den Spitzentagen während der Wandersaison immer noch ein Mangel an Parkplätzen erkennbar. Die Leute sind aber auch nicht bereit andere freie Parkplätze zu benutzen, die 2 Minuten Fußweg von der Schneeberg Bahn entfernt sind „(vgl. Gschaider; 2014).*

Situation St. Corona 2014: *„Ein Teil des neuen Tourismuskonzeptes ist auch die Errichtung neuer Parkplätzen, die auf die Nachfrage der Sommerrodelbahn abgestimmt werden“ (Pichlbauer; 2014).*

Diese Entwicklung hat negative Auswirkungen auf die Natur, da es einerseits zu einer Zunahme der Flächenversiegelung kommt, andererseits führt es zu Veränderungen im Landschaftsbild. Letzteres stellt allerdings ein wichtiges Kapital für die Region Wiener Alpen dar. Generell kommt es aufgrund der PKW Dominanz weiterhin zu negativen klimatischen Auswirkungen.

6.3 Szenario: „Angepasste Entwicklung“

Das Szenario „Angepasste Entwicklung“ zeigt die Tourismusregion Wiener Alpen im Jahr 2030, wobei die relevanten Akteure auf die Trends im Tourismus und der Mobilität reagieren und durch neue Kooperationen, Strategien und Konzepte die aktuellen Mobilitäts- und Verkehrsprobleme gelöst werden.

Szenario „Angepasste Entwicklung“ Tourismus

Der Tourismus in den Wiener Alpen im Szenario „Angepasste Entwicklung“ nimmt bis 2030 dieselbe Entwicklung wie im Szenario „Weiter wie bisher“. Die Nachfrage an die dominierenden Tourismusarten Gesundheits- und Sporttourismus erhöht sich, gleichzeitig kommt es zu kürzeren, aber häufiger stattfindenden Reisen. Das Szenario in den Untersuchungsgemeinden entspricht jenem von „Weiter wie bisher“.

Szenario „Angepasste Entwicklung“ Mobilität

Wie schon erwähnt, erhöht sich die aufgrund der steigenden touristischen Nachfrage auch das Verkehrsaufkommen der Touristen in den Wiener Alpen. Das Mobilitätsangebot ist lokal sehr unterschiedlich, allerdings benötigt es die Zusammenarbeit vieler Akteure um es zu verbessern und eine Anpassung an die touristischen Trends zu ermöglichen. Man erkennt, dass sich nur so neue Strategien umsetzen lassen und haben daher bis 2030 neue Kooperationen gegründet um Alternativen zum MIV zu entwickeln.

Aufgrund der generellen Erhöhung des Mobilitätsbedarfs der Touristen in der Region werden bis zum Jahr 2030 neue Kooperationen eingegangen, um neue Angebote zu schaffen bzw. das vorhandene besser aufeinander abzustimmen und zu ergänzen. Die Infrastruktur für den MIV in den Wiener Alpen ist ausreichend, gefragt sind vielmehr Alternativen dazu, um die negativen Belastungen wie etwa den Veränderung des Landschaftsbildes, die Lärm- und Abgasemission und den Flächenverbrauch durch die Bildung von Parkplätzen einzudämmen. An Lösungskonzepte für die vorhandenen Probleme wird mit allen relevanten Akteuren gearbeitet.

Empfehlungen:

- **Schaffung eines breiten aufeinander abgestimmten Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln durch neue Kooperationen**
- **Verbesserung der intermodalen Schnittstellen**
Ein reibungsloser Wechsel zwischen den Verkehrsarten erhöht die Mobilität der Touristen.
- **Neue Kooperationen zwischen den Gemeinden um einen gemeinsamen finanziellen Rahmen für neue Projekte zu schaffen**

Das Kirchturmdenken sollte eingestellt und der Nutzen (z.B. Ausgaben pro Gemeinde verringern sich) für jede Gemeinde erkannt werden.

- **Verbesserung der Vermarktung der bestehenden Abholservices privater Verkehrsunternehmer**

Situation Bad Schönau 2014: *„Es ist schon öfters passiert, dass Gäste in Grimmenstein am Bahnhof gestanden sind und dann gefragt haben, wie sie nach Bad Schönau kommen und die abenteuerlichsten Auskünfte und Angebote bekommen. Die Leute haben dann schon oft zu mir gesagt, dass, wenn sie gewusst hätten, dass es einen Abholdienst gibt, hätten sie diesen in Anspruch genommen. An der Kommunikation kann man daher sicherlich etwas verbessern“* (Schwarz; 2014).

Durch eine bessere Bewerbung würden solche Situationen für die Gäste verringert werden.

- **Schließung von Fahrplanlücken des öffentlichen Verkehrs**

Das Angebot könnte durch kleinere Busse privater Verkehrsanbieter ergänzt werden (eventuell nur an den Wochenenden und Spitzenzeiten damit Wirtschaftlichkeit gegeben ist).

- **Entwicklung eines Carsharing Modells für die Touristen in der Region**

Gegenwärtig ist das Pilotprojekt „eMorail“ das einzige Carsharing Modell in der Region, welches sich aber einerseits noch in der Testphase befindet und andererseits auch nicht auf Touristen ausgerichtet ist. Eine Ausweitung dieses Konzeptes auf andere Bahnhöfe in der Region und die Möglichkeit der Verwendung für Touristen würde die Erreichbarkeit jener Gemeinden erhöhen, die keine gute Anbindung an den ÖPNV besitzen. Man reagiert damit auch auf die individuellen Mobilitätswünsche vieler Touristen. Ist die Anschaffung eines Carsharing Systems für eine Gemeinde nicht leistbar, so könnten Gemeindekooperationen und Kooperationen mit Carsharing Anbietern die Kosten senken.

- **Ausweitung des Bike-Sharing Modells „nextbike“, bzw. des Verleihsystems „E-mobil Bucklige Welt“**

Kooperationsmöglichkeiten gäbe es unter den Gemeinden der Erlebnis- bzw. der Kleinregionen, wobei sich das Konzept, aufgrund der unterschiedlichen Topographie und der vorhandenen Infrastruktur der Gemeinden, nicht für jede umsetzen lässt.

- **Erweiterung des Kombiticket-Angebots**

Aktuelle Angebote von Seiten der ÖBB und der Busfirma Blaguss inkludieren die An- und Abreise und die Fahrt mit den Seilbahnbetrieben und sind somit auf Tagestouristen ausgerichtet. Kombitickets für die Mobilität vor Ort sind keine vorhanden. Kombinationen mit Fahrradverleih- und Carsharing Systemen wäre möglich. Eine weitere Option wäre die Schaffung einer Wiener Alpen Card, die die Benützung der verschiedenen Mobilitätsangebote der Region ermöglicht.

- **Einbindung der touristischen Mobilität in Tourismuskonzepte der Gemeinden**

Es fehlt an Tourismuskonzepten für die Wiener Alpen Gemeinden bzw. für gemeinsame Region selbst. Einerseits sollten mehr Tourismuskonzepte erstellt werden und andererseits sollte der Aspekt der Mobilität und die, damit in Verbindung stehenden Akteure, wie z.B. Vertreter der Gemeinden, Vertreter der Region, Vertreter der Verkehrsunternehmen und die Touristen, früh genug miteinbezogen werden.

Als Reaktion auf die Trends im Tourismus werden für die dominierenden Tourismusarten in den Wiener Alpen zielgruppenspezifische Mobilitätslösungen entwickelt. Zu den Zielgruppen gehören die Sporttouristen (Wanderer, Radfahrer, Skifahrer und Langläufer) und die Erholungstouristen (Kur- und Thermengäste). Diese Gruppen besitzen individuelle Mobilitätsbedürfnisse, die man versucht zu erfüllen.

Empfehlungen:

- **Umfragen innerhalb der einzelnen Gruppen**

Um auf die Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Zielgruppen reagieren zu können, sollte man Umfragen zu Angebotsverbesserungen durchführen. Ausgehend von den Ergebnissen können neue Kooperationen und Konzepte entwickelt werden.

- **Wanderbus-Linien Angebot erweitern**

- **Initiierung von gruppenspezifischen Shuttlebussen**

- **Ausweitung des Abholservice**

Direktabholungen von nächstgelegenen Bahnhöfen bzw. von zu Hause werden für ältere Gesundheitstouristen und junge Gäste ohne Führerschein immer bedeutender.

Die Integration in ein Fahrgastinformationssystem würde die Bekanntheit der Angebotsform erhöhen.

Aufgrund folgender gesellschaftlicher Trends kommt es bis zum Jahr 2030 in der Tourismusregion zu neuen Zielgruppen mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen:

- Der demografische Wandel bewirkt eine Erhöhung der Zahl der älteren Touristen
- Zunahme junger urbaner Bevölkerung, die keinen Führerschein besitzt und sich multimodal fortbewegt
- Steigende Zahl der Single-Haushalte führt zur immer geringen Auslastung der PKW
- Das Statussymbol Auto verliert an Bedeutung, vielmehr steht „Nutzen statt Besitzen“ im Vordergrund
- Steigendes Bewusstsein für den Klimawandel und der damit verbundene Bedarf an sanften Mobilitätsarten
- Steigende Nachfrage nach einem gesunden Lebensstil und Ausflügen in der Natur

Durch neue Kooperationen werden bis 2030 neue gruppenspezifische Angebote geschaffen, wodurch man auf diese Trends reagieren kann.

Empfehlungen:

- **Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots**

Die Auswirkungen des Klimawandels des ÖPNV sind im Vergleich zum MIV deutlich geringer, wodurch dieser in der Gesellschaft wieder mehr an Bedeutung gewinnt. Die Gemeinden der Wiener Alpen mit Bahnanschluss besitzen eine deutlich bessere Erreichbarkeit, als jene die nur einen Busanschluss haben. Das gegenwärtige Angebot reicht nicht aus um den MIV Konkurrenz zu machen.

- **Förderung der E Mobilität in der Region durch E-Carsharing und E-Bikes**

Car- und Bikesharing erhöht die Möglichkeiten der Touristen in der Region mobil zu sein. E-Bikes bieten vor allem für ältere Touristen den Vorteil, dass sie sich damit auch in gebirgiger Topographie, wie man sie in den Wiener Alpen vorfindet, fortbewegen können. E-Cars sind zudem ökologisch verträglichere Fortbewegungsmittel.

- **Bildung einer Onlineplattform für eine Wiener Alpen Mitfahrzentrale**

Die Vermarktung der Tourismusregion und ihrer vorhandenen Mobilitätsangebote erfolgt mehrheitlich über Internet. Es kommt zu einer Anpassung des Internetauftritts an die Trends und Bedürfnisse in der Region.

Empfehlungen:

- **Modifizierung der „Wiener Alpen App“**

Man könnte das App um mobilitätsrelevante Punkte ergänzen. Möglichkeiten dazu wären z.B. eine Erreichbarkeitsabfrage, das Anzeigen von privaten Verkehrsunternehmen (Taxi, Abholdienste etc.) und Beherbergungsbetrieben mit Abholservice. Das Communitymodul könnte man um den Unterpunkt „Mitfahrzentrale“ ergänzen, in denen sich die Touristen über Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften austauschen können. Dies wäre unter anderem für Wanderer reizvoll. Eine Kooperation unter den Touristen könnte so geschaffen werden.

- **Modifizierung Online Karte**

Ergänzung der obig genannten Punkte auch bei der Internet Karte.

- **Kombination: Carsharing - App**

Sollte ein Car Sharing Modell umgesetzt werden, könnte man dieses in die „Wiener Alpen App“ integrieren, in dem man die Lage der Autos auf einer Karte sichtbar macht und gleichzeitig diese damit reservieren kann.

- **Verbesserung der Vermarktung des bestehenden Mobilitätsangebotes**

Entwicklungen finden auch im Bereich der Fahrzeugtechnologie statt. Das bedeutet für die Tourismusregion, dass bis zum Jahr 2030 immer mehr Touristen mit Fahrzeugen in die Region kommen, die neue Antriebssysteme, wie zum Beispiel Elektro- oder Hybridmotoren, besitzen. Aus diesem Grund wird in den Wiener Alpen die notwendige Infrastruktur dafür geschaffen.

Empfehlungen:

- **Ausweitung des E-Tankstellennetzes**

Durch die Zunahme der Verwendung von Elektroautos und E-Bikes erhöht sich auch der Bedarf an den Elektro-Tankstellen. Ein flächendeckendes Netz sollte daher angestrebt werden.

Die Untersuchungsgemeinden besitzen gegenwärtig hinsichtlich der touristischen Mobilität unterschiedliche Problemstellungen. Diese konnten bis zum Jahr 2030 gelöst werden bzw. ist man dabei sie zu lösen.

Empfehlungen:

- **Semmering, Reichenau an der Rax und Puchberg am Schneeberg**

Die Gemeinden weisen hohe Nächtigungs- und Ankunfts zahlen auf, die bis 2030 noch weiter ansteigen. Weiters erhöht sich auch die Zahl der Tagestouristen. Es ergibt sich daraus ein erhöhter Mobilitätsbedarf der Touristen in diesen Gemeinden. Um die Belastung des MIV zu verringern müssen mittels Kooperationen Alternativen geschaffen werden. Eine Möglichkeit sind Shuttlebusse für Wanderer und Skifahrer. So kann z.B. für Bahnfahrer die „letzte Meile“ vom Bahnhof Semmering zum Skigebiet Zauberberg überbrückt werden. Bisher mussten die Gäste 20 Minuten zu Fuß gehen (vgl. www.zauberberg.at/de/zauberberg/anreise/ - 16.02.2015). Durch die Verbesserung des ÖPNV könnten die Parkplatzprobleme in den Gemeinden verringert werden.

E-Bike - und Carsharing Modelle erhöhen den Mobilitätsradius der Touristen vor Ort bzw. in der Region, ohne dass diese mit dem eigenen PKW anreisen müssen.

- **Kirchberg am Wechsel und St. Corona am Wechsel**

Diese beiden Gemeinden weisen, verglichen mit den anderen Untersuchungsgemeinden, geringere Nächtigungs zahlen auf. Ein Grund dafür könnte die schlechte Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sein. Eine Verbesserung des Angebots könnte dazu führen, dass mehr Touristen kommen. Eine weitere Möglichkeit wäre auch ein Car Sharing Modell in Kooperation mit der Gemeinde Aspang Markt (besitzt einen Bahnanschluss). Man würde dadurch die Erreichbarkeiten der Gemeinden St. Corona und Kirchberg erhöhen und zusätzlich wären jene Touristen die ohne Auto anreisen vor Ort mobiler und können leichter zu Wanderrouten

gelangen. Für E-Bikes und E-Cars befinden sich derzeit keine E-Tankstellen in den beiden Gemeinden. Aufgrund der Entwicklungen bei der Antriebstechnologie, sollte eine Errichtung dieser Tankstellen angestrebt werden. Im Zuge des neuen Tourismuskonzeptes von St. Corona hätte man die Mobilität der Touristen gleich integrieren sollen. Die Parkplatzprobleme sollen durch die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes gelöst werden. Alternativen zu der Anreise mit dem PKW werden nicht geschaffen. Aufbauend auf das Tourismuskonzept, könnte man anschließend ein Mobilitätskonzept entwickeln.

- **Grimmenstein**

Die Gemeinde besitzt aufgrund des Bahnanschlusses eine sehr gute öffentliche Anbindung für Touristen. Weiters ist Grimmenstein mit den Konzepten „E-morail“ und „e-mobil Bucklige Welt“ bereits Kooperationen eingegangen, um die Mobilität zu verbessern. Ersteres ist zwar vorab nur auf Pendler ausgerichtet, das Carsharing System könnte man aber auch auf Touristen erweitern. Damit würden sich auch die Fahrplanlücken zum Teil schließen lassen. Zusätzlich zu letzterem Konzept könnte man ein Bike-Sharing Konzept am Bahnhof installieren. Die Gemeinde könnte als Vorbild dienen und anderen Kleinregionen helfen ein ähnliches E-Bike System zu starten.

- **Bad Schönau**

Bad Schönau weist von allen Untersuchungsgemeinden bzw. von allen Gemeinden in der Tourismusregion die höchsten Nächtigungszahlen auf. Aus diesem Grund ist auch die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten besonders hoch. Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist allerdings nicht gut, wodurch der Großteil der Kurgäste mit dem eigenen PKW anreist bzw. hingebacht wird. Die Zielgruppe für spezifische Mobilitätsangebote ist vorwiegend die ältere Bevölkerung. Abholservices werden aufgrund des demografischen Wandels in Zukunft immer mehr gefragt werden, eine Ausweitung des bestehenden Angebots wäre möglich. Gleichzeitig muss dieses Angebot auch kommuniziert und vermarktet werden. Das Konzept „e-mobil Bucklige Welt“ bietet den Kurgästen die Möglichkeit vor Ort mobiler zu sein. Eine weitere Möglichkeit wäre auch die Verwirklichung eines Car Sharing Konzeptes.

- **Wiener Neustadt**

Wiener Neustadt bietet aufgrund seiner zentralen Funktion gute Anbindungen mit dem öffentlichen Verkehr. Der Bahnhof Wiener Neustadt ist zentraler Umsteigebahnhof für die Anschlüsse in die Region Wiener Alpen. Die Installation eines Carsharing Konzeptes würde hier besonders Sinn machen. Damit wären auch die umliegenden touristischen Sehenswürdigkeiten, wie die Thermen sehr gut zu erreichen. Die Stadt könnte eine Kooperation mit den umliegenden Thermengemeinden anstreben, um z.B. einen Thermenbus in Verbindung mit Kombitickets für Erholungstouristen zu schaffen.

Für die Mobilität innerhalb Wiener Neustadts ist das Busliniennetz sehr gut ausgebaut. Die Arena Nova und Aqua Nova sind damit sehr gut zu erreichen.

Zusammengefasst zeigt das Szenario „Angepasste Entwicklung“ ein Bild, bei dem die Akteure der touristische Mobilität in den Wiener Alpen neue Kooperationen eingehen und neue Mobilitätskonzepte entwickeln, um sich an die Trends im Tourismus und der Mobilität anzupassen und aktuelle Probleme zu lösen. Man hat erkannt, dass ein aufeinander abgestimmtes Mobilitätsangebot in der Region nur durch eine breite Zusammenarbeit der relevanten Akteure umsetzbar ist.

Anhand der Untersuchungsgemeinden zeigt sich, dass die Problematiken gemeindespezifisch sehr stark variieren können, dementsprechend unterscheiden sich auch die Lösungsansätze und die an der Umsetzung beteiligten Akteure. Es gibt allerdings auch einige Gemeinsamkeiten, wodurch sich Mobilitätskonzepte der einen Gemeinde, auch auf andere übertragen lassen.

Die Umsetzung eines Konzeptes scheitert allerdings oft an den finanziellen Mitteln.

„Ideen gibt es viele, aber neue Projekte können nur umgesetzt werden, wenn es entsprechende Fördermittel gibt“ (Allmer 10.9.2014).

Um neue Mobilitätsangebote zu finanzieren, werden in diesem Szenario neue Kooperationen zwischen den Gemeinden eingegangen. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Mobilitätszentrale Industrieviertel ein, indem sie versucht die Akteure zusammenzuführen und mögliche Kooperationen aufzeigen bzw. bei der Umsetzung unterstützen.

Vergleicht man die beiden Szenarien „Weiter wie bisher!“ und „Angepasste Entwicklung“, bleibt festzuhalten, dass nur mittels angepasster Entwicklung ein optimales Mobilitätsangebot für Touristen geschaffen werden kann. Dazu braucht es allerdings viele Akteure aus unterschiedlichen Bereichen, die miteinander kooperieren. Würde man nichts an der aktuellen Situation ändern, würde weiterhin der Großteil der Touristen mit dem eigenen PKW anreisen und die damit verbundenen negativen Begleiterscheinungen würden gleich bleiben bzw. sich verstärken.

7 Reflexion und Conclusio

Im Rahmen dieser Masterarbeit wurde die touristische Mobilität in den Wiener Alpen behandelt, wobei dabei die Akteure und die zukünftige Entwicklung im Fokus standen. Als Einführung in die Thematik wurden die beiden Begriffe Tourismus und Mobilität gesondert betrachtet und definiert. Schon bei der Literaturrecherche habe ich erkannt, dass es sich bei der Tourismusmobilität um eine sehr komplexe Materie handelt, die viele Einflussfaktoren besitzt.

Die Untersuchung des Tourismus in den Wiener Alpen führte zu dem Ergebnis, dass der Sporttourismus, der Gesundheitstourismus und der Kulturtourismus die dominierenden Tourismusarten sind. Bei der Analyse der touristischen Kenndaten, wie z.B. Nächtigungen, Ankünfte und Betriebe habe ich festgestellt, dass die Touristen innerhalb der Region heterogen verteilt sind und es touristische Zentren gibt.

Eine Ermittlung Verkehrsmittelwahl der Touristen in den Wiener Alpen hat gezeigt, dass, wie bei anderen Alpendestinationen auch, eine Dominanz des PKWs vorherrscht. In der Tourismusregion Wiener Alpen wurden, mit Ausnahme des Modal Splits, keine weiteren Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Touristen durchgeführt. Um weitere Schlüsse ziehen zu können, warum der PKW präferiert wird, wurde die Infrastruktur und das Angebot näher untersucht und die Erreichbarkeit von Untersuchungsgemeinden mit dem ÖPNV und dem MIV nach bestimmten Parametern erforscht. Das Ergebnis brachte, wie schon bei der Verteilung der Touristen, ein sehr heterogenes Bild. Die Gemeinden mit Bahnanschluss, haben jenen gegenüber, die nur einen Busanschluss besitzen, einen wesentlichen Erreichbarkeitsvorteil. Das vorhandene Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel reicht nicht aus, eine passende Alternative zum Auto zu bilden. Ein Zusammenhang zwischen einer hohen touristischen Intensität und einem guten Mobilitätsangebot konnte nicht festgestellt werden. Neue Mobilitätsmodelle, wie z.B. Bike- und Carsharing, werden bis jetzt nur vereinzelt umgesetzt. Ein Mobilitätskonzept für die gesamten Wiener Alpen ist nicht vorhanden. Ein erweitertes Bild der Mobilitätsprobleme der Region, im speziellen der Untersuchungsgemeinden, lieferten die Befragungen von unterschiedlichen Akteuren aus den Bereichen Politik, Tourismus und Verkehr.

Die Komplexität der Thematik „Touristische Mobilität“ zeigte sich vor allem auch an der dahinter stehenden Vielfältigkeit der Akteurs- und Kooperationsstruktur in den Wiener Alpen. Um die Einflussnahme und Zusammenarbeit der Personen und Institutionen zu veranschaulichen wurde eine Akteurskarte erstellt. Anhand des konkreten Beispiels des Wanderbusses konnte auch aufgezeigt werden, welche Akteure bei der Umsetzung eines touristischen Mobilitätsprojektes unter anderem beteiligt sind.

Durch die Umlegung der zukünftigen Trends im Tourismus und der Mobilität, stellt sich heraus, dass die Region Wiener Alpen, aufgrund ihrer touristischen Angebotsstruktur ein großes Zukunftspotenzial besitzt, das einhergeht mit der Erhöhung der touristischen Mobilität. Das verlangt aber auch neue Mobilitätskonzepte um sich an die Entwicklungen anzupassen und die bestehenden Problematiken, die der hohe MIV Anteil mit sich bringt, zu lösen. Die beschriebenen Szenarien stellen die zukünftige Situation der Tourismusmobilität in den Wiener Alpen dar. Der Vergleich der beiden hat verdeutlicht, dass durch ein „Weiter wie bisher!“ der gegenwärtigen Situation, den zukünftigen Ansprüchen an eine klimafreundliche und flexible touristische Mobilität nicht Genüge getragen werden kann. Vielmehr braucht es eine angepasste Entwicklung, wobei so viele Akteure wie möglich dabei mithelfen. Die Bildung von neuen Kooperationen bringt nicht nur den Vorteil ein breites, den Mobilitätsbedürfnissen gerecht werdendes, Angebot zu schaffen, sondern auch den finanziellen Rahmen dafür. Die ausgearbeiteten Empfehlungen stellen Handlungsmöglichkeiten dar, um diesen Zustand auch zu erreichen.

8 Quellenverzeichnis

Verwendete Literatur:

- Alber, K. et al (2011): Climalptour: Auswirkungen des Klimawandels auf den Tourismus Im Alpenraum. Ljubljana. Založba ZRC
- Alpenkonvention (2007): Alpensignale – Sonderserie 1 – Verkehr und Mobilität in den Alpen. Innsbruck. Ohne Verlag
- Berg, W. (2008): Gesundheitstourismus und Wellnesstourismus. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Bieger, T. (2004): Tourismuslehre – ein Grundriss. Bern u.a.. UTB Verlag
- BMWFJ (2011): Europäische Tourismuspolitik - Österreichische Perspektiven und Interessen. Wien
- BMFWF (2012): Klimawandel und Tourismus in Österreich 2030 – Auswirkungen - Chancen & Risiken - Optionen & Strategien - Studien-Langfassung. Wien.
- BMFWF (2014): Die Organisation des Tourismus in Österreich. Wien
- Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (2013): Tourismusmobilität 2030 Studie Langfassung. Wien
- Carsten, S. (2005): Zukunftsfähiges Handeln in Stadtregionen: ein handlungsorientierter systemischer Ansatz. Berlin. Books on Demand
- Cerwenka, P (1999): Mobilität und Verkehr in ihren Grunddimensionen – Versuch einer begrifflichen Klärung. In Hauger G. (Hg.): Festschrift für Gerd Steierwald. IVS-Schriften des Instituts für Verkehrssystemplanung Nr.6. Wien. Österreichischer Kunst- und Kulturverlag. S. 47-60
- Dangschat, J. & Segert, A. (2011): Nachhaltige Alltagsmobilität – Soziale Ungleichheiten und Milieus. In: Österreichische Zeitschrift für Soziologie, 36 (2), S.55-73
- Eckey, H.F. & Stock W. (2000): Verkehrsökonomie: Eine empirische orientierte Einführung in die Verkehrswissenschaften. Wiesbaden. Gabler
- Freyer, W. (2006): Tourismus - Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Freyer, W. (2007): Tourismusmarketing: marktorientiertes Management im Mikro- und Makrobereich der Tourismuswirtschaft. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Gather, M. et al. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin u. a.. Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung
- Gausemaier, J. et al. (1996): Szenario-Management: Planen und Führen mit Szenarien. München. Hanser Verlag
- Groß, S. (2005): Mobilitätsmanagement im Tourismus. Dresden. FIT Verlag

- Groß, S. (2006): Praktische Umsetzung eines Mobilitätsmanagement im Tourismus. In: Bracher T. et. al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung- Für Praxis in Stadt und Region (Kapitel 2.4.5.3 "Aufgaben des kommunalen Verkehrs", 43. Ergänzungslieferung 02/2006). Heidelberg. Wichmann Verlag. S. 1-28
- Groß, S. (2011): Tourismus und Verkehr: Grundlagen, Marktanalyse und Strategien von Verkehrsunternehmen. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Grüner, K.W. (1993): Gesellschaftliche Rahmenbedingungen für Mobilität/Tourismus/Reisen. In: Hahn H. & Kagelmann H.J. (Hg.): Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie. Ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft. München. Quintessenz. S. 17-24
- Hanika; A. (2010): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 - „ÖROK-Prognosen“. Wien.
- Hartmann, R. (Hg.) (2014): HOAI 2013 - Band 5 – Spezielle Fachplanungsleistungen der Architekten und Ingenieure. Berlin u. a.. Beuth Verlag
- Institut Wohnen und Umwelt (2000): Planungslexikon – Ein Leitfaden durch das Labyrinth der Planersprache. Wiesbaden. Westdeutscher Verlag
- Kaspar, C. (1996): Die Tourismuslehre im Grundriss. St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft. Bern. Haupt
- Knapp, F. (1998): Determinanten der Verkehrsmittelwahl. Berlin. Duncker & Humblot
- Kundmüller, S. (2012): Weltkulturerbe Semmeringbahn. In: Schulz A.: Verkehr und Tourismus: Ein Studienbuch in Fallbeispielen. München. S. 210-215. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Laimer, P. (2015): Das Reiseverhalten der Österreicher im historischen Vergleich. In: Egger, R. und Luger K. (Hg.): Tourismus und mobile Freizeit – Lebensformen, Trends, Herausforderungen. Salzburg. Books on Demand. S.71-92
- Lanzendorf, M. (2000): Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier. Dissertation
- Marschik, M. & Völker E. (2014): Rund um den Semmering. Erfurt. Sutton Verlag
- Mietzner, D. (2009): Strategische Vorschau und Szenarioanalysen – Methodenevaluation und neue Ansätze. Wiesbaden. Springer Verlag
- Mundt, Jörn W. (2004): Tourismuspolitik. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Mundt, Jörn W. (2013): Tourismus. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Nahrstedt, W. (2006): Wellness: Gesundheit durch Freizeit & Tourismus. Zur Synergie Megatrends in der neuen Moderne – Wellness Akademie als Qualifizierungsmodell. In: Reuber P. & Schnell P. (Hg.) : Postmoderne Freizeitstile und Freizeiträume – Neue Angebote im Tourismus. Berlin. Erich Schmitd Verlag. S. 269-290
- NÖ Landesregierung (1992): Zentrale Orte Raumordnungsprogramm Niederösterreich. St. Pölten

- NÖ Landesregierung (2010): NÖ STRATEGIE VERKEHR. St. Pölten
- NÖ Landesregierung (2014): Tourismusstrategie Niederösterreich 2020. St. Pölten
- NÖ Landesregierung (2014a): Niederösterreichische Elektromobilitätsstrategien 2014-2020. St. Pölten
- Rausch R. (2014): Herausforderungen im neuen NÖ Landesmobilitätskonzept. St. Pölten
- Rüger, B. (2006): Mobilität und Wirtschaftsfaktor Tourismus – Ergänzung oder Widerspruch. In: Kummer S. & Gürtlich G. H. (Hg.): Internationales Verkehrssymposium „Wirtschaft im Wettbewerb - Standortqualität und Verkehrsinfrastruktur. ÖVG Spezial Band (74a). Linz. Österreichische Verkehrs- wissenschaftliche Gesellschaft
- Scherz, D. (2007): Mobilität im Alter in gründerzeitlichen Etagenhäusern und Quartieren : Untersuchung der architektonisch-städtebaulichen Potentiale am Beispiel der Stadt Hamburg. Göttingen. Cuvillier
- Spörel, U. (1998): Die amtliche deutsche Tourismusstatistik. In: Haedrich G. et. al. (Hg.): Tourismus – Management: Tourismusmarketing und Fremendverkehrsplanung. Berlin u. a.. de Gruyter. S.127-145
- Statistik Austria (2011): ORGANISATION UND ABLAUF DER ÖSTERREICHISCHEN BEHERBERGUNGSSTATISTIK. EIN LEITFADEN FÜR BERICHTSGEMEINDEN. Wien.
- Steinbach, J. (2003): Tourismus: Einführung in das räumlich-zeitliche System. München. Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Stock, W. & Bernacher T. (2014): Verkehrsökonomie: Eine volkswirtschaftlich-empirische Einführung in die Verkehrswissenschaft. Wiesbaden. Springer Gabler Verlag
- Strunz, G. (2011): Niederösterreich: Mit Wachau, Waldviertel, Weinviertel und Mostviertel. Berlin. Trescher Verlag
- Umweltbundesamt GmbH (2009): Erreichbarkeiten alpiner Tourismusstandorte mit dem öffentlichen Verkehr - Nationale Studie Österreich. Wien
- Vasko-Juhász, D. (2006): Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels. Wien u. a.. Böhlau Verlag
- VCÖ (2012): Klimaschutz, Rohstoffkrise und Verkehr. Wien. (Mobilität mit Zukunft, 2/2012)
- VCÖ (2013): Mobilität und Transport 2025+. Wien. (Mobilität mit Zukunft, 2/2013)
- Vester, F. (1995): Crashtest Mobilität – Die Zukunft des Verkehrs. München. Deutscher Taschenbuch Verlag
- Wiener Alpen Tourismus GmbH (2012a): Reiseführer "Rund um Semmering und Rax" Weltkulturerbe & Bergerlebnis. Katzelsdorf
- Wiener Alpen Tourismus GmbH (2012b): "Schneebergland" Unterwegs im Paradies der Blicke. Katzelsdorf
- Wiener Alpen Tourismus GmbH (2012c): „Rund um Bad Schönau“. Katzelsdorf

Wiener Alpen Tourismus Gmbh (2012d): „Schwaigen am Wechsel“. Katzelsdorf

Wilde, M. (2014): Mobilität und Alltag: Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. Wiesbaden. Springer Verlag

WTO (2013): Empfehlungen zur Tourismusstatistik. Madrid.

Internetquellen:

Winterhoff et al. (2009): Zukunft der Mobilität 2020 - Die Automobilindustrie im Umbruch?.
www.adl.com/mobilitaet-2020-lang - 05.10.2014

Amt der NÖ Landesregierung (2008): Klimaprojekt Niederösterreich – Vulnerabilität des Wintertourismus.

https://imp.boku.ac.at/klima/literatur/Helga/NOE_Projekt_Wintertourismus_Final.pdf - 10.5.2014

Conos (2009): „Die Entwicklung des Wellness-, Thermen- und Bädertourismus am Beispiel Österreich“.

www.ttr.tirol.at/sites/default/files/upload/conos%20Entwicklung%20Wellness_Thermen_B%3%A4dertourismus%20in%20%3%96sterreich.pdf – 10.10.2014

GTZ (2006): Instrumente zur AkteursAnalyse 10 Bausteine für die partizipative Gestaltung von Kooperationsystemen. Eschborn.

www2.gtz.de/wbf/4tDx9kw63gma/Akteursanalyse_Instrumente.pdf – 11.04.2015

Kunsthhaus Mürz (2014): E-Bike Genuss Welterberegion Semmeringebahn;

www.wieneralpen.at/fileadmin/pdf/prospekte/2014-06-20_Verein_LEADER_E-Mobil_Folder_draft10_3.pdf - 03.11.2014

Lohmann; M. et al. (2011): Österreich Tourismus: Zurück zum Wachstumskurs – Chancen und Risiken. Linz.

www.bmwfw.gv.at/Tourismus/TourismuspolitischeAktivitaeten/Documents/Bericht%20des%20Expertenbeirats_endfassung_17%203%202011.pdf – 20.01.2015

NÖ Wirtschaftsbericht (2013): Wirtschaftsbericht Niederösterreich 2013 Amt der NÖ Landesregierung / Abteilung Wirtschaft, Tourismus und Technologie NÖ Wirtschafts- und Tourismusfonds Niederösterreich-Werbung GmbH. St. Pölten.

www.noel.gv.at/bilder/d81/Wirtschaftsbericht2013.pdf - 10.04.2015

ÖIR (2008): Stellenwert der Gemeinden für den österreichischen Tourismus. Wien.

www.oir.at/files/download/projekte/Raumplanung/Tourismugemeinden_EB_Sep08.pdf - 10.04.2015

Weller, W. (2011): Das Systemkonzept - ein produktiver Lösungsansatz zur Behandlung technischer und natürlicher Systeme. [http://edoc.hu-](http://edoc.hu-berlin.de/oa/reports/reRMNjϱRyL2Qw/PDF/26jQQ!oJYc9Oc.pdf)

[berlin.de/oa/reports/reRMNjϱRyL2Qw/PDF/26jQQ!oJYc9Oc.pdf](http://edoc.hu-berlin.de/oa/reports/reRMNjϱRyL2Qw/PDF/26jQQ!oJYc9Oc.pdf) - 10.04.2015

Wiener Alpen GmbH (2011): Der 1. Platz für Wintersport - Wiener Alpen in Niederösterreich. Katzelsdorf

www.wieneralpen.at/fileadmin/pdf/prospekte/WA_Winterkarte_DE_www_final.pdf - 23.01.2015

Wiener Alpen GmbH (2013): Unterwegs am Wiener Alpenbogen Wandern im Paradies der Blicke. Katzelsdorf http://wlk-ems.com/content/WIA/pdf/Wanderkarte_2014.pdf- 23.01.2015

Wiener Alpen GmbH (2014): UNTERWEGS AM WIENER ALPENBOGEN Radfahren im Paradies der Blicke. Katzelsdorf http://wlk-ems.com/content/WIA/pdf/wa_radkarte_2015_www.pdf - 23.01.2015

Willi, E. (2006): „Wiener Alpen“: Neuer Name & Neue Marke für die Tourismusregion Süd-Alpin. www.e-communication.at/page.asp/1425.htm - 2.5.2014

www.media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary - 7.12.2014

www.wieneralpen.at/outdoor/langlaufen-rodeln-und-mehr/langlaufen/langlaufloipen-in-den-wiener-alpen/ - 22.01.2015

www.wieneralpen.at/outdoor/paragleiten-klettern-und-mehr/ - 23.01.2015

www.wieneralpen.at/wandern/einatmen-ausatmen/besser-luft-holen-in-den-wiener-alpen - 24.01.2015

www.wieneralpen.at/wiener-alpenbogen/das-weltkulturerbe-semmeringebahn/bauten-die-geschichte-schrieben/ - 24.01.2015

www.bergfex.at/puchberg-schneeberg/ - 20.05.2014

www.no.e.gv.at/Presse/Pressedienst/Pressearchiv/112216_Tourismus.html - 30.01.2015

www.wiener-neustadt.gv.at/ - 30.01.2015

www.zauberberg.at/de/zauberberg/sommer/bikepark/ - 30.01.2014

www.wien-konkret.at/verkehr/auto/autobahnen/ausfahrten/a2/ - 26.01.2015

www.wissenswertes.at/index.php?id=semmering-schnellstrasse – 26.01.2015

www.unternehmen.nextbike.de/portrait/ - 10.08.2014

www.buckligewelt.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=221786571&detailonr=221786642 – 1.10.2014

www.fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn?application=INPUTGEN&genType=ADDRESS – 14.06.2014

www.google.at/maps - 14.06.2014

www.austriatourism.com/vereinsmitglieder/bundesministerium-fuer-wirtschaft-familie-und-jugend/ - 20.09.2014

www.no.e.gv.at/Wirtschaft-Arbeit/Wirtschaft-Tourismus-Technologie.html - 20.09.2014

www.no.e.gv.at/Wirtschaft-Arbeit/Wirtschaft-Tourismus-Technologie.html - 20.09.2014

www.wieneralpen.at/unterkuenfte/hotels/ - 22.09.2014

www.consilium.europa.eu/council/council-configurations?lang=de#tte - 22.09.2014

http://europa.eu/pol/trans/index_de.htm – 22.09.2014

www.bmvit.gv.at/verkehr/index.html - 25.09.2014

www.vcoe.at/de/ueber-vcoe/ueber-vcoe - 25.09.2014

www.noegv.at/Politik-Verwaltung/Kontakt-zur-Verwaltung/Abteilungen/LV_Abt_RU7.html - 26.09.2014

www.noevog.at/de/default.asp?tt=NOEVOG_R159&id=87009 – 27.09.2014

www.n-mobil.at/?p=9154 – 1.10.2014

www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/index.html - 1.10.2014

www.ecoplus.at/de/ecoplus/news/neue-strategie-fuer-den-bergtourismus-niederoesterreich - 2.10.2014

www.wieneralpen.at/app/ - 02.11.2014

<https://myampera.wordpress.com/2014/02/22/bundeslander-statistik/> - 14.01.2015

www.spektrum.de/lexikon/geographie/zentrale-orte-konzept/9211 - 25.02.2015

www.integral.co.at/de/sinus/milieus.php - 10.04.2015

www.wieneralpen.at/gut-zu-wissen/kunst-kultur/von-kafka-bis-may-literatur-und-theater-in-den-wiener-alpen/ - 10.04.2015

www.wieneralpen.at/gut-zu-wissen/kunst-kultur/wiener-alpen-wo-die-musik-spielt/ - 11.04.15

www.bmwfw.gv.at/Tourismus/InternationaleTourismusbeziehungen/Seiten/UNWTO.aspx - 11.04.2015

www.bmwfw.gv.at/Tourismus/Seiten/Tourismusstrategie.aspx - 11.04.2015

www.oebb.at/de/Reisen_in_Oesterreich/Niederoesterreich/Kombitickets/Kombitickets_Sommertraeume/index.jsp – 12.04.2015

www.50plus.at/bahnreisen/kombitickets-wintersport.htm– 12.04.2015

Sonstige Quellen:

Gschaider, M., Mitarbeiterin im Tourismusbüro Puchberg am Schneeberg (2014): Persönliches Interview. Puchberg. 7.7.2014

Schwarz, F., Bürgermeister der Gemeinde Bad Schönau (2014): Persönliches Interview. Bad Schönau. 7.7.2014

Pichler, E., Bürgermeister der Gemeinde Grimmenstein (2014): Persönliches Interview. Grimmenstein. 11.7.2014

Pichlbauer, J., Bürgermeister der Gemeinde St. Corona am Wechsel (2014): Persönliches Interview. St. Corona. 11.07.2014

Payer, M., Geschäftsführerin der Stadtmarketing & Tourismus GmbH (2014): Persönliches Interview. Wr. Neustadt. 28.7.2014

E-Mail:

Allmer, H. (2014): AW: Informationen für Masterarbeit

E-Mail: herbert.allmer@retter.at

Maier, M. (2013): AW: Daten Masterarbeit

E-mail: maria.maier@wieneralpen.at (2.5.2014)

9 Anhang

9.1 Leitfaden für Experteninterviews

Mit Hilfe des folgenden Leitfadens werden die Interviews geführt wobei die Fragen eine Stütze bilden, allerdings je nach Gesprächspartner abgeändert bzw. angepasst wurden.

- Wie sieht das aktuelle Mobilitätsangebot für Touristen in der Gemeinde aus? Sei es öffentlich, oder privat.
- Wie hat sich das Mobilitätsangebot in den letzten Jahrzehnten verändert?
- Gibt es Kooperationen im Bereich der touristischen Mobilität?
 - Wenn ja, welche sind das?
 - In welcher Form wird zusammengearbeitet?
- Werden Mobilitätsangebote in der Gemeinde vom Land gefördert?
- Existieren Mobilitätsangebote von Beherbergungsunternehmen? (Zum Beispiel Abholung durch Pensionsbesitzer?)
- Existieren Problemfelder im Bereich der touristischen Mobilität?
 - Gibt es eine hohe PKW Belastung?
 - Parkplatzprobleme?
 - Probleme des öffentlichen Verkehrs?
- Wie sieht die zukünftige touristische Entwicklung der Gemeinde aus?
- Der Tourismus als auch die touristische Mobilität werden sich zukünftig verändern. Wie wird man von Ihrer Seite aus darauf reagieren und sich anpassen?
- Welche Mobilitätsangebote wären zukünftig wünschenswert?
 - Welche Kooperationen wären dabei wünschenswert bzw. dafür notwendig?

9.2 Interview mit Monika Gschaider - Mitarbeiterin im Tourismusbüro Puchberg am Schneeberg

Das aktuelle Mobilitätsangebot existiert schon viele Jahrzehnte. Das ist einerseits die Zugsanbindung mit der ÖBB, die Zahnradbahn am Schneeberg und die Regionalbuslinien, die früher der Postbus waren und heute die privaten Verkehrsunternehmen Retter und Partsch übernommen haben. Innerorts gibt es dann auch noch den Taxibus.

Dieses Angebot ist aufeinander abgestimmt, so können etwa die Touristen die mit dem Zug ankommen, mit dem Bus dann weiter nach Losenheim. Es ist aber so, dass der Bus nicht jede Stunde fährt, sondern in der Früh 2-mal, mittags 1-mal und am Abend auch 2-mal, damit die Gäste wieder zurückkommen können. Es ist jetzt nicht so, dass das Angebot so gut aufbereitet ist, eher im Gegenteil, aber wir sind froh, dass wir das anbieten können. Was wir uns schon seit längerem wünschen, ist ein Wanderbus, der so verkehrt, dass Schneeberg Überquerungen möglich gemacht werden. Es existiert zwar aktuell eine Busverbindung, wo man nach Ternitz fährt, dann von dort mit dem Zug nach Payerbach und dann von Payerbach nach Reichenau mit dem Bus. Für den Gast ist das sehr mühsam und man braucht wirklich viel Zeit dafür. Wenn ein lokaler privater Verkehrsanbieter das übernehmen würde wäre das sehr gut. Es muss ja nicht jeden Tag sein, aber vielleicht jeden zweiten bzw. nur an den Wochenenden, das würde schon sehr viel bringen. Es wurde auch schon oft kommuniziert und an die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden herangetragen bzw. auch an die Wiener Alpen Tourismus GmbH. Es findet sich dann aber niemand der sich darum kümmert, oder das starten will bzw. die meisten denken, dass sie davon nicht profitieren werden und daher auch eine Investition nicht in Frage kommt. Von den Touristen würde so ein Bus aber sicherlich angenommen werden, da hat es auch schon Gespräche gegeben. Solange das in irgendeiner Form gefördert wird, könnte man so etwas auf jeden Fall umsetzen. Vorigen Sommer war eine Wandergruppe aus Deutschland da und die haben sich gewundert, dass es bei uns, so wie in den westlichen Bundesländern, keinen gratis Wanderbus gibt. Es gibt bei uns einfach diese Förderung nicht, dass Skifahrer und Wanderer gratis fahren.

Viele Touristen aus Deutschland kommen noch mit größeren Bussen. Das sind die Seniorenreisen, oder Wanderreisen, wobei die Nachfrage hier weniger wird. Da haben auch die größeren Beherbergungsbetriebe in Puchberg eine Kooperation mit diesen Bus- und Reiseunternehmen. Das wird von ihnen alleine übernommen und da tragen wir eigentlich nichts dazu bei. Die Gäste aus dem Osten reisen meist privat und mit dem eigenen PKW an.

Für Skifahrer gibt es in den Winter- und Semesterferien einen gratis Skibus, wobei dies der normale Linienbus ist. Die Gäste und Puchberger bekommen dafür Gutscheine, die bei der Firma Retter eingelöst werden können. Die Zahlung dieser Gutscheine übernehmen die Gemeinde und der Tourismusverein.

Eine Abholung von Touristen wird nicht von den Tourismusbetrieben in der Gemeinde angeboten, sondern von einem Taxibetrieb. Dieser bietet sogar Hausabholungen von Wien an, was vor allem im Sommer immer noch gefragt ist. Die Hotelbetriebe koordinieren sich dann mit diesem, sollten Personen zum Holen sein.

Aufgrund des mangelnden Angebots sind die Leute gezwungen mit dem eigenen PKW anzureisen und daher kommt es vor allem im Sommer zu einer hohen PKW Belastung und einem Parkplatzmangel. Es wurde erst voriges Jahr ein neuer Parkplatz eröffnet und es gibt auch ein Parkleitsystem, trotzdem kommt es aber zu Engpässen. Die Leute sind aber auch zum Teil selber schuld, denn Sie sind nicht bereit 2 Minuten zu gehen um die Schneebergbahn zu erreichen. Jeder kann aber nicht direkt vor der Bahn stehen, dann müssen Sie mit dem Zug anreisen!

Für die Fahrradfahrer gibt es Mountainbike-Strecken im Ort, die auch mit anderen zusammen hängen und daher fast bis nach Wiener Neustadt bzw. nach Neunkirchen führen. Mountainbiker kommen vor allem als Tagestouristen, wobei hier alle mit dem PKW anreisen, da die Mitnahme mit dem Zug nicht gut möglich ist. Radverleih für Touristen gibt es nur beim Schneeberghof, aber öffentliche Radverleihstationen, z.B. direkt am Bahnhof gibt es nicht. Es scheitert dabei vor allem an den Service Tätigkeiten. Man braucht immer irgendwen der die Räder wartet, wie z.B. Luft nachfüllen etc. und dafür findet sich dann schwer jemand, der das übernimmt. Es waren auch schon Firmen bei uns die das vorgestellt haben und umsetzen wollten, aber es hat sich keiner gefunden der das macht. Solang man daraus keinen eigenen Nutzen ziehen kann, wird sich auch niemand bereit erklären die Fahrräder zu warten. Wir könnten das dann auch ausreichend bewerben, das wäre überhaupt kein Problem.

Selbiges gilt auch für Car Sharing Angebote. Es lässt sich nicht verwirklichen, wenn sich niemand dafür findet der das über hat. Ich denke durchaus, dass Bedarf an solchen neuen Mobilitätsangeboten vorhanden ist, aber bei der Umsetzung scheitert es dann an den unterschiedlichsten Dingen, aber meistens am Geld.

Auf unserer Homepage werden die Anreisemöglichkeiten beschrieben, bzw. mittels Verkehrsspinne dargestellt. Spezielle Bewerbungen für die Möglichkeiten sich vor Ort fortzubewegen gibt es nicht. An diesen Faktor denken aber die wenigsten. Das vorhandene Angebot ist auch nicht so groß als das es sich auszahlen würde dafür Werbung zu machen. Der

Schneeberghof bewirbt das ohnehin auf seiner eigenen Seite und hat nicht die Kapazitäten die Räder auch an andere Touristen zu verleihen.

Ich glaube, dass die touristische Nachfrage in den Wiener Alpen wieder zunehmen wird, zwar wird der Aufenthalt kürzer sein, allerdings werden mehr Personen in die Region kommen. Gleichzeitig muss man diesen auch etwas anbieten können, dass sie sich vor Ort gut fortbewegen können, ohne das eigene Auto benutzen zu müssen. Dadurch könnten auch Gemeinden in der Umgebung profitieren.

Viele Mobilitätsangebote kommen gar nicht über eine Testphase hinaus, sollte das nicht gleich funktionieren. Man stempelt es gleich als unnötig ab und lässt dem auch keine Zeit um wachsen zu können. Bis die Touristen dann von dem Angebot erfahren, hat man es dann auch schon wieder eingestellt.

Konkrete Projekte und Kooperationen sind in nächster Zeit nicht geplant. Für die Zukunft wären die Initiierung eines Bike-Sharing Systems, der Ausbau des Skibusses und der vorher besprochene Wanderbus wünschenswert. Wobei ein Wanderbus der vielleicht nur innerorts verkehrt, schon fürs Erste ausreichen würde. Das muss auch kein großer Bus sein, da reicht sicherlich ein kleinerer aus. Wenn die Beherbergungsbetriebe eine Kooperation gründen und gemeinsam so ein Projekt finanzieren würden, wäre das ein gutes Angebot für die Touristen. Möglich und machbar ist vieles, aber ich denke, dass dazu auf jeden Fall Kooperationen notwendig sein werden, da es sonst für einen allein finanziell sicher nicht machbar ist.

9.3 Interview mit Ferdinand Schwarz - Bürgermeister der Gemeinde Bad Schönau

In den letzten Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, hat sich beim touristischen Mobilitätsangebot in der Gemeinde nichts verändert. Was man vorausschicken muss ist, dass Bad Schönau nicht mit der Bahn erreichbar ist. Wenn man den Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Wien bzw. aus dem größeren Umfeld erreichen will, ist das sehr kompliziert. Dies gilt auch für die Gäste aus dem Westen, bzw. Osten, sofern diese nicht mit dem eigenen PKW kommen, müssen sie auch über Wien anreisen. Viele touristische Gebiete der Wiener Alpen, haben sich vorwiegend so gut entwickelt, weil sie einen Anschluss an die Bahn hatten. So wie zum Beispiel die Region um den Semmering. Unsere Region, die östliche Bucklige Welt, hat nie über einen Bahnanschluss verfügt und daher ist die Anreise für unsere Gäste mit der Bahn relativ umständlich. Wenn man jetzt

zum. Beispiel von Salzburg anreist muss man zuerst vom West-Bahnhof zum Südbahnhof, wo man schon die Öffis, oder ein Taxi braucht, dann vom Südbahnhof nach Wiener Neustadt, dort muss man mit 70% umsteigen, dann von dort weiter zum Bahnhof Grimmenstein, das ist der nächst gelegene und dort steht man dann, weil nicht jeder Zug automatisch auch einen Bus weiter hat. Also die Anreise mit der Bundesbahn, die für viele touristische Gebiete in Österreich sehr wichtig war, war bei uns nie da. Also das Angebot hat sich in den letzten 50 Jahren, weder verbessert noch verschlechtert. Die wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit unserer Region brachte die Errichtung der Südbahn, selbst die Anreise mit dem Auto war vor 30 Jahren noch durchaus schwierig und man hat nur die Autobahn gehabt bis in den Raum Wiener Neustadt und dann alles Bundesstraße. Anfang der 80er ist dann die Südautobahn über den Wechsel ausgebaut worden und das hat dann doch eine spürbare Verbesserung gebracht, was jetzt die Anreise mit dem Auto betrifft. Im ersten Zug ist sie bis nach Seebenstein, dann Grimmenstein und weiterer Folge dann über den Wechsel gebaut worden. Bad Schönau liegt ca. 10km von der Abfahrt entfernt, also wir haben wir die Autobahn fast bis vor die Haustüre bekommen. Für die, die mit dem Auto anreisen ist das eine wesentliche Vereinfachung.

Da ich selber ein Transportunternehmen besitze, machen wir auch Gästetransfers. Aus diesem Grund bin ich auch in ihre Thematik interessiert, weil ich einerseits politischer Akteur und andererseits auch privater Verkehrsanbieter bin. Witzig ist, dass, obwohl früher die Anreise aus Wien wesentlich schwieriger ist als heute, ist trotz der heutigen Autobahn die Gesamtzeit der Abholung relativ gleich geblieben, da man die Zeit die man durch die Autobahn gewinnt, im städtischen Verkehr wieder verloren geht, z.B. durch Staus. Also trotz der ausgebauten Straße ist die Anreise nicht unbedingt merklich schneller geworden.

Was für unsere Gäste immer wichtig war und heute noch ist, ist die Linienbusverbindung von Wien, Wiener Neustadt, Bad Schönau und Kirchsschlag in das Burgenland, die von der Firma Blaguss betrieben wird. Dieser Linienbusverkehr wird auch von einzelnen Gästen in Anspruch genommen, wobei man sagen muss, von der Fahrzeit und der Fahrrichtung ist dieser Bus eher auf die Pendler ausgerichtet die die Region verlassen und in Wr. Neustadt oder Wien arbeiten. Also in der Früh gibt es bessere Verbindungen hinaus und am Abend gibt es dann die Möglichkeit wieder zurück zu kommen. Im touristischen Sinn ist das nicht ideal, denn der Gast will eher am Vormittag her kommen und am frühen Nachmittag wieder weg fahren. Darauf hat die Firma Blaguss auch reagiert und eine Linie installiert, die in der Früh, so um 9 in Wien weg fährt und am

Nachmittag wieder retour fährt. Also theoretisch ist das ein Angebot, für Touristen die nicht mit dem Auto anreisen können, oder wollen bzw. die Bahnreise zu kompliziert und das Taxi zu teuer ist. Die Akzeptanz und die Bereitschaft der Menschen, speziell der Touristen, mit dem Autobus anzureisen immer weiter zurückgehen. Das ist sicherlich auch darauf zurück zu führen, dass innerorts bzw. im Umgebungsbereich die öffentliche Erschließung auch nicht sehr gut ist. Die Gäste aus Wien sind von daheim verwöhnt, dass dort jederzeit ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Dass dies am Land nicht so ist, verwundert sie manchmal.

Es ist vor allem eine Frage der Bequemlichkeit, denn mit dem Auto braucht man ungefähr eine Stunde aus Wien und mit dem Autobus ca. 1 ½ Stunden. Wien ist aber eine große Stadt und wenn der Floridsdorfer am Südbahnhof zum Autobus anreisen muss, braucht dieser wahrscheinlich schon eine halbe Stunde und dann muss er in Wiener Neustadt wieder umsteigen. Die Ansprüche der Touristen und das Bequemlichkeitsdenken sind so ausgeprägt, dass die Nutzung von einem öffentlichen Verkehrsmittel unattraktiv erscheint.

Ein wesentlicher Faktor für einen Kurort, der vor allem jene Touristen anspricht die ein körperliches Gebrechen bzw. ein höheres Alter besitzen, ist nicht die Reisezeit, sondern der Transport des Gepäcks von meiner eigenen Haustür zur Destination bzw. zu meinem Hotel. Nach dem diese Marktlücke schon relativ früh erkannt worden ist, hat sich in den 50er Jahren ein Abholdienst etabliert. Dieser holt vor allem Gäste aus Wien, da die Mehrheit von dort stammt.

Die Dienstleistung wird extern angeboten und nicht von den Fremdenverkehrsunterkünften übernommen, so wie etwa mein Betrieb. Das Angebot wird allerdings mehr oder weniger von den Hotels beworben und die Gäste werden auch darauf aufmerksam gemacht, dass es so ein Angebot gibt und es wird von etwa 10% aller Gäste in Anspruch genommen. Die Tendenz ist aber eher rückläufig.

Wir haben vor einiger Zeit auch eine Gästebefragung gemacht, wo eruiert wurde wie die Gäste nach Bad Schönau kommen und da haben wir festgestellt, dass die überwiegende Zahl der Kurtouristen entweder selber fährt, oder gebracht wird. Ein paar fahren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und wie schon vorher erwähnt 10% fahren mit einem Abholdienst.

Wenn ich die Umsatzzahlen meines Unternehmens betrachte und mit der steigenden Zahl der Gäste gegenüberstelle, dann steht die Entwicklung in keinem Zusammenhang mit der Frequenz

der Touristen. Es hat vor einigen Jahren noch zwei Unternehmen gegeben, aber es ist für einen alleine schon fast finanziell nicht mehr tragbar und für ein zweites noch schwerer.

Zum Teil liegt das sicher auch an den wenigen Kooperationen und der Bewerbung, denn wenn ich öfter mit Gäste spreche, dann erzählen sie mir, dass sie von dem Abholservice nichts gewusst haben. Oft stehen die Gäste am Bahnhof Grimmenstein und fragen wie man nach Bad Schönau kommt und bekommen dann oft die abenteuerlichsten Auskünfte. Diese sagen dann, wenn sie das gewusst hätten, dass es einen Abholdienst gibt, hätten wir diesen in Anspruch genommen. Natürlich kann man die Bewerbung verbessern insgesamt aber denke ich, ist das Angebot aber schon bekannt.

Für die Mobilität innerhalb der Region bieten wir und auch die Betriebe in Absprache mit uns Ausflugsfahrten an. Auch diese Ausflugsfahrten nehmen aber stark ab, weil wir zum richtigen Kurort werden und aufgrund dessen die Kurgäste stationär im Kurhaus bleiben und nicht die Zeit haben touristische Unternehmungen zu starten. Da verbleibt nur das Wochenende, aber da ist oft der Gästewechsel, da haben wir aber dann unser Abholservice. Die Beherbergungsbetriebe haben dann eigenes Unternehmen gechartert, das jeden Samstagnachmittag eine Rundfahrt anbietet und ein Hotel hat uns gechartert und wir machen daher auch einmal am Wochenende so einen Ausflug. Früher war das noch anders, da sind wir dreimal die Woche mit zwei Autos gefahren und haben Ausflüge bis nach Graz und bis zum Plattensee gemacht, aber das geht heute nicht mehr, da die Behandlungen des Kurgastes den ganzen Tag in Anspruch nehmen.

Große Kooperationen gibt im Bereich der Mobilität gibt es nicht, einzig das Projekt E-mobil Bucklige Welt haben wir mit den Nachbargemeinden gestartet. Im Zuge des Konzeptes wurden E-Bike Strecken in der Region Bucklige Welt definiert und bei uns bieten alle Kurbetriebe und einige Privatbetriebe E Bikes zum Verleih an. Entlang dieser Wegstrecken, wobei man zu diesen sagen muss, dass dies keine expliziten Radwege sind, sondern Landes- und Gemeindestraßen, besteht die Möglichkeit diese E Bikes auszuborgen, aufzuladen, oder aber auch die ganzen Akkus zu tauschen. Die Topographie der Buckligen Welt war mitunter ein Grund, warum wir uns für E-Bike entschieden haben, denn so können weniger sportliche und ältere Gäste dieses Angebot auch in Anspruch nehmen. Unabhängig davon gibt es ein Mountainbike-Netz in der Region auch. Alle Gemeinden dieses Projektes haben sich dazu verpflichtet öffentliche Elektrotankstellen zu errichten um die Räder laden zu können. Unseres befindet vor dem Gemeindeamt, dort kann man auch ein E-car aufladen.

Also die Belastung mit PKW ist aufgrund der Entfernung des Ortszentrums zur nächsten höherrangigen Straße im speziellen beim Lärm nicht so groß. Beim touristischen An- und Abreiseverkehr ist die Belastung auch nicht so groß, da alle großen Fremdenverkehrsbetriebe Parkhäuser und Tiefgaragen gebaut haben und daher die Autos quasi unterirdisch verschwinden und es auch für Besucher ausreichend Parkraum gibt. Da der Großteil der Gäste Kurgast ist und dadurch nur Samstag, oder Sonntag Zeit ist etwas zu unternehmen, kann es sein, dass dieser das Auto auch drei Wochen lang nicht angreift. Es gibt vereinzelt Probleme mit ambulanten Gästen die zwar hier Behandlungen machen, aber nicht hier wohnen. Im Zentrum kann es hier zu Parkplatz Problemen kommen, aber das ist marginal.

Manche Gäste hätten gerne eine Ausweitung der Abholservices nach Graz, aber wir sind ein privates Unternehmen und bekommen weder vom Land noch von den Kurbetrieben irgendeine finanzielle Unterstützung und das ist dann eine Frage der Wirtschaftlichkeit. Konzepte wie zum Beispiel Anrufsammeltaxis gibt es im Raum Erlach, wo sich die Gemeinden zusammengeschlossen und das initiiert haben, aber das zielt eher auf die Einheimischen ab, als auf den Touristen. Dafür sind wir als Gemeinde selbst viel zu klein.

Zukünftig wird sich die Tourismusedwicklung weiterhin auf den Kurtourismus fokussieren, da macht es nicht viel Sinn sich auf andere Themen zu spezialisieren. Die Leute die schon heute auf Kur kommen werden immer jünger und ich denke das wird auch zukünftig so sein. Das bringt natürlich auch mit sich, dass diese mobiler sind und daran müssen wir uns anpassen. Der Anteil der Gäste die mit dem eigenen PKW kommen wird auch immer größer, gleichzeitig wird aber auch eine leichte Tendenz spürbar, dass es viele junge städtische Bewohner gibt, die keinen Führerschein haben, da sie ihn einfach aufgrund des gut ausgebauten Öffi-Systems in Wien nicht benötigen. Somit sinkt auch die Zahl derjenigen Personen die einen eigenen PKW besitzen. Es könnte dazu führen, dass immer mehr Gäste Carsharing Angebote und Mitfahrzentralen benutzen. Die Elektromobilität wird sicherlich auch weiter in der Gemeinde ein Thema sein, wir haben auch schon die Ladestationen für E-cars, vielleicht lässt sich das auch mit einem Car Sharing kombinieren. Es gab auch eine Studie bei der die Bedürfnisse der Gäste im Bereich der Mobilität abgefragt wurden, wo sich herausgestellt hat, dass solche Abholdienste wie sie wir anbieten, in Zukunft verstärkt nachgefragt werden. Das Problem ist aber, dass das Bewusstsein für die Kosten für so eine Dienstleistung in den Hintergrund gerät und das wird auch immer mehr verschärft durch die Billig-Flug-Angebote. Solche Unternehmen können aber nur bestehen wenn

sie wirtschaftlich funktionieren. Von Seiten des Landes wird das aber nicht immer positiv beeinflusst, da solche Mobilitätsangebote nur auf Vereins Basis gefördert werden. Sprich wo ein Verein gegründet wird, wo das Auto mit 50% gefördert wird und dann fahren Vereinsmitglieder unentgeltlich. Der ansässigen Wirtschaft wird dadurch das Leben nicht viel leichter gemacht. Bei solchen Konzepten muss ein lokales Transportunternehmen eingebunden werden. Wenn ich aber 0% Förderung bekomme, muss ich das kalkulieren.

Ich weiß aber auch, dass ich als Politiker die Aufgabe habe die Personen im Gemeinderat zu sensibilisieren, dass wir unsere Angebote verbessern und anpassen müssen. Sonst passiert es irgendwann mal, dass die Leute keine andere Möglichkeit zur Anreise in die Gemeinde als den eigenen PKW haben.

9.4 Interview mit Engelbert Pichler - Bürgermeister der Gemeinde Grimmenstein

Gemeinden der gemeinsamen Region Bucklige Welt haben E- Bikes angekauft, die man tageweise, oder wochenweise mieten kann und entlang von Radrouten gibt es Servicestationen bei denen man die Akkus aufladen und tauschen kann. Der Tourist ist daher nicht gezwungen sein Rad mit zu nehmen, sondern vor Ort ausleihen kann. Die E Bikes wurden gewählt damit auch weniger Geübte diese Möglichkeit nutzen können.

Weiters haben wir ein Projekt gestartet in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium. Es trägt den Namen Emorail und wir haben dabei 3 Elektrofahrzeuge am Bahnhof Grimmenstein installiert. Diese sind für einen Pendler fix verliehen und unter Tags werden diese von Nutzern vor Ort verwendet. Dieses Projekt zielt aber eher auf die Arbeiter ab und eher weniger auf die Touristen. Radverleihe haben wir auch, speziell in den Sportgeschäften und in den Hotels. Sonst gibt es im Bereich touristische Mobilität keine speziellen Angebote bzw. Kooperationen.

Im Pitztal sind wir der zentrale Bahnhof und dadurch gibt es von vielen Tourismusbetrieben das Angebot, dass sie Touristen vom Bahnhof gratis holen und auch wieder bringen. Mit Hilfe eines Mobilitätstages im September soll der Bevölkerung die Vorteile der Bahn und der damit verbundenen guten und schnellen Erreichbarkeit von Wien, näher gebracht werden. Das spielt jetzt nicht nur in den touristischen Bereich hinein, gehört aber durchaus dazu. Es soll die Bahn, als Verbindung von Wien mit unserer Region aufwerten, in dem man die Vorteile aufzeigt. Vor allem die älteren Touristen die nicht mehr mit dem PKW fahren haben Angst vor dem

Fahrkartenautomaten und haben auch keine Erfahrung mit Touch Screens. Diese Scheue versuchen wir ihnen dabei zu nehmen. Da wir vor allem mit dem Reha Zentrum für Herz und Kreislauf auf ältere Gäste abzielen, ist dies ein wichtiger Punkt.

In der Gemeinde gibt es auch ein Unternehmen der Gäste von Wien abholt, ansonsten versuchen wir eigentlich die Bahn zu bewerben, damit sie damit mit bis zum Bahnhof Grimmenstein fahren. Von dort werden sie dann abgeholt. Wir haben bei dem Reha Zentrum so drei Wochen Schwerpunkte bei Ankünfte und Abreise und da legen wir viel Wert darauf, dass man es schafft, mit öffentliche Verkehrsmittel anzureisen.

Das Problemfeld bei uns ist sicherlich, dass unser Ort zweigeteilt ist. Wir haben den Bahnhof hier unten im Ortszentrum von Grimmenstein und dann gibt es noch den Ortsteil Hohegg, der 4km entfernt am Berg oben ist. Dort müssen sehr viele Leute hinauf und bei den öffentlichen Verkehrsmitteln haben wir nur am Vormittag drei Busse und dann am Nachmittag drei Busse die fahren. Wenn man einen Bus versäumt kann es sein, dass man zwei bis drei Stunden warten muss und da sind schon Gäste an uns herangetreten und haben gefragt, ob wir da nicht etwas daran ändern können, damit der Bus öfter fährt. Das Busunternehmen entgegnet dann immer, dass er so oder so nur für 4 bis 5 Personen fährt und daher schon jetzt so unwirtschaftlich fährt dann kann ich schwer argumentieren, dass sie noch einen Bus einschieben sollen. Wenn sei keine fixe Linie bedienen müssten, würden sie vielleicht noch seltener fahren.

Es auch so, dass wir aufgrund der hohen Nächtigungs- und Ankunfts zahlen durchaus eine hohe PKW Belastung haben. Wir haben zwei große Park and Ride Anlagen entlang des Bahnhofs geschaffen und auch eine bei der Kreuzung zu der Straße nach Hohegg, so das man hier vielleicht einen Ausgangspunkt für eine Mitfahrzentrale zu schaffen. Vorwiegend aber ist das für die Angestellten des Rehazentrums angedacht. Eine Herausforderung ist sicherlich den öffentlichen Verkehr bei uns in der Region attraktiver zu machen, das man ihn besser bewirbt und das man den Touristen klar macht, dass die Anreise mit dem Zug Sinn macht und das wir mit Taxis und anderen Linien, die Anreise zwischen Wohnort und Unterkunft problemlos abwickeln können. Es ist auf jeden Fall eine Sache der Bewusstseinsbildung, die man verbessern kann. So etwas wie den Mobilitätstag soll öfter stattfinden, das wäre meiner Meinung nach ein erster Schritt. Es ist auch so, dass die ganzen Bahnhöfe im Pitztal nicht mehr besetzt sind und da muss man sich jede Verbindung mühsam raussuchen und es gehört generell die Infrastruktur verbessert.

Man muss das ja auch langfristig umweltpolitisch sehen, dass es nicht ewig so weiter gehen kann. Wir haben entlang der Autobahn immer wieder die Beschwerden der Lärmbelästigung, da haben wir erst vor kurzem eine Messung gemacht. Es muss da kurzfristig bis mittelfristig Maßnahmen geben, damit man dies einschränken kann. Dieses Wachstum des MIV muss eingedämmt werden.

Da wir uns auch zukünftig auf den sanften Tourismus spezialisieren wollen ist es nur naheliegend, dass wir uns auch für sanfte Mobilität einsetzen. Wir wollen uns dabei auf Wandertourismus und Naturerlebnis fokussieren und da ist es auch notwendig die Mobilität dementsprechend darauf auszurichten. An der Aufenthaltsdauer der Wandertouristen wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Das werden weiterhin Tagestouristen bzw. Wochenendtouristen sein. Für diese gibt es auch schon die Abholtaxis, die Wanderer von deren Ankunftspunkten holt. Natürlich bleibt auch der Kurtourismus weiterhin ein wichtiger Punkt. Zusätzlich wollen wir auch die umgebenden Gebiete ein bisschen einbinden und damit Werbung machen, dass wir zentral liegen und von hier aus viele Ausflüge machen kann. Auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Es gibt auch schon gegenwärtig Tourismusbetriebe die Ausflüge in der Region machen, einer davon befindet sich in Zöbern. Die machen jeden Tag mit den Gästen Ausflüge, unter anderem auch nach Wien oder in die Steiermark.

Zukünftig soll auf jeden Fall der Trend der E-Mobilität in der Gemeinde noch verstärkt werden und wir wollen uns da auch daran anpassen. Wir wollen dann noch mehr Photovoltaik Anlagen installieren, damit man die Elektrofahrzeuge mit sauberem Strom speisen kann. Da wären auch zukünftig weitere Kooperationen wünschenswert um das auch umsetzen zu können. Wir werden aufgrund der guten Anbindung mit der Bahn auch weiterhin ein zentraler Punkt in der Region bleiben. Durch die Erweiterung des Verkehrsverbunds Ost erwarte ich mir eine bessere Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten damit man den Öffentlichen Verkehr noch ein wenig schlagkräftiger und effizienter gestaltet. Die optimale Anpassung wird aber noch ein bis zwei Jahre dauern.

9.5 Interview mit Josef Pichlbauer - Bürgermeister der Gemeinde St. Corona am Wechsel

Früher war es so, dass doch viele Gäste mit der Bahn angereist sind, also mit der Aspangbahn bis nach Aspang und dann von dort weiter mit dem Bus nach St. Corona. Das zweite Angebot war, dass wir zwei Taxi Unternehmen in der Gemeinde hatten, die die Leute mit Gepäck usw. direkt

von Wien geholt haben und direkt zum Beherbergungsbetrieb nach St. Corona gebracht haben. Das war die Firma Farner in Unternberg, die existiert auch heute noch. Während der Hochblütezeit des Tourismus bei uns sind sie mit zwei bis drei Busse, zwei bis drei Mal die Woche nach Wien hinein gefahren. Er fährt auch heute noch mit Kleinbussen, aber nicht mehr so häufig wie vorher und vor allem eher bei Veranstaltungen. Derzeit ist es so das Sie die Aspangbahn gut ausgebaut haben, die besteht weiterhin und dann ab Aspang Markt mit dem Bus der Firma Retter, die die Post-Bus Linien übernommen hat. Die Zusammenarbeit zwischen den Bundesbahnen und der Firma Retter funktioniert gut und die stimmen sich auch aufeinander ab. Wir haben als Gemeinde auch darauf geschaut, dass das mit die Schulzeiten zusammenpasst und oft decken sich diese Zeiten auch mit den Tourismusnotwendigkeiten. Der Großteil der Gäste, muss man aber sagen reist heute mit dem eigenen Auto an, weil es für sie einfach bequemer ist. Große Kooperationen im Bereich der Mobilität haben wir nicht. Fahrradverleih im Ort besitzen wir keinen, das gibt es unten in Kirchberg. Für die Skifahrer hat es einen Skibus gegeben der von Unternberg ins Ortszentrum von St. Corona und zur Talstation des Sesselliftes verkehrt ist.

Beherbergungsbetriebe, wie z.B. der Ödenhof, besitzen einen eigenen Kleinbus und holen damit die Gäste ab. Zusätzlich machen sie auch Ausflüge mit den Touristen. Also das ist eine besondere Serviceleistung an den Kunden im Haus. Für Wanderer gibt es ein Abholangebot von den Pensionen und Hotels bzw. von den Taxiunternehmen, dass muss sich aber der Gast natürlich selber organisieren. Trotz unserer Abgeschlossenheit und der Gemeindegröße kann sich das Angebot schon sehen lassen. Ansonsten fallen mir im Bereich Mobilität jetzt keine Kooperationen ein bei uns.

Also Problemfelder im Bereich der Mobilität sind gegenüber der Gemeinde jetzt noch keine angesprochen worden von den Touristen. Gefordert sind hier die Beherberger, die mit den Kunden Kontakt aufnehmen und ihnen sagen wie sie am besten zu uns kommen und das auch ohne eigenen Auto. Generell die Tourismusbetriebe insgesamt. Es ist aber so, dass wir eine hohe PKW Belastung an spitzen Tagen haben und es dadurch zu Engpässen bei den Parkplätzen kommt. Vor allem während der Hochblüte im Winter war das ein massives Problem, da haben die Gäste entlang der Straße im Ortsgebiet geparkt und da ist es auch zu Behinderungen für die Einheimischen gekommen, da diese nicht aus ihren Ausfahrten raus konnten, bzw. auch bei der Schneeräumung. Also wir hatten da wirklich sehr große Probleme und das war natürlich auch

erdrückend für die Bewohner, aber auch für den Gast. Es geht dann ein gewisser Komfort verloren, wenn ich 500-600 Meter mit meiner Ausrüstung zur Talstation des Liftes wandern muss.

Im Sommer hat es diese Probleme nicht gegeben, weil auch weniger Autos da waren. Aktuell sind die Probleme nicht mehr so groß, da wir uns ja jetzt touristisch neu aufstellen und der Sessellift abgebaut wird.

Im neuen Tourismuskonzept wird das Kinderskiland in Unternberg mit einem neuen ca. 300m langen Tellerlift und zwei Förderbänder ausgebaut. Ein neues Infrastrukturgebäude wird errichtet, wo Kloanlagen und Aufenthaltsräume darin enthalten sind. Das wird auch schon im Winter 2014/2015 in Betrieb gehen. Zusätzlich wird auch eine neue Sommerrodelbahn errichtet. Also es hat früher schon eine gegeben, die ist aber nicht mehr auf den neuesten technischen Stand. Im Bereich Mobilität wird geschaut, dass die vorhandenen Parkplätze erweitert bzw. so gestaltet werden, dass man da auch mit Bussen und PKW ausreichend Platz findet. Damit will man auch der vorher besprochenen Problematik entgegenwirken. Es wurden auch Hochrechnungen angestellt wie viele Personen erwartet werden und anhand dieser Zahlen wurden die Ausmaße für den Parkplatz errechnet. Da der Sessellift abgebaut ist, wird auch der Skibus eingestellt. Einzig die Skischule von St. Corona organisiert dann Busse aus Wien raus für die Kinder. Das wird dann in Absprache zwischen den Kunden, dem Busunternehmen in Wien und der Skischule ablaufen.

Der letzte Punkt des Tourismuskonzeptes zielt dann auf den Wandertourismus ab, da wollen wir einen Erlebniswandertag bzw. Themenwanderweg am Kampstein machen. Weiters soll auch noch ein Motorikpark errichtet werden, dort können Kinder entlang von verschiedenen Stationen Gelenkigkeit, Balance und Körpergefühl trainieren.

Die Abstimmungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, jetzt speziell mit der Busfirma, werden nach der Fertigstellung stattfinden. Erst dann wird man sehen, wann ist die Rodelbahn bzw. das Kinderskiland in Betrieb und wann reisen die meisten Gäste an. Sobald wir hier genauere Informationen haben werden wir sicherlich mit den Verantwortlichen sprechen um das Angebot daran anzupassen und auch in weiterer Folge mit den Bahnzeiten abzustimmen. Vielleicht auch mit den Wiener Alpen, oder Mobilitätszentrale Kontakt aufnehmen und das zu koordinieren.

Wir haben auch einen eigenen Gemeinderat erlassen, der sich mit dem Bereich Mobilität beschäftigt und hier zukünftig auch den Kontakt mit der Wiener Alpen GmbH sucht, um diese bei

uns zu verbessern. Es mit diesen auch immer Rücksprache um herauszufinden, wo es noch Wünsche und Probleme gibt. Wir sind da auf jeden Fall sehr aktiv.

In der Buckligen Welt gibt es schon Entwicklungen im Bereich E-Mobilität, wir sind da eher noch im Stadium der Überlegung bzw. der Auslotung der Machbarkeit. E-Tankstelle gibt es bei uns noch nicht. Man muss sich fragen ob das bei uns viel Sinn macht. Ich weiß, dass das vom Land unterstützt wird, also könnte man die finanziellen Mittel dafür vielleicht aufbringen. Da ja Aspang der nächste Bahnhof ist, würde sich ein E-Carsharing Projekt wie in Grimmenstein sicherlich anbieten, aber wie gesagt sind wir da eher noch im Anfangsstadium und müssen erst, sofern es wirklich umsetzbar ist und sich rentiert, Kooperationspartner suchen, denn für uns alleine ist dies sicher nicht machbar. Wenn dann müsste das auf jeden Fall in Kooperation mit der Gemeinde Aspang Markt passieren. Ich denke schon, dass wir davon auch profitieren könnten. Aber ich weiß, dass wir in diesem Bereich Überlegungen anstellen, wie kann ich es dem Touristen so einfach wie möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach St. Corona zu kommen. Und natürlich muss dieses Angebot auch billig sein, ansonsten reist der Gast erst recht mit dem PKW an und die damit verbundenen Belastungen bleiben bestehen. Das Bewusstsein dafür, dass man da etwas ändern muss ist sicherlich da und daran muss man aufbauen.

Sie haben mit mir einen Interviewpartner gefunden, der ganz genau weiß, dass diese Art und Weise wie wir wie in den letzten Jahrzehnten mit der Natur umgehen so nicht weiter gehen kann. Sprich im Bereich Mobilität und die damit verbundenen negativen Einflüsse muss sich etwas ändern.

9.6 Interview mit Maria Payer - Geschäftsführerin der Stadtmarketing & Tourismus GmbH Wiener Neustadt

Also innerorts haben wir natürlich unser Busliniennetz bzw. Taxiunternehmen, die für die Mobilität vor Ort zuständig sind. Die Erreichbarkeit mit der Bahn ist für die Anreise der Touristen sehr gut. Das öffentliche Mobilitätsangebot wird dann noch mit Fahrradverleih ergänzt. Die Firma Beinwachs organisiert Busreisen für Einheimische, wobei diese nicht in die Wiener Alpen führen soweit ich weiß. Früher hat dieser im Winter die Kinder von Wiener Neustadt nach St. Corona zum Skifahren geführt und dann auch wieder zurück gebracht, aber ob es das heute noch gibt weiß nicht. Kooperationen im Bereich Mobilität wüsste ich nicht, dass es welche gibt. Die finanzielle Lage der Stadt macht es unmöglich irgendwelche Zahlungen für Kooperationen

auszugeben, da müssen wir vorab selber schauen, dass wir den eigenen Tourismus stärken bevor wir in andere Projekte mit investieren. Das ist in unserem Budget einfach nicht drinnen. Es gibt bei uns auch keine Tourismusbüros bzw. Beherbergungsbetriebe, die Fahrten in die Region anbieten. Wir haben zwei größere Hotels und die sind wirtschaftlich auch nicht so gut aufgestellt um sowas anbieten zu können.

Bei uns dominiert wenn dann der Tagestourismus, wobei die größten Zugpferde sind die Messen und ihre Besucher bzw. die Aussteller. Natürlich würde sich aufgrund der Lage der Stadt rund um vieles anbieten was man machen kann, aber dazu fehlen im Moment die finanziellen Mittel dazu. Das Einzugsgebiet sind 315000 Einwohner die binnen 50 Minuten Wiener Neustadt sowohl öffentlich als auch mit dem Auto erreichen können. Also die Erreichbarkeit mit den Öffis ist nicht schlecht, von hier aus in die Region Wiener Alpen, sieht die Sache dann schon wieder anders aus.

Angedacht im Bereich Mobilität ist sicherlich etwas, aber es ist alles eine Budgetfrage. Mit dem Geld das ich zur Verfügung habe, kann ich gerade mal das innerstädtische Angebot abdecken, also ist für neue Konzepte und Projekte für die regionale touristische Mobilität kein Geld mehr übrig. Also es ist so, dass wir erst wieder den Tourismus in der Stadt stärken müssen, bevor wir uns über solche Sachen Gedanken machen können.

Es würden sich auf jeden Fall anbieten, man könnte sich die Leute gegenseitig hin und her schicken, denn es gäbe genug was man in der Umgebung machen kann. Zum Beispiel am Vormittag Thermenbesuch in der Therme Linsberg Asia, dann Mittagessen in Wiener Neustadt und dann Nachmittag zur freien Verfügung und am Abend zum Heurigen in Lanzenkirchen. Dahingehend versuch ich etwas zu machen und auch vielleicht ein Busunternehmen dafür zur engagieren, aber Kooperationen eingehen ist wegen unserer finanziellen Lage noch schwierig. Wenn man so etwas anbietet wollen die anderen Gemeinden gleich, dass man zur Region Thermengemeinden beiträgt und dass wollen wir uns im Moment noch nicht leisten. Das kostet uns gleich mal 5 bis 10000 Euro und genau mit diesem Geld könnte ich genau diese Dinge finanzieren. Das Geld hab ich nicht und daher kommen wir hier nicht in die Gänge. Am Ende des Tages ist alles eine Budgetfrage. Da Wiener Neustadt die höchst verschuldete Stadt in Niederösterreich ist, hab ich dafür kein Geld. Das Geld das ich habe stecke ich lieber in unsere Stadt.

Mobilitätskonzepte werden erst dann attraktiv, wenn der Tourismus in der Stadt wieder besser aufgestellt ist. Die Frage ist auch, ob ein privater Verkehrsbetrieb heute noch überleben kann. Egal was der macht, sei es mit Rikscha fahren usw., da wird es schwierig. Der eigene PKW hat dazu viel zu große Bedeutung.

Die Thermengemeinden hätten gern einen Bus der regelmäßig durch die Region und nach Neustadt fährt, aber das ist alles eine Finanzierungsfrage und die haben die Kohle nicht, wenn wir sie auch nicht haben.

Es tut mir leid, dass ich ihnen da keine besseren Informationen geben kann, aber so sieht die aktuelle Situation in der touristischen Mobilität in Wiener Neustadt und im Umgebungsbereich aus. Also mir ist durchaus bewusst, dass hier noch viel Aufbauarbeit zu leisten ist. Man hat da in den letzten Jahren einiges verabsäumt. Wenn wie sie in drei oder fünf Jahren wieder kommen und noch mal fragen werden wir wahrscheinlich schon wo anders stehen. Nur die Dinge brauchen Zeit um sich zu entwickeln.

Zusammenfassung

Die Freizeit-, Urlaubs- und Geschäftsreisen haben in den letzten Jahrzehnten zugenommen und damit auch die Ansprüche der Bevölkerung jederzeit flexibel touristisch mobil zu sein. Aktuell bietet vielerorts nur die Anreise mittels PKW diese Möglichkeit, da die Angebote des öffentlichen Verkehrs diese Flexibilität nicht gewährleisten. Um ein gutes Mobilitätsangebot für Touristen zu schaffen sind viele unterschiedliche Akteure notwendig, die miteinander kooperieren und interagieren.

Die folgende Arbeit widmet sich der Touristischen Mobilität in der Tourismusregion Wiener Alpen, ihrer zukünftigen Entwicklung und der dahinter stehenden den Akteurs- und Kooperationsstrukturen. Der Tourismus in den Wiener Alpen begann vor ca. 150 Jahren durch die Errichtung der Südbahnstrecke. Seither haben sich die touristische Mobilität und die damit verbundenen Akteure, sowie deren Kooperationen verändert. Aufgrund der Trends im Tourismus und der Mobilität werden auch weiterhin Veränderungen stattfinden. Die vorliegende Masterarbeit befasst sich mit der folgenden Fragestellung:

Wie wird sich die Tourismusmobilität in den Wiener Alpen zukünftig entwickeln und welche Akteure sind an der Entwicklung beteiligt?

Das aktuelle Bild der Akteurs- und Kooperationsstruktur in den Wiener Alpen zeigt, dass eine Anpassung an die zukünftigen Entwicklungen der Touristischen Mobilität nur vereinzelt lokal stattfindet. Alternative Angebote zum motorisierten Individualverkehr sind nur bedingt vorhanden. Sollte sich in Zukunft an dieser Situation nichts ändern, werden aufgrund der Zunahme der touristischen Aktivität in den Wiener Alpen die negativen Einflüsse des PKW Verkehrs noch weiter steigen. Persönliche Interviews mit relevanten Akteuren haben gezeigt, dass sie sich dieser Problematik bewusst sind. Neue Ideen scheitern allerdings oft an der Kooperationsbereitschaft bzw. den finanziellen Möglichkeiten. Eine angepasste Entwicklung benötigt allerdings eine Vielzahl verschiedener Akteure und Institutionen um in Zukunft ein Mobilitätsangebot zu stellen, das einerseits den Ansprüchen der Touristen entspricht und andererseits auch umweltverträglich ist.

Abstract

The activity of tourists travel have increased in recent decades and therefore the claims of the population to be flexible touristy mobile at any time. Only the car can guarantee this flexibility and the public transport, is not able to do so. In order to create a good mobility offer for tourists many different actors are involved, who cooperate and interact.

The following work is dedicated to the tourist mobility in the region Vienna Alps and the underlying stakeholder and cooperation structures. The tourism in the Viennese Alps began about 150 years ago by the construction of the Southern Railway. Since then the tourist mobility and the related actors and their cooperations have changed. In case of the trends in tourism and mobility changes will continue to take place. This master thesis is concerned with the following question:

How do the tourism mobility in the Viennese Alps will develop in the future and which actors are involved in the development ?

The current image of the stakeholder and structure of cooperation in the Viennese Alps shows that adaptation to the future development of tourist mobility occurs only sporadically and locally. Alternative offers to the private motorized transport are only partially available. If in the future this situation will not change, the negative effects of car traffic will continue to rise due to the increase in tourist activity in the Viennese Alps. Personal interviews with relevant stakeholders have shown that they are aware of this problem. However, new ideas often fail on the readiness for cooperations and the financial possibilities. However, a customized development requires a variety of different actors and institutions to provide in the future a mobility offering that corresponds both to the needs of tourists and on the other hand is also environmentally friendly.

Persönliche Daten:

Name: Hochreiter
Vorname: Günther
Titel: BA
Adresse: Vivenotstraße 38; 3180 Lilienfeld
E-Mail: g.hochreiter@gmx.net
Telefon: 0664/9131693
Geburtsdatum/-ort: 16.03.1988; Lilienfeld
Staatsangehörigkeit: Österreich



Ausbildung

1994-1998	Volksschule Lilienfeld
1998-2002	Hauptschule Lilienfeld
2002-2006	BORG St. Pölten (Fachrichtung Naturwissenschaften)
2006-2007	Zivildienst Rotes Kreuz Lilienfeld
2007-2011	Bachelorstudium „Geographie und Regionalforschung“ an der Universität Wien
2011-heute	Masterstudium „Raumforschung und Raumordnung“ an der Universität Wien

Praktische Erfahrung

2002-2008	Ferialpraktika in den Sommermonaten bei der Gemeinde Lilienfeld
2010-2012	Geringfügige Promotion Tätigkeiten für die „Bezirksblätter Niederösterreich“ und für das VAZ St. Pölten
02/2010-02/2012	Geringfügige Anstellung im Raumplanungsbüro „Kommunaldialog“
02/2012-12/2014	Teilzeitangestellter im Raumplanungsbüro „Kommunaldialog“

EDV Kenntnisse

Microsoft-Office, Arc Gis/ Arc View, Arc Gis 3D, GRASS, Geo Media, Geo Media 3D, SPSS, Auto CAD, Photoshop, Illustrator, Python, Google Sketch Up

Sprachen

Deutsch: fließend
Englisch: fließend
Französisch: Grundkenntnisse

Führerschein

B

Persönliche Interessen

Reisen, Fotografie, Wandern, Skifahren