



Bahnen +

**SANFTE MOBILITÄT im Tourismus
mit Berücksichtigung der Bahnreise**

Darstellung der Situation und Anforderungen sanft-mobiler Bahnangebote im
Tourismus
Schwerpunkt Alpenraum

Ein Projekt von NETS – dem Netzwerk Europäischer Tourismus mit Sanfter Mobilität



NETS - EWIV

Fichtegasse 2
A-1010 Wien
e-mail: contact@soft-mobility.com
web: www.soft-mobility.com

März 2004



Bearbeitung:

Karl Reiner (ÖAR-Regionalberatung) Projektleitung, Recherchen Österreich, Deutschland
Stephan Maurer (mobilito) Beispiel Feriencharter
Helmut Koch (Trafico) Berechnung Umweltwirkungen
Jöri Schwärzel (Alpenbüro Netz GmbH) Recherchen Schweiz
Marnix Vietor; Henk Zandvliet (NAP, SME) Recherchen Niederlande

Alle Mitarbeiter sind NETS-Partner

Angelika Temper Projektassistenz

Diese Studie wurde erstellt mit Unterstützung von

BUWAL

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
CH-3003 Bern



Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort.....	4
Ausgangssituation	4
Konkrete Projektziele und Projektinhalte der Kurzstudie.....	4
2. Einleitung.....	6
Tourismus, Mobilität und Klimawandel – lokale und globale Themen	6
Die Trends in der internationalen und europäischen Mobilität	7
3. Sanfte Mobilität im Europäischen Tourismus.....	8
Was macht Sanfte Mobilität erfolgreich?	8
NETS - das Netzwerk für europäischen Tourismus mit sanfter Mobilität	8
4. Strategien für die Bahnreise.....	10
NETS-Qualitätsanforderungen - Die 10 Angebots-Gebote für die erfolgreiche Urlaubsbahn	13
Bahnurlaubsinitiativen NETS-Partner	14
Alps Mobility	16
ein INTERREG Projekt will sanft-mobile Angebote in den Alpenländern forcieren	16
Strategische Ansätze in der Schweiz	17
5. Überblick Bahnangebote	20
Schweiz.....	20
Niederlande	21
Österreich.....	22
Post-Bahn-Bus	23
Deutschland.....	24
6. Beispiel: Ferien-Charterzug Deutschland – Pongau	26
Ausgangslage.....	26
Projektziele	26
Projektübersicht	27
7. Feriencharterzug: Umwelteffekte – Verkehrsemissionen	35
Aufgabenstellung	35
Methodik.....	35
Ergebnisse	36
Berechnung der CO ₂ -Emissionen bei der An- und Abreise	37
Berechnung der CO ₂ -Emissionen vor Ort.....	38
8. Zusammenfassung und Empfehlungen für notwendige Maßnahmen nach Akteuren	39
Allgemeine Empfehlungen	39
Empfehlungen für die Bahnanbieter	40
Empfehlungen für die Reiseveranstalter.....	40
Empfehlungen für Destinationen	40
Empfehlungen auf Betriebliche Ebene	42
Akzeptanz schaffen	42
Zusammenfassung und Ausblick.....	44

Anhang



1. Vorwort

Ausgangssituation

Aufgrund der sich verschärfenden Verkehrsproblematik hat sich *NETS – das Netzwerk Europäischer Tourismus mit Sanfter Mobilität* - zum Ziel gesetzt, nachhaltigen Qualitätstourismus mit Sanfter Mobilität zu forcieren.

Als Schlüssel zum Erfolg wird von den beteiligten Tourismusdestinationen die Entwicklung von marktgängigen Urlaubsangeboten gesehen – denn ohne wirtschaftlichen Erfolg lassen sich die Ziele der sanften Mobilität kaum verwirklichen.

Diese marktfähigen sanft-mobilen Packages basieren auf einem nahtlosen, **serviceorientierten Qualitätsangebot der Bahnen Europas**. Allerdings gibt es genau in diesem Baustein des sanft-mobil-Packages **entscheidende Hemmfaktoren**. Um diese Hemmfaktoren zu bestimmen und erforderliche Rahmenbedingungen ableiten zu können, bedarf es einer Analyse der aktuellen Situation. In Folge können Ergebnisse an die relevanten Entscheidungsträger bei Bahnverwaltungen, Reiseveranstaltern und Destinationen kommuniziert werden.

Es gab in den letzten Jahren bereits einzelne Initiativen und erste Erfahrungen. Dabei waren auch NETS-Partner beteiligt: New Mobility, Alps-Mobility, Alpen 2005, VISIT. In Holland haben sich die Reiseveranstalter verpflichtet einen gewissen Anteil „grüner Produkte“ entwickeln und auf den Markt zu bringen.

Die Modellregion Pongau im Salzburger Land hat mit der Mobilitätszentrale Pongau die erste Mobilitätszentrale, welche auf Tourismus- und Bahnangebote spezialisiert ist. Nun wurden seit einigen Jahren Erfahrungen gemacht. Aktuell wird an einem neuem Angebot „Ferienzüge in den Pongau“ in Form eines Charterzuges gearbeitet.

Diese Kurzstudie hat zum Ziel einen Überblick zum Thema Bahnurlaub (Anbieter, Angebote, Strategien, Ideen) zu bieten.

Konkrete Projektziele und Projektinhalte der Kurzstudie

- Im Rahmen der Arbeiten sollen Aktivitäten zur Stärkung umweltverträglicher, sanftmobiler Angebote - am Beispiel eines Bahnangebotes eines NETS-Partners - unterstützt werden.
- Kurze Darstellung der aktuellen Situation für Bahnreise aus Sicht ausgewählter Bahnen und Bahnanbieter und Identifikation wichtiger Anbieter mit Bahnreise Mittels eines Frageleitfadens (e-mail, telefonische Interviews) soll die Situation erhoben und kurz dargestellt werden. Ebenso werden vorhandene Erfahrungen und Unterlagen mit ausgewertet. Daraus sollen auch die Anforderungen der Reiseveranstalter an sanft-mobile Packages abgeleitet werden. (Darstellung der Anbieter, Einschätzung der Marktfähigkeit der Angebote)
- Dokumentation und Weiterentwicklung eines Bahnangebotes am Beispiel: **Ferienzüge in die Region Pongau**

An diesem konkreten und in Planung befindlichen Bahnangebot in die Ferienregion Pongau, soll exemplarisch die Entwicklung eines Bahnangebotes sowie die Einschätzung der wirtschaftlichen und umweltrelevanten Wirkungen dargestellt werden. Basis dafür sind die NETS-Anforderungen für Bahnen+ sowie die bisherigen Planungen des NETS-



Partner „mobilito“. Soweit vorhanden, werden dafür auch Erfahrungen anderer Planungen bzw. vorhandener Bahnangebote einbezogen. Die Berechnungen der Umweltwirkungen erfolgt auf Basis von Durchschnittswerten von angenommen ersetzten Autofahrten durch die Bahnreise.

- **Ableitung von Empfehlungen**

Aus den Ergebnissen werden Empfehlungen abgeleitet. Diese sind auf das konkrete Projekt Ferienzüge in den Pongau, als auch allgemein in Hinblick auf die Marktfähigkeit als auch auf die Umweltwirkungen ausgerichtet.

Es handelt sich bei dieser Kurzstudie aus einer Zusammenstellung aktueller Bahnangebote und einen kurzen aktuellen inhaltlichen Input zum Thema. Dabei werden insbesondere vorhandene Studien und aktuelle Beiträge herangezogen. Es besteht kein Anspruch auf eine allumfassende Recherche und vertiefende wissenschaftliche Bearbeitung.

Am Beispiel des Feriencharter Pongau wurde versucht ein neues Produkt zu entwickeln und mögliche Umweltwirkungen darzustellen.

Wir hoffen, dass wir damit einen kleinen Beitrag zur Entwicklung und Verbreitung attraktiver Bahnangebote leisten können. Für die NETS-Partner-Destinationen soll dieser Überblick Informationen und Anregungen für eigene Produkte bieten. Die Ergebnisse werden allen NETS-Partnern zur Verfügung gestellt.

NETS bedankt sich herzlich für die finanzielle Unterstützung vom BUWAL

Für das Projektteam

Karl Reiner
NETS-Management



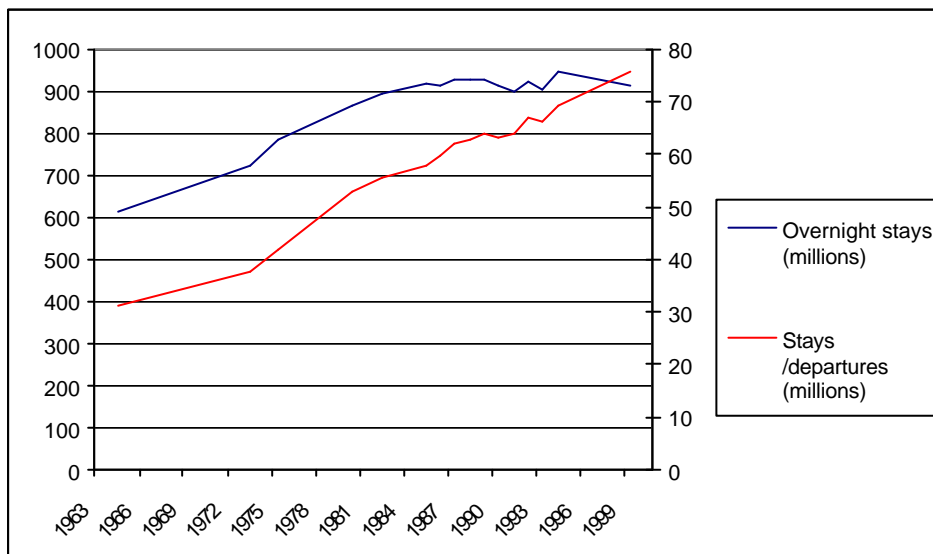
2. Einleitung

Tourismus, Mobilität und Klimawandel – lokale und globale Themen

Tourismus ist, von Land zu Land unterschiedlich, für bis zu 50 % des gesamten Personenverkehrs verantwortlich. Die Anreise und der Verkehr am Urlaubsort verursachen die größten negativen Einflüsse auf die Umwelt. Staus, Lärm, Raumverbrauch, Zerschneidung von Lebensräumen, Luftverschmutzung in den Urlaubsorten und die Emission von Treibhausgasen sind die größten Hindernisse zur Nachhaltigkeit im Urlaubsverkehr.

In letzter Zeit kann beobachtet werden, dass der Verkehr im Tourismus immer mehr wird. Die Tendenz zur kürzeren Aufenthaltsdauer verursacht vielmehr An- und Abreisen und der/die heutige TouristIn wählt immer weiter entfernte Urlaubsziele, die er/sie nur mit dem Flugzeug erreichen kann. Das führt automatisch zu einer wachsenden Verkehrsproblematik und die negativen Umweltauswirkungen wachsen schneller als der Tourismus selbst.

Eine Graphik „Entwicklung der Übernachtungen und Abreisen der Franzosen 1964-1999“ veranschaulicht diesen Trend:¹



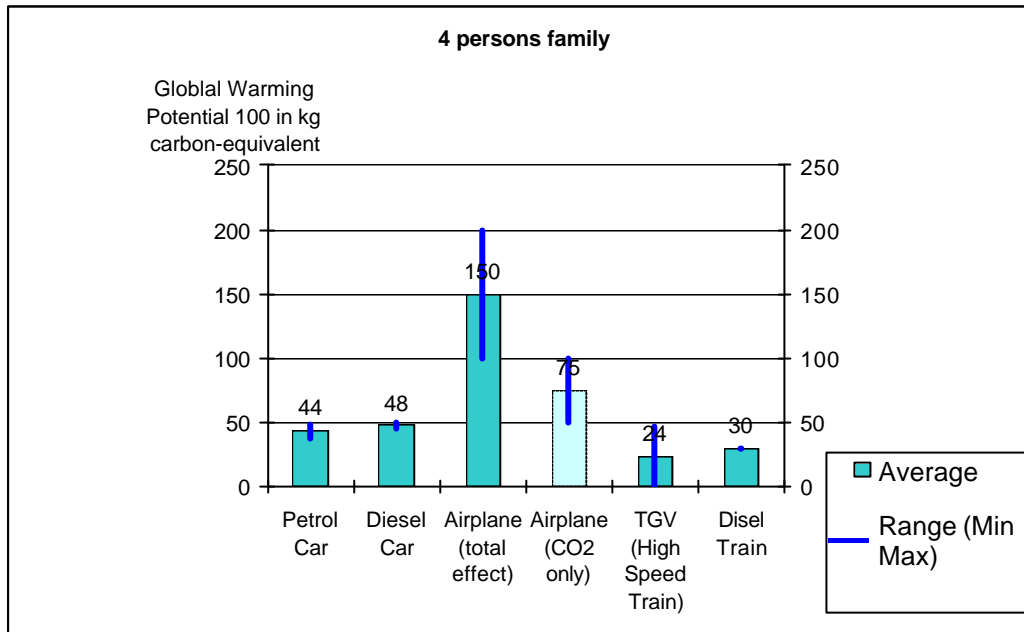
Quelle: Insee, Enqu ˆete „Vacances“, 1964-1999

Die Mobilität im Tourismus ist hinsichtlich der Treibhausgasemission ein wachsendes Problem, auch in Frankreich. Der Tourismus trägt mit 9 % - 10 % zu den gesamten nationalen Luftschadstoffemissionen bei, davon entfallen ca. 75 % auf die An- und Abreise bzw. auf die Mobilität am Tourismusort. Der Anteil von Emissionen aus dem gesamten Transportwesen wuchs in den Jahren zwischen 1960 und 1999 von 9 % auf 34 %.

¹ Mit Auszügen aus dem Vortrag von Ghislain Dubois von der TEC (Tourisme Transports Territories Environment Conseil) im Rahmen einer Konferenz von NETS und Tourism Site Network am Reisepavillon 2004 in Hannover.



Ein anschauliches Beispiel für die negativen Auswirkungen auf den Treibhauseffekt stellt der Vergleich der CO₂ Emissionen einzelner Transportmittel für eine Reise einer 4köpfigen Familie von Paris nach Nizza dar.



Quelle: IFEN based on SNCF, European Environment Agency (Copert III and MEET programmes), IPCC, Airbus Industries, EDF

Die Trends in der internationalen und europäischen Mobilität

In Zukunft werden die Besitzer von Zweitwohnsitzen den größten Anteil der klimaschädlichen Emissionen zum Klimawandel beitragen, dicht gefolgt von Fernreisen mit dem Flugzeug. Im Vergleich dazu trägt der nationale Urlaubsverkehr ungefähr zur Hälfte der Emissionen bei².

Auf lange Sicht, wird die Tourismusindustrie von den Auswirkungen des Klimawandels massiv getroffen werden, wie es auch heute schon beim Schitourismus zu beobachten ist.

Einige dieser negativen Tourismusentwicklungen führten in vielen Gebieten bereits zu einer Pattsituation hinsichtlich des Urlauberverkehrs. Besonders in diesen Urlaubszielen ist auf Alternativen zum konventionellen Urlaubsverkehr zu setzen.

Eine konkrete Planung ist die Grundvoraussetzung für alle Tourismusgebiete, die das Ziel der Sanften Mobilität im Urlaub verfolgen wollen. Um dieses Ziel kurz- bzw. mittelfristig umsetzen zu können, bedarf es an Keimzellen für eine derartige Entwicklung.

Der Zusammenschluss von einigen Tourismusorten zu kompakten Destinationen mit einem sehr guten, auf die Bedürfnisse des Tourismus ausgelegten öffentlichen Verkehrsnetz, ist Voraussetzung für das Funktionieren von Sanfter Mobilität im Tourismus (zB Pongau im Salzburger Land).

² Quelle: Ceron & Dubois, 2003



3. Sanfte Mobilität im Europäischen Tourismus

Sanfte Mobilität im Bereich Tourismus vereinigt zwei Aspekte: **höhere Qualität und Nachhaltigkeit** im Tourismusverkehr. Damit wird versucht man zu erreichen, dass Personen auf ihr Privatauto verzichten und auf Öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Im Zuge dessen sollen die Maßnahmen, die zu einer Reduktion im lokalen MIV beitragen, auf größere Akzeptanz treffen. Sanfte Mobilität wurde erst seit Beginn der 90iger Jahre, als erste Studien die wachsende Unzufriedenheit der TouristenInnen mit den Verkehrssituationen in den Urlaubsorten aufzeigten, zu einem Thema für die Tourismusedwicklung.

Was macht Sanfte Mobilität erfolgreich?

Jeder Urlaub setzt sich aus einer Aneinanderreihung von kleinen Erlebnissen zusammen, die zu einem positiven oder aber auch negativen Urlaubserlebnis führen können, der sogenannten „**Urlaubs-Dienstleistungskette**“.

Folgende Grafik soll dies anhand der Leistungs- bzw. Qualitätslogos von Unternehmen bzw. Destinationen aufzeigen:



Anreise mit der Bahn	Übernachtung im Hotel mit Ecolabel	Regionale Produkte mit Qualitätssiegel	Destination, die auf ökologische Aspekte achtet > attraktiver ÖPNV	Gesamtqualität wird laufend gesichert
-----------------------------	------------------------------------	--	--	--

Der Erfolg von Sanfter Mobilität im Tourismus lässt sich auf unkomplizierte und angenehme An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der uneingeschränkten Mobilität am Urlaubsort zurückführen. Gepäckservice, abgestimmte Umsteigezeiten und ein attraktiver Preis sind weitere Erfolgskriterien.

Ein wichtiger Faktor ist die Kommunikation und Bewerbung dieser Angebote. In vielen Fällen wissen die Touristen nichts von den Alternativen zum MIV. Erfolgreiche Angebote im Bereich der Sanften Mobilität sind meistens auf professionelles Netzwerkmanagement zurückzuführen. Anschließend sollen einige wichtige Akteure im Netzwerk der Sanften Mobilität in Europa angeführt und ihre Beispielsprojekte kurz erläutert werden.

NETS - das Netzwerk für europäischen Tourismus mit sanfter Mobilität



NETS ist das Europäische Netzwerk für die Entwicklung und Vernetzung von Initiativen für einen europäischen Qualitäts-Tourismus mit Sanfter Mobilität. Zum ersten Mal gibt es eine europäische Plattform, die Partner aus den Bereichen Tourismus, Verkehr und Umweltschutz vereinigt.



NETS will Tourismusorte und Regionen ansprechen, welche die Sanfte Mobilität als Qualitätsbestandteil einer nachhaltigen Tourismusedwicklung betrachten. Die Sanfte Mobilität soll im Leitbild integriert sein und entsprechende Maßnahmen sollen bereits im konkreten Urlaubsangebot zum Ausdruck kommen.



NETS will zudem die Netzwerkpartner und indirekt einen europäischen Qualitätstourismus durch die Entwicklung und Vermarktung von Tourismusangeboten mit Sanfter Mobilität unterstützen. Verkehrs- und Tourismuskonzepte sollen den größtmöglichen Verzicht auf umweltbelastende Faktoren zum Ziel haben. Im Vordergrund stehen die Unterstützung der Netzwerkpartner durch Know-how-Austausch bei der Entwicklung und Realisierung dieser Konzepte. Sanfte Mobilität soll durch Förderung der Fußgänger und Radfahrer, durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs innerorts und bei der Anreise, durch Einsatz schadstoffarmer Kraftfahrzeuge, etc. konsequent umgesetzt werden.



4. Strategien für die Bahnreise

Das aktuelle NETS Initiative "**Bahnen + - Die Urlaubsbahn**" (Die touristische Anreisekette) wurde Ende 2002 gestartet.

NETS hat sich die Förderung eines nachhaltigen Qualitätstourismus mit Bahnreise mit diesem Projekt als Ziel gesetzt.

NETS versucht Anforderungen zu definieren und Angebote für die autofreie Anreise und sanft-mobile Urlaubsangebote zu unterstützen.

NETS versucht einen Beitrag zu leisten, den Trend zu ändern.

- die Image der Bahn bei der Öffentlichkeit positiv zu verändern.
- Höhere Qualitätsstandards,
- Preiskonkurrenz zu den auch wachsenden Markt der Billigflieger,
- Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Service

sollen den Reisenden wieder dazu bringen, die Bahn als echte Alternative im Urlaubsverkehr zum Auto zu machen.

Destinationen und Reiseveranstalter sollen Gästen Alternativen anbieten und zeigen, dass die Mobilität durch mit dem eigenen PKW nicht die einzige Möglichkeit im Urlaub ist. Es gibt inzwischen einige Reiseveranstalter und Tourismusdestinationen, welche diesen Wunsch entgegenkommen und autofreie Freizeit- und Urlaubspakete bzw. die Anreise mit der „Urlaubsbahn“ anbieten.

Wie auch ein aktueller Artikel „Renaissance der Schiene“³ zeigt, gibt es noch viele Probleme und Qualitätsunterschiede zu bewältigen. Als Spitzenreiter der Eisenbahnen gilt die schweizerische SBB, bei der die Nebenstrecken nicht einmal von der Schließung bedroht sind. „Die Attribute modern, benutzerfreundlich, pünktlich und sicher wissen neben den zwei Millionen Schweizer Bahnabonnenten mit steigender Tendenz auch Touristen zu schätzen“ Auch die ICE – Züge in Deutschland sowie die TGV in Frankreich erhalten eine sehr gute Bewertung bei dem Vergleich. Das Schlusslicht Europas befindet sich in Großbritannien, wo die Privatisierung wenig positives gebracht hat und müsste als „Warnsignal für alle Privatisierungsversuche herhalten“.

Damit alles auf den richtigen Weg bleibt, sollten bestimmte Faktoren berücksichtigt werden, die für die Touristen wichtig sind: bessere Bahnverbindungen; Pünktlichkeit (besonders in den italienischen Zügen) und Zuverlässigkeit; Verbesserung des Onboards Service (viele Reisenden schätzen die Qualität des Essens im Zug als ein Entscheidungsfaktor); oder die Fahrradmitnahme in den deutschen ICEs sollten die Zufriedenheit des Kunden zu erhöhen und die Entscheidungen beeinflussen.

³ FM, „Renaissance der Schiene“ Herbst 2003



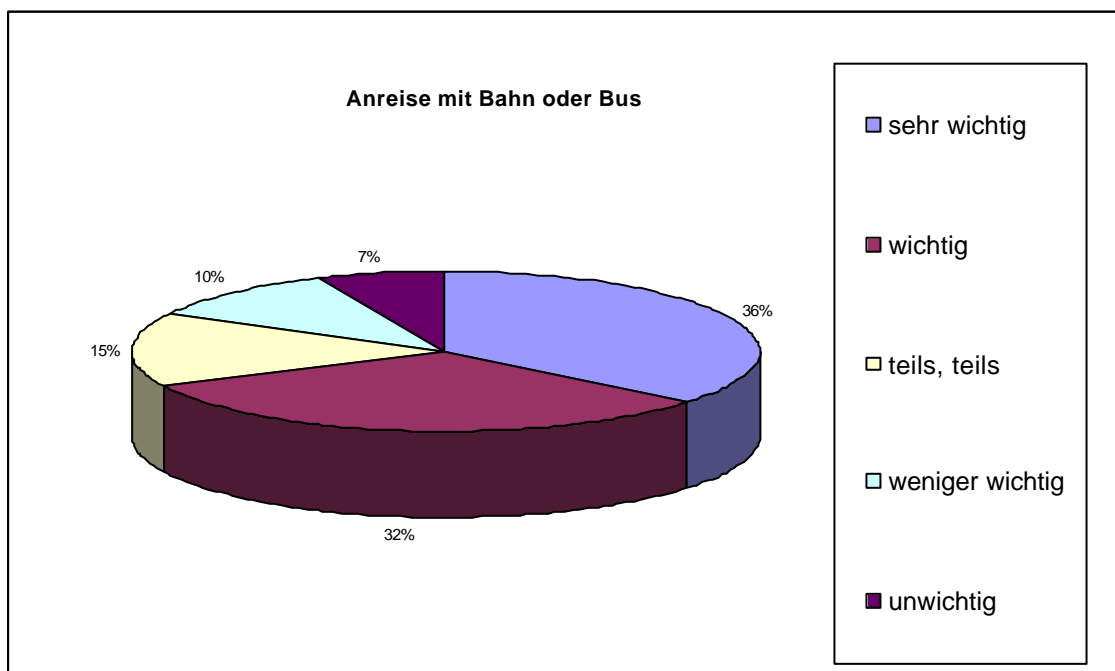
Eine Befragung von NETS in Kooperation mit ECOTRANS auf der ITB (Internationale Tourismus Börse in Berlin) 2002 zeigt, dass sowohl für Reiseveranstalter als auch für Destinationen und Touristen die Möglichkeit der Mobilität ohne eigenen Pkw wichtig ist. Insgesamt wurden rund 340 persönliche Interviews mit einem Fragebogen durchgeführt. Einen guten Querschnitt für potenzielle Gäste aus Ballungsgebieten lieferten die befragten Besucher der ITB, die hauptsächlich aus Berlin kamen. Ebenso repräsentativ, ist der Standpunkt der interviewten Reiseveranstalter und Destinationen bezüglich der autofreien Urlaubsreise in die alpinen Regionen Deutschlands, der Schweiz und Österreichs.

Tabelle: Wichtigkeit Anreise mit der Bahn

Frage : Anreise mit Bahn oder Bus ¹	Besucher	RV	Destinationen
sehr wichtig	66	23	50
wichtig	58	15	32
teils, teils	28	2	18
weniger wichtig	19	5	6
unwichtig	12	2	0
Summe	183	47	106





Quelle: NETS Marktforschung 2002

Grafik: Wichtigkeit Anreise mit der Bahn für MessebesucherInnen





Ecotrans hat in Kooperation mit VISIT im Rahmen der deutschen Reiseanalyse 2002 auch die Wichtigkeit der Anreise mit Bahn und Angeboten mit Öffentlichen Verkehrsmittel vor Ort abgefragt. Die gewonnen Zahlen und Erkenntnisse sind repräsentativ für den deutschen Reisemarkt.



Deutsche Urlauber erwarten Umweltqualität
**50% der Deutschen wollen nur dort Urlaub machen,
wo die Umwelt wirklich noch intakt ist.**

**Wenn Sie an Ihre zukünftigen Urlaubsreisen denken, bei denen alles stimmen soll.
Welche der folgenden Umweltaspekte sind Ihnen dann besonders wichtig ?**
(RA 2002: Bevölkerung ab 14 Jahren: 64,10 Mio. = 100 %)

Reiseziel 2001: ALPEN

- 67,6 % Keine Verschmutzung durch Abfälle im Ort und in der freien Umgebung
- 60,4 % keine Verbauung der Landschaft
- 61,2 % Keine Lärmbelästigung durch Verkehr, Diskotheken, etc.
- 59,9 % guter Schutz und Erhalt der Natur am Urlaubsort
- 56,2 % Saubere Strände und sauberes Wasser
- 48,6 % Umweltfreundliche Unterkunft
- 41,6 % Wenig Autoverkehr und gute öffentliche Verkehrsmittel am Urlaubsort**
- 29,3 % Bequeme Anreisemöglichkeiten mit Bus oder Bahn**
- 16,3 % Kennzeichnung besonders umweltfreundlicher Angebote in den Katalogen der Reiseveranstalter

Insgesamt kann von einem Potenzial von 30% der Gäste ausgegangen werden, wenn das Angebot und das Preis-Leistungsverhältnis stimmt. Tatsächlich sind es nur rund 10%.

Um das Potenzial für die Zukunft besser zu nutzen, wurden entsprechende **NETS-Qualitätsanforderungen** (siehe unten) „Urlaub mit der Bahn“ definiert. Diese sollen den Destinationen und Reiseveranstaltern, aber auch den politischen Akteuren auf nationaler und europäischer Ebene kommuniziert werden.



NETS-Qualitätsanforderungen - Die 10 Angebots-Gebote für die erfolgreiche Urlaubsbahn

Die Urlaubsbahn fährt von Tür zu Tür

Die Fahrt mit der Bahn ist Teil einer Reisekette zwischen Haustür und Haustüre. Dem Urlauber sind daher insbesondere am Ferienort komfortable und verlässliche Transfers anzubieten.

Umsteigen ist möglichst zu vermeiden

Direktverbindungen zwischen den wichtigsten Ballungsräumen Europas und den Tourismusdestinationen sind bedarfsgerecht auszubauen. Umsteigeverbindungen sind kein Ersatz und werden vom Gast nicht angenommen. Dem derzeitigen Trend zur Einstellung vieler Direktverbindungen muss vehement entgegengetreten werden!

Über Nacht in den Urlaub träumen

Für Entfernungen ab acht Stunden Fahrzeit sind Nachtverbindungen eine Möglichkeit, entspannt zu reisen und Urlaubstage „einzusparen“. Der klassische Nachtzug soll zum komfortablen Hotelzug werden.

Am Tag ein Reiseerlebnis

Bei kürzeren Entfernungen ist das Reiseerlebnis in komfortablen Tageszügen zu forcieren. Zum Beispiel durch Panoramawaggons und Informationen zu der durchfahrenen Landschaften.

Service und Komfort werden groß geschrieben

Die Urlaubsbahn ist Teil des Urlaubs. Komfort und die Servicequalität in der Bahn muss den gehobenen touristischen Ansprüchen angepasst werden. Ein Qualitäts- und Dienstleistungsstandard für die Urlaubsbahn wäre zu definieren und durchgängig anzubieten.

Um das Gepäck kümmert sich wer anderer

Kofferschleppen ist passé. Verlässliche, europaweit einheitliche Angebote für den Gepäcktransport sind anzustreben.

Die Urlaubsbahn ist kein finanzieller Luxus

Durch Einbindung in attraktive Gesamtpackages sind preislich interessante und erschwingliche Angebote möglich.

Urlaub mit der Bahn – wie nobel!

Imagemaßnahmen machen den Bahnurlaub zu etwas Besonderem. Nach dem Motto: Autofahren kann jeder, wir reisen!

Ohne eigenes Auto am Urlaubsort mobil sein

Die Zielregionen müssen entsprechende Mobilitätsangebote schaffen und vermarkten. Diese umfassen neben dem öffentlichen Nahverkehr den Verleih von Fahrrädern, Sportgeräten und Kraftfahrzeugen, sowie ergänzende Mobilitätsdienstleistungen.

Die Verkehrspolitik schafft die Rahmenbedingungen

Realistische Schienen-Benützungsentgelte verbessern die kommerziellen Rahmenbedingungen für die Urlaubsbahn, auch im Sinne der Umwelt. Konkurrenz zwischen Bahnunternehmen ermöglicht auch im Schienen-Fernverkehr neue Angebote und belebt somit die Nachfrage.

NETS möchte die Entwicklung von europaweiten Angeboten für den Bahnurlaub unterstützen. Es setzt sich dafür ein, dass direkte Bahnverbindungen in Urlaubsregionen nicht eingestellt, sondern ausgebaut werden. Ein weiteres Ziel ist die Entwicklung europaweit verbindlicher Qualitätsstandards für die Urlaubsbahn.



Zukünftige Entwicklungen bei NETS

Um die Entwicklungen von konkreten Bahnreiseangeboten zu fördern, hat NETS sich entschlossen einen Wettbewerb zu initiieren bei dem das beste und innovativste Bahnurlaubsangebot gefunden werden soll. Verschiedene Kategorien sollen sicherstellen, dass alle Varianten eines Bahnurlaubs berücksichtigt werden.

NETS sucht innovative Bahnurlaubsangebote mit NETS-Qualität: Wir wollen das „**Das innovativste Bahnurlaubsangebot für 2004**“ auszeichnen. Der Preis wird Anfang 2005 überreicht.

Weiters wird als begleitende Aktivität zur Kommunikation bestehender Bahnangebote und der Verstärkung der Angebotskooperation und –entwicklung im Herbst 2004 ein Workshop zum Thema „Bahnen –Packages“ geplant. Als Veranstaltungspartner sollen das BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Technologie und Innovation) sowie Bahnorganisationen (zB CER) gewonnen werden.

Die Veranstaltung soll im Rahmen des „Alpine Pearls“ Projektes (Teil des Interreg III Projekts „Alps Mobility II“), das als Katalysator für neue Inputs aus 5 Ländern zum Thema „Bahnreise“ dienen soll, stattfinden. Veranstaltungsort wäre vorzugsweise in einem der Modellorte der „Alpine Pearls“, aber es besteht auch die Möglichkeit den Workshop in Brüssel abzuhalten.

Für die bessere Kommunikation und die Wichtigkeit des Projektes wird versucht den österreichischen Umweltminister (DI Pröll) und/oder den Infrastrukturminister (Hr. Gorbach) für die Veranstaltung gewinnen zu können.

Bahnurlaubsinitiativen NETS-Partner

Hier sollen nun einige beispielhafte Bahnprojekte der NETS Partner angeführt werden, die in den letzten Jahren entwickelt wurden, teilweise über die Pilotphase aber noch nicht hinausgekommen sind:

IG-Sanfte Mobilität

Innovative Partner stellen zwei NETS Destinationen – Bad Hofgastein und Werfenweng dar. Die beiden Orte sind Modellregionen für das Projekt „Soft Mobility- Urlaub vom Auto“. Die Ziele sind qualitative Tourismusprodukte. Um dieses Ziel zu erreichen, versuchen diese beiden Orte mit innovativen Verkehrskonzepten vor Ort und mit Pilotprojekten neue Wege zu gehen.



Mit Mobilito der Mobilitätszentrale im Pongau wurden aktuell Angebote „Urlaub vom Auto“ zusammengestellt (www.mobilito.at, www.sanftmobil.com)

GAST (Gemeinschaft Autofreier Tourismus Schweiz)

Gegründet 1998 von 9 Gemeinden, die sich zum Ziel setzten autofreien Tourismus als Qualitätsprodukt in ihren Entwicklungszielen zu verankern und umzusetzen. Die Autos werden aus den Ortszentren verbannt, auch gibt es Geschwindigkeitsgrenzen von 15-20 km/h für die Elektrofahrzeuge. Die GAST-Orte waren die Vorreiter für Autofreien Tourismus



in den Destinationen. Die Anreise erfolgt aber überwiegend mit dem PKW. Saas Fee hatte 2000 ein Pilotprojekt zur Forcierung der Bahnreise durchgeführt

Pilotprojekt „New Mobility“, Saas Fee

Bahnreisende reisen über Brig bzw. Visp an und steigen um ins Postauto mit Direktziel "Saas-Fee". Es bestehen stündliche Verbindungen bis abends um 20.15 Uhr ab Brig bzw. 20.29 Uhr ab Visp. Geben Sie Ihr Gepäck zu Hause am Bahnschalter auf und holen Sie es am Postautobahnhof im Saastal auf der Post wieder ab.

NAP (Nederlands Alpenplatform)

Die holländischen Reiseveranstalter Holland International, Hotelplan und SNP bieten im nächsten Sommer die Möglichkeit an, sich für einen „Grünen“ Urlaub in Österreich und der Schweiz zu entscheiden. Die Reisen sind auf Initiative der NAP zusammengestellt worden. Jährlich kommen 2 Millionen Niederländer zum Schifahren, Wandern oder Klettern in die Alpen, das teilweise desaströse Auswirkungen auf die Natur und Umwelt hat.

Vor vier Jahren ergriff die NAP die Initiative zum Projekt „Nachhaltiger Tourismus Alpen 2005“. Das Angebot beinhaltet Urlaubsvorschläge zu „sanftmobilen“ Zielen in der Schweiz und in Österreich.

AFIT

Die französische Organisation **AFIT (Agence Francaise de l'Ingenierie Touristique)**, war zu Beginn wichtiger Partner von NETS und hat einige Aktivitäten für eine Sanfte Mobilität im Tourismus in Frankreich initiiert bzw. unterstützt:

Projekte

- Broschüre mit europäischen Beispielen
- Konferenz in La Rochelle 2001
- Verbesserung und Ausbau des TGV Netzwerkes mit besonderem Augenmerk auf die Skiregionen in den Alpen und den Ferienorten an der Atlantik bzw. Mittelmeerküste
- Bewerbung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, besonders in den Alpenregionen
- Radwege entlang der Loire und Rhone, bzw. in den Ferienorten an der Atlantikküste
- Park and Ride Angebote mit saisonalen Shuttlediensten in den Städten und in sensiblen Tourismusorten

Das Schlüsselprojekt war der Ausbau der TGV-Strecken. Im Vergleich mit dem Flugzeug punktet dieser Highspeedzug mit Geschwindigkeit, Frequenz, Regelmäßigkeit, Komfort und Preis.

Die momentan letzte Ausbaustufe, die Strecke Paris-Marseille, wurde im Juni 2001 eröffnet. Knappe 3 Stunden benötigt man von Paris an die Mittelmeerküste. Das Projekt kostete 3,8 Mia Euro. Ein Großteil dieser Summe wurde in Landschaftsschutzprojekte und Lärmschutz investiert.

Für eine Reise unter 3 Stunden bevorzugen 60 – 90 % der Passagiere den Zug. Mit dieser sehr attraktiven Bahnverbindung, werden dem Flugverkehr an die 800 000 Passagiere pro Jahr abgeworben. In nächster Zeit werden weitere Städteverbindungen mit dem TGV optimiert werden.



Alps Mobility

Ist ein INTERREG Projekt, das sanft-mobile Angebote in den Alpenländern forcieren will. ⁴

Die Entwicklung von neuen, kundenfreundlichen Angeboten für den Schienenpersonenverkehr in den Alpen und die Verlegung von Verkehrsleistungen vom Pkw zu umweltverträglicheren und sicheren Verkehrsmitteln sind zentrale Bereiche eines Arbeitspaketes des INTERREG IIIB Projektes „Alps Mobility II“. Das Lebensministerium ist dabei Leadpartner mit weiteren österreichischen (BMVIT, BMWA und Land Salzburg sowie die Modellgemeinden Werfenweng, Bad Hofgastein), deutschen und italienischen Partnern. Die Schweiz ist ebenfalls integriert. Gemeinsam mit Verkehrsunternehmen als Umsetzungspartner sollen attraktive Angebote für verschiedene Fahrtzwecke im Personenverkehr entwickelt und zum Teil auch umgesetzt werden. Inhaltliche Schwerpunkte:

Nutzerfreundliche Logistikangebote von Tür zu Tür

- Vernetzte Informationssysteme für die Reisenden vor und während der Reise
- Für Internationalen, nationalen als auch regionalen Verkehr

Im Freizeit- und Tourismusverkehr soll die **Reise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus, Schiff, Rad als angenehmes Erlebnis gestaltet** werden.

- Mit speziellen Angeboten für Kinder
- Auf Sehenswürdigkeiten während der Fahrt soll hingewiesen werden
- Ein Urlaub soll auch schon während der Anreise ein kulinarisches Erlebnis sein.
- Die Information des Reisenden vor und besonders während der Anreise soll mit tragbaren Displays „Hand Helds“ sichergestellt werden.

Eine wesentliche Erfolgsvoraussetzung für innovative Konzepte zur Personenverkehrslogistik ist die **Einbindung und Motivation der Verkehrsunternehmen**.

Folgende Aspekte sollen - unter besonderer Berücksichtigung der Modellregionen – zur Verbesserung der Reiselogistik beitragen:

- systematische Analyse des Personenverkehrs in den Alpen (Auswertung im Personenverkehrsmodell des Generalverkehrsplans, bisherige Entwicklung und Prognosen, Auswertung sonstiger Verkehrsstudien)
- Ursachen für die gegenwärtige Verkehrsmittelwahl (bereits durchgeführte Mobilitätsanalysen für die beiden Modellgemeinden, Auswertungen anderer Gästebefragungen, Untersuchungen von Bahn-Unternehmen),
- Dokumentation und Analysen erfolgreicher Alternativen zum Pkw im Personenfernverkehr (Bahnangebote in Europa, einschließlich Zusatzangeboten wie Gepäcklogistik und regionale Mobilität),
- Ausarbeitung eines Entwurfs für die Reiselogistik in den Alpen,
- Diskussion dieses Entwurfs mit den Verkehrs- und Touristikunternehmen,
- Veranstaltung einer Fachtagung zum Thema „Zukunft der Bahn- im Reise und Touristikverkehr“ zur Einbeziehung internationaler Fachleute und als Plattform zur Bildung von Umsetzungspartnerschaften
- Detailplanung der Umsetzung, einschließlich von Marktanalysen,

⁴ Österreichisches Bundesministeriums für Verkehr, Infrastruktur und Technologie (BMVIT/Hr. Lung), www.alpsmobility.org



- Nachfrageprognosen und Ermittlung der Auswirkungen (Umwelt, Sicherheit, Tourismuswirtschaft...)
- Umsetzung durch Verkehrs- und Tourismusunternehmen

Strategische Ansätze in der Schweiz

Der Bund will unter Federführung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) den Freizeitverkehr in der Schweiz, der rund 60 Prozent der nationalen Verkehrsleistung an Personenkilometern innehat, aktiv anpacken. Dazu erarbeitet der Bund eine „Strategie Freizeitverkehr“, die zur Zeit (März 2004) in Vernehmlassung ist. Bereits im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 41 wurde der Bereich Freizeitverkehr und Verkehrsmanagement im Tourismus⁵ beleuchtet.

Strategie Freizeitverkehr⁶

Mit der Ausarbeitung einer Strategie geht das ARE auf die Herausforderung Freizeitverkehr ein. Folgende Handlungsansätze sollen zu einer nachhaltigeren Ausgestaltung des Freizeitverkehrs beitragen: Optimierung, Verlagerung, Reduktion, Raumentwicklung und Schaffung attraktiver Angebote. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- Generell verträglichere Freizeitmobilität
- Attraktiveres Verkehrsangebot im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität für den Freizeitverkehr
- Erkennen und nutzen wirtschaftlicher Chancen, die mit nachhaltigerem Freizeitverkehr verbunden sind, in allen Landesteilen sowie in städtischen und ländlichen Räumen
- Erhalt und Erhöhung der Lebensraumqualität, kulturellen Vielfalt und des gesellschaftlichen Austauschs
- Der Bund spielt eine aktive Rolle in einem Netzwerk von Schlüsselakteuren aus Kantonen und Gemeinden, von Verbänden und Interessenorganisationen und der privaten Wirtschaft.

Die Strategieerarbeitung wird begleitet von Öffentlichkeitsarbeit und einem Aktionsprogramm.

Aktionsprogramm

Es wurden bereits verschiedene Modell- bzw. Pilotprojekte – z. T. in Zusammenarbeit mit weiteren Bundesämtern – unterstützt:

Angebotsentwicklung und –stärkung zur Erhöhung des Anteils der kombinierten Mobilitätsformen im Binnen- wie auch Ziel-/Quellverkehr von Einheimischen und Touristen.
Zielgruppen Anreiseverkehr und Lokalverkehr Ferienorte
Produkte/ Aktivität In Pilotgemeinden im Rahmen des Gemeinденetzwerks Allianz in den Alpen soll innerhalb von drei Jahren gezeigt werden, wie mit geeigneten Maßnahmen eine Verlagerung auf den ÖV erreicht werden kann; Resultat soll ein marktfähiges Produkt sein (Standard New Mobility); Weiterführung des Versuchs Saas Fee

Sobald die Strategie vorliegt (voraussichtlich Mitte 2004), wird das Aktionsprogramm einen klar ausgestalteten Rahmen erhalten.

Projekte müssen ua. folgenden Kriterien entsprechen:

⁵ FIF, Müller, Flügel; Umweltverantwortliches Verkehrsmanagement in Ferienorten. Schlussbericht D6 des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", 1999 (www.cx.unibe.ch/fif/)

⁶ U. Seewer, ARE, Inputreferat anlässlich der internationalen Veranstaltung „Tourismus und Verkehr“ vom 21./22. August 2003 in Samedan



- Der Inhalt des Projekts hängt vorrangig mit nachhaltigem Freizeitverkehr zusammen und verfolgt Ziele, wie sie für die Strategieentwicklung formuliert worden sind.
- Das Projekt ist innovativ, handlungsorientiert und hat Pilot- bzw. Modellcharakter: Neue Lösungen werden entwickelt, ausprobiert und evaluiert, die Ergebnisse werden kommuniziert und sind übertragbar.
- Finanziert werden Entwicklung, Aufbau und Evaluation von Projekten nicht aber Infrastruktur und Betrieb.
- Die betroffenen AkteureInnen müssen in die Projektträgerschaft involviert werden und nach ihren Möglichkeiten an die Projektkosten beitragen; Obergrenze für den Anteil des Bundes (Beiträge aller möglichen Projektpartner insgesamt) an den Projektkosten ist 50%.

Offen ist heute dabei noch, woher die Mittel für die Umsetzung der Strategie genommen werden. Die aktuelle großpolitische Wetterlage in der Schweiz könnte die Umsetzung der Strategie noch um einiges verzögern und abschwächen. Siehe auch www.freizeitverkehr.ch.

Reiselust - Neue Wege in den Urlaub ohne Auto in Deutschland



Das Projekt „Reiselust“ wird finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Diese Kampagne des Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte Deutschland als Reiseziel für UrlauberInnen ohne Auto noch attraktiver machen: durch Informationen zur Anreise und zur Mobilität vor Ort und durch Serviceleistungen, die auf die Bedürfnisse von UrlaubernInnen ohne Auto ausgerichtet sind.

Die Urlaubsvision von Reiselust: Mit der Bahn geht es direkt von zu Hause ans Ziel der Urlaubsträume. Dort bringt ein Shuttlebus Gäste und Gepäck ins gewählte Quartier. Hotels, Pensionen und Jugendherbergen beraten ihre Gäste bei Ausflügen mit Bus und Bahn und halten Leihfahräder für Touren bereit. Mit einem Gästeticket fährt die ganze Familie günstig zu Schwimmbädern, Burgen und Museen. Gut markierte Fußwege erschließen Natur und Sehenswürdigkeiten in der Umgebung. Abends bringt der Wanderbus müde Wanderer sicher und bequem in die Hotels zurück.... Gemeinsam mit seinen Partnerregionen arbeitet der VCD daran, dass diese Vision zum Urlaubsalltag wird.

Einer der Projektpartner ist das „Zweitälerland“ (www.zweitaelerland.de) im Mittleren Schwarzwald. Die Region rund um die ehemalige Öko-Hauptstadt Waldkirch unterstützt seine Gäste seit vielen Jahren bei der Anreise mit der Bahn und setzt vor Ort konsequent auf nachhaltige Angebote.



Empfehlungen an die Regionen, Destinationen

- Günstige Urlaubstickets für den Nahverkehr
- Busstopp am Wanderparkplatz
- Kostenlose Schi- und Schlittenverleih während der Wintermonate
- Usw.

Die deutschen Urlaubsregionen wie die Mürzitz, die Sächsische Schweiz, Zweitälerland, Eggegebirge, Thüringer Schiefergebirge, Münsterland, Elbtalau/Wendland, Vogelsberg oder die Uckermark möchten gemeinsam mit dem VCD zeigen, wie man ein gutes Serviceangebot für Urlauber ohne Auto auf- und ausbauen kann. Der VCD hilft den Regionen dabei, die umweltschonende Mobilität vor Ort zu stärken und buchbare Angebote



für UrlauberInnen ohne Auto zu schaffen. Er unterstützt sie bei der Vermarktung und schafft ein Netzwerk gleichgesinnter Regionen. Außerdem informiert der VCD interessierte UrlauberInnen über attraktive Angebote und sorgt dafür, dass Hoteliers, Verkehrsanbieter, Tourismusbüros und Reiseveranstalter auf die Bedürfnisse von Urlaubern ohne Auto eingestellt sind.



5. Überblick Bahnangebote

Dieses Kapitel soll einen kurzen Überblick über aktuelle Strategien und einzelne Angebote der wichtigsten Anbieter geben.⁷ Dabei wird natürlich kein Vollständigkeitsanspruch gestellt. Dieser Überblick soll lediglich eine Basis für Kontakte und Anregungen für die Angebotsentwicklung bieten.

Strategische und qualitative Bewertung der Angebote.

Am Beispiel der ÖBB, die aktuelle Verkaufszahlen und Bewertung der Angebote zur Verfügung stellte und die in die Tabelle im Anhang zu finden sind, wurde versucht die einzelnen Bahnangebote nach ihrer strategischen und wirtschaftlichen Relevanz zu bewerten. Es waren uns zum Zeitpunkt der Erstellung der Tabelle nur die Zahlen der ÖBB bekannt. Der bei der ÖBB verwendete Fragebogen im Anhang kann als Basis für die Bewertung der anderen Bahnangebote bzw. zur Aktualisierung von den NETS-Partnern verwendet werden. (siehe Tabelle im Anhang)

Europäische Bahnen im Vergleich 2001

Bahn	Land	Netzlänge km	Fahrten je Einwohner	Mittlere Anzahl Reisende pro Tag und Strecke (in 1000 Personen)	Mittlere Menge transportierte Güter pro Tag und Strecke (in 1000 Tonnen)
CD	Tschechien	9 444	18	2	5,66
CFL	Luxemburg	274	32	3	6,89
DB AG	Deutschland	35 986	21	6	6,67
DSB/BS	Dänemark	2 047	29	7	3,26
FS	Italien	16 035	8	8	4,38
NS	Niederlande	2 809	20	14	9,40
ÖBB	Österreich	5 683	23	4	4,40
RENFE	Spanien	12 310	14	4	3,06
SBB	Schweiz	2 986	45	12	11,38
SNCB	Belgien	3 454	16	6	7,45
SNCF/RFF	Frankreich	29 445	15	7	5,52

Quelle: SBB, Unternehmensbroschüre

Schweiz

SBB

Die SBB ist das größte Reise- und Transportfirma der Schweiz: Über 300 Millionen Fahrgäste sind mit der SBB unterwegs. Dabei ist ihr Streckennetz mit 3000 Kilometern Länge eigentlich bescheiden. Die Züge der SBB leisten 87 Prozent der gesamt gefahrenen Personenkilometer aller Schweizer Bahngesellschaften und gegen 90 Prozent der Tonnenkilometer im Güterverkehr.⁸

Die Bedeutung der Bahn in der Schweiz ist wohl europaweit eine Ausnahme. Auch die Kombination der SBB mit vielen privaten Bahnen, die auch touristisch eine wichtige Rolle spielen.



⁷ Die Quellen für die Recherche waren Angebotskataloge, Internetrecherchen sowie In

⁸ vgl. www.sbb/gs, Stand April 2004



RailAway

RailAway ist ein Tochterunternehmen der SBB und der Marktleader. Ziele:

- Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs/ Bahntourismus
- Konzeption und Organisation von attraktiven, preisgünstigen Freizeitangeboten für alle Bevölkerungsschichten
- Kooperationen mit touristischen Partnern, Wirtschaft und Medien
- Produktion/ Vertrieb von Bahnpauschal-Arrangements jeglicher Art
- Umfassende Serviceleistungen im Bereich Tourismus

Das Unternehmen will seine Stellung ausbauen, befindet sich noch in einem starken Wachstum. Neue Angebotsbereiche sind aufgenommen worden. Touristische Partner wie Bahn/Bus kommen mit den Preisen sämtlicher angeschlossener Angebote um 10-20% entgegen. Vermarktung läuft über RailAway. Es beteiligen sich vor allem Anbieter mit hoher Nachfrage-Quantität.

RailAway ist derzeit wichtigster Anbieter von Bahnurlaube in der Schweiz mit rund 40 Mitarbeitern und vier Standorten. Mit 450 Verkaufsstellen Bahnhöfen hat RailAway ein sehr Vertriebsnetz.

RhB (z.T. auch Matterhorn-Gotthard-Bahn):

Diese führen traditionelle Produkte wie Glacier-Express weiter. Die RhB führt vorsichtig immer wieder neue Angebote ein. Sie wird dabei je länger je mehr zur Erlebnisbahn umgebaut: Zielgruppe: Einheimische und vor allem Gäste die in Graubünden Ferien machen. Spardruck macht zu schaffen. Die Art der Anreise bis zur RhB ist nicht in Ihrem Interesse.

Postauto:

Führen im Sommer Postauto-Ausflüge durch. Sie werden gut gebucht (obwohl sehr wetterabhängig). Unter dem Spardruck wird die Rentabilität haarscharf gerechnet. Es sind in der nächsten Zeit keine großen Sprünge zu erwarten. Postauto ist föderalistisch mit regionalen Postauto-Zentren aufgebaut. Viele Entscheide fallen deshalb nicht in der Zentrale in Bern.

Niederlande

Im Bereich des touristischen Bahnangebots ist in den Niederlanden viel in Bewegung. In den 90iger Jahren hat eine Privatisierung der Niederländischen Eisenbahn (NS) stattgefunden. In der Folge hat dies zu einer Verschlechterung der Dienstleistungen, sowohl des inländischen als auch des ausländischen Verkehrs, geführt.

Beispiele:

- *Die internationalen Schalter an den größeren Bahnhöfen werden im Laufe des Jahres 2004 aufgelassen. Dadurch ist es nur noch möglich für Bestimmungen Tickets außer dem Benelux-Ländern können dann nur noch via Internet gekauft werden.*
- *Schon zuvor hatte die NS aus finanziellen Gründen den Alpen Express und Autoschlafzug nach Süd-Frankreich eingestellt.*

Die Marke 'Alpen Express' wird allerdings jetzt von **EuroCharter Express**, einem privaten Unternehmen weiterhin angeboten. Man erwartet wohl ab 2007 viel mehr Fahrgäste nach Belgien und Frankreich zu befördern, wenn die neue Bahnstrecke für den ICE zwischen Amsterdam und Paris geöffnet wird.



Die meisten Reiseveranstalter gehen davon aus, dass ihre Kunden in West- oder Zentral-Europa mit dem eigenen Auto in den Urlaub fahren – besonders in der Sommersaison.

Es gibt doch einige kleinere Anbieter, die Chancen gesehen haben, um diese Dienstleistung zu übernehmen, wie Aktiva und SNP, die sich profilieren konnten, weil sie auch Packages inklusive Beförderung per Zug bieten.

Auch bezüglich der internationalen Züge gibt es neue Anbieter. Es fahren in der Wintersaison verschiedene direkte Züge in die Alpenländer. Auch im Sommer 2004 werden zwei Autozüge nach Süd-Frankreich und ein nach Italien fahren. Diese Züge werden besonders von Individual-Touristen benutzt.

Beispiel Treinreiswinkel

Ein Reisebüro für Bahnreisen, das 2002 mit zwei Mitarbeitern angefangen hat, beschäftigt jetzt bereits acht Personen, und 2003 verkaufte man um die 15.000 Tickets. Treinreiswinkel bietet auch Fahrkarten für 80% aller ausländischen Destinationen an. Über NS kann nur ein geringer Teil ausländischer Destinationen gebucht werden.

Der internationale Reiseverkehr ist stark in Bewegung. Private Bahnunternehmer werden ihr Angebot weiter ausbauen und sind interessiert an neuen Destinationen, die gut mit der Bahn erreicht werden können, auch im Alpenraum. Sie werden in den kommenden Jahren ihre Marktanteil sicher vergrößern.

Für internationale Projekte wie 'Alpine Pearls' zum Beispiel, entstehen - mittels Kooperation mit niederländische Bahnunternehmen - also interessante Möglichkeiten und Chancen die Anreise im Alpenraum umweltfreundlich zu gestalten.

Österreich

ÖBB

Im Nah- und Fernverkehr sind die ÖBB Mobilitätsanbieter Nummer 1 in Österreich. Der touristische Verkehr spielt insgesamt eine untergeordnete Bedeutung. Die Umstrukturierungen erschweren eher die touristische Angebotsentwicklung. Dennoch wurden von der Bahn in den letzten Jahren einige spezielle Urlaubsangebote auf den Markt gebracht:

- *Wedelweiss; Snow&Train, Snow & Fun,*
- *Spezielle Angebote zu Touristischen Highlights: Kristallwelten, Bad Blumau-Express*
- *ERLEBNIS BAHN & SCHIFF*
ist der Name und zugleich das Programm einer Organisation, in der sich verschiedene österreichische Anbieter zusammengeschlossen haben, die Ein- und Mehrtagesreisen mit nostalgischen Fahrzeugen zu Wasser (d.h. auf den österreichischen Flüssen und Seen) und zu Lande (hauptsächlich auf der Schiene, seit kurzem aber auch mit Oldtimerbussen auf der Straße) anbieten. Neben den Österreichischen Bundesbahnen, die den bedeutendsten Anteil an Nostalgiefahrten abwickeln, finden Sie unter den Veranstaltern auch private Firmen und Vereine

Einschätzung der Strategie und Wirtschaftlichkeit der ÖBB-Angebote:⁹

Kombinierte Tickets mit Rad- oder Wanderangeboten gab es bis 2002, wobei in diesem Jahr ca. 3.100 Stk des Radtickets und 600 Stk. des Wanderticketes verkauft wurden. Die beiden saisonalen, aber schon über viele Jahre beliebten Winterangebote Wedelweiß und Snow &

⁹ Daten laut Auskunft der ÖBB/Personenverkehr



Fun können pro Jahr ca. 7000 bzw. 22.000 verkaufte Tickets aufweisen. Über ca. 11.000 Besuchern, die mit der Bahn anreisen konnte sich im Jahr 2003 der Tiergarten Schönbrunn freuen. Mit neuen Sommerausflugsangeboten wie dem Archäologiepark Carnuntum wird versucht weitere Gäste mit der Bahn zu beliebten Ausflugszielen zu transportieren. Auch in den einzelnen Bundesländern geht die Bahn mit interessanten Destinationen (Nationalparks, Kabarett SIMPL ...) Marketingkooperationen ein. Über diese Art der Zusammenarbeit gibt es keine konkreten Verkaufszahlen.

Interessante Tarifangebote wie das Cliquenticket, 1-Plus-Freizeit-Ticket, EU-Regio, TEE Rail Alliance und Autoreisezüge nach Deutschland verzeichneten 2003 Verkaufszahlen zwischen 500 Stk. (Cliquenticket) und 1, 7 Mio. Tickets (EU-Regio). Details zu den Angeboten finden sich im Anhang.

Die ÖBB führt laufend Kundenzufriedenheitsanalysen durch, die sich jedoch grundsätzlich nicht auf konkrete Angebote sondern auf Dienstleistungsqualität beschränken. Die durchschnittliche Kundenzufriedenheit über alle Elemente der ÖBB-Mobilitätskette liegt bei ca. 2.

Die Chancen in der Entwicklung der Angebote am Markt werden abhängig von den einzelnen Angeboten, grundsätzlich sehr gut eingeschätzt. In Zukunft konzentriert man sich besonders auf die Optimierung des Vertriebskanal-Mix (Handy Ticketing, Event Ticket usw.). Sei 01. 01. 04 gibt es neben den Kombitickets das Eventticket, welches ausschließlich über das Internet vertrieben wird. Der Eventveranstalter schließt mit den ÖBB einen Vertrag ab und bekommt einen Promotion-Code. Diesen gibt der Kunde dann bei der Buchung unter www.oebb.at ein und bekommt eine ermäßigte Anreise.

Die Zukunft des Bahnurlaubsmarktes wird realistisch betrachtet unterdurchschnittlich steigen in Relation zum gesamten Mobilitätsmarkt.

Die zukünftige Strategie in Hinblick auf die Bedeutung der Touristik im Unternehmen ist offen. Durch einen möglichen Gang an die Börse wird der Gewinndruck noch stärker werden.

Rail Tours Austria

Railtours ist ein Unternehmen der ÖBB und des österreichischen Verkehrsbüros mit rund 50.000 Kunden pro Jahr. Die Bahnreisen, insbesondere Städtereisen, sind dabei ein zentraler Angebotsbereich, Kernprodukt sind Pauschalreisen.

Die Chancen der Entwicklung des Produktes am Markt wird als gut eingeschätzt.¹⁰ Es erfolgt eine ständige Erneuerung und "Entrümpelung" des Angebotes; und Anpassung an die Nachfrage (zuletzt Auflage des Kulturthemenkreises "Bezaubernde Deutsche Juwelen).

Im Bahnurlaubsmarkt werden insgesamt noch **hohe aktivierbare Reserven** gesehen, wenn für den Kunden der Zugriff übersichtlich und transparent ist. Er will nicht nur wissen was ihn am Zielort erwartet, sondern auch welche Annehmlichkeiten die Bahnreise bietet. "Erlebnis"-Bahnfahrten während des Urlaubes können ebenfalls noch forciert werden. Lokalbahnen ("Kleine" Bahnen) spielen während des Urlaubes eine wesentliche Rolle: z. B. Transporte von Radfahrern und Fahrrädern, Ski-Urlaubern, Wanderern

Die **Tarifpolitik** (Einführung des "Globalpreissystems") der meisten europäischen Bahnverwaltungen wird allerdings eher als **nicht förderlich** für die Forcierung von Bahnreisen eingestuft. Die Preisplanung ist äußerst schwierig (Tarifausnahmen-Dschungel). Wichtig wäre auch besseres, attraktiveres Bahnmaterial.

Post-Bahn-Bus

Das Postauto ist einer der zentralen Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel im Linienverkehr, aber auch als touristisches Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung, vor allem wenn es um die Verteilung der Gäste in der Region geht. Seit kurzem im



¹⁰ Rail Tours Austria (Herr Kager)



Eigentum der ÖBB, Teile wurden an private Busunternehmen abgegeben. Die Busse sind in den Regionen für den Verteilung und Verbindung zu Ausflugszielen sehr wichtig. Leider sind insbesondere in der Ferienzeit die Frequenzen oft geringer, da viele Busse für den Schülerverkehr in dieser Zeit nicht im Einsatz sind.

Teilweise gibt es aber spezielle Bus-Spezial-Angebote wie Wanderbusse in den Nationalparks. Auch im Schibusverkehr in den Wintersportdestinationen spielen die Busse eine wichtige Rolle zur Reduzierung des Autoverkehrs. Zweifellos gibt es hier noch viele Potenziale zur Optimierung in Hinblick auf die Bedürfnisse von Urlaubern ohne Auto.

Deutschland

DB AG

Die Deutsche Bahn hat natürlich als Unternehmen unterschiedlichste Angebote. Auch wurden verschiedenen Produkte ausgetestet. Die Umstrukturierungen und die Tarifreform haben jedoch das Vertrauen der Kunden in die Bahn nicht unbedingt gestärkt.

Auf der website (www.bahn.de) werden auch umfangreiche Informationen zum Thema Umwelt-Klimaschutz-Mobilität gegeben.

Nachfolgend werden lediglich einige dargestellt. (siehe dazu Anhang Überblick Bahnurlaubsangebote).

Bahnreisen in europäische Metropolen werden in diesem Winter zu günstigen Tarifen angeboten: Fahrkarten nach Rom, Amsterdam, Paris und in zehn weitere Großstädte jetzt für 19 bis 39 Euro

Seit kurzem hat die DB ein neues Produkt entwickelt, das Tourismus und Natur zusammen bringen will. „Fahrziel Natur“ gibt es seit 3 Jahren (2001). Ursprünglich war es eher als Umweltkampagne angelegt. Die hochqualitativen Inhalte dieser einzelnen Angebote aus dem Programm „Fahrziel Natur“ wurden von Seiten der PR sehr forciert. Seit 2004 ist das Produkt im Personenverkehr integriert.

"Fahrziel Natur"

In Zusammenarbeit mit dem BUND Naturschutz und "Fahrziel Natur" bietet die Deutsche Bahn geführte Reisen und Exkursionen in Nationalparke und Kulturlandschaften, die durch speziell zusammengestellte Programme, qualifizierte Reiseleiter und die bewusste Auswahl des Verkehrsmittels, ökologisches Reisen zu fairen Preisen garantieren.

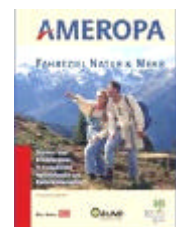
Fahrziel Natur ist ein touristisches Angebot. Den Vertrieb des Angebots übernimmt AMEROPA. Angeboten werden Charterreisen/Gruppenreisen zu interessanten Naturzielen innerhalb Deutschlands (Nationalparke, Biosphärenparke), aber seit 2004 auch internationale Reiseziele mit dem Themenschwerpunkt Natur.



AMEROPA

Ameropa ist eine 100-prozentige Tochter der DB-Fernverkehr AG und somit der wichtigste Partner der deutschen Bahn. Bahnurlaubsangebote sind wie bei Rail Tours Austria oder RailAway die Kernkompetenz.

Ameropa sieht sich als führender Spezialist für Kurztrips und Urlaubsreisen in Deutschland und in die Nachbarländer mit rund 500.000 Kunden pro Jahr.





Marktführender Veranstalter für touristische Bahnreisen in Deutschland sowie Bahnerlebnisreisen in aller Welt. Vertrieb über 7.400 Reisebüros mit AMEROPA-Lizenz und ReiseZentren der Bahn.

Neu im Programm ist auch ein Sonderprogramm zu Naturzielen. Auch hier wird mit dem BUND Naturschutz zusammen gearbeitet.

Fahrtziel Natur & Mehr - Entdeckerreisen 2004

"FAHRTZIEL NATUR & MEHR – Entdeckerreisen 2004" ist das erste Gemeinschaftsprojekt von AMEROPA-REISEN GMBH, dem Reiseveranstalter der Deutschen Bahn, und der Bund Naturschutz Service GmbH, einem bereits seit einigen Jahren auf ökologisch orientierte Reisen spezialisiertes Tochterunternehmen des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Bayern. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, die bisher überwiegend für Mitglieder und Freunde der verschiedenen Umweltorganisationen angebotenen Reisen einem breiteren Reisepublikum zu öffnen, nachdem das Internationale Jahr des Ökotourismus 2002 und die maßgeblich von der Deutschen Bahn AG zusammen mit den großen deutschen Umweltverbänden in den letzten Jahren getragene Kampagne "Fahrtziel Natur" das Bewusstsein und das Interesse an umweltverträglichen Reisen deutlich gestärkt hat.

Die Reiseprogramme sind vielfältig, die ausschließlich per Bahn, Schiff oder Bus - also ökologisch gerecht ganz ohne Flugzeug - und in angemessenen Gruppengrößen durchgeführt werden:

Von der "Hallig Hooge - Faszination Wattenmeer", über "Blumen im Meer der Steine - Nationalpark Berchtesgaden", "Die Hohe Tatra, das kleinste Hochgebirge der Welt", "Ligurien und die Cinque Terre - Italien für die Sinne", "Rumänien - Karpaten, Donaudelta, Siebenbürgen", bis hin zu Bahnerlebnisreisen in Nationalparke im Norden Russlands und zum Baikalsee in Sibirien.

Ganz nach dem Motto "Nur was man kennt, schützt man auch" wird jede Reise von ökologisch profilierten Fachleuten aus Umweltorganisationen oder Nationalparks begleitet.



6. Beispiel: Ferien-Charterzug Deutschland – Pongau

Bearbeitung

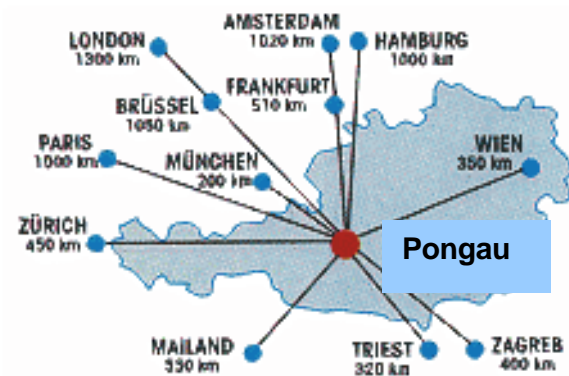
Mobilitätszentrale Pongau GesmbH

Stephan Maurer • Geschäftsführer

e-mail: sma@mobilito.at www.mobilito.at www.urlaubvomauto.at



Ausgangslage



Die Region Pongau, mit seinen 25 Gemeinden (78.000 Einwohner) und 6,9 Mio. Gästenächtigungen pro Jahr in 136.000 Gästebetten zählt zu den tourismusintensivsten Regionen Österreichs und wurde im Rahmen des österreichischen Modellvorhabens „Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus“ (Pilotprojekt für Umwelt, Tourismus und Mobilität, des Umwelt-, Verkehrs- und

Wirtschaftsministeriums in Kooperation mit dem Land Salzburg und der Europäischen Union) mit der Unterstützung des EU-Projektes „Alps Mobility“ ausgewählt, Pilotprojekte für umweltfreundliche Reiselogistik zu initiieren und umzusetzen.

Aus diesem Grund wurde im April 2000 die erste touristische Mobilitätszentrale – „mobilito - die mobilitätszentrale in Salzburg“ mit Sitz in Bischofshofen gegründet. Gemeinsam mit den beiden österreichischen Modellorten für „Sanfte Mobilität“ – Werfenweng und Bad Hofgastein – will die Mobilitätszentrale touristische Angebote für Gäste ohne eigenem Auto, für den europäischen Markt, allen voran dem deutschen Markt, schaffen.

Die Mobilitätszentrale Pongau GesmbH hat im Rahmen des Modellvorhabens „Autofreier Tourismus – Sanfte Mobilität“, den Auftrag erhalten, buchbare Urlaubsarrangements im Sinne der Sanften Mobilität (= Verlagerung des Urlauber-Individualverkehrs hin zum Öffentlichen Verkehr) zu erstellen und zu vermarkten.

Die Entwicklungen im europäischen Bahnverkehr in den letzten Jahren – so etwa der Wegfall zahlreicher Direktverbindungen zwischen Deutschland und Österreich – lenkte die Projektierung in eine bestimmte Richtung: den touristischen Bahnverkehr für die An- und Abreise der Gäste im Bundesland Salzburg zu verbessern (umsteigefreie Direktverbindungen) oder in gleicher Weise zu organisieren, wie es im Bereich der Flugtouristik schon seit Jahrzehnten üblich ist: In Form von Charterverkehren.

Projektziele

Mit dem Projekt „Charterzug Deutschland – Pongau“, einem wesentlichen Angebotsbaustein in der touristischen Vermarktung der „Sanften Mobilität“, wurde im Frühjahr 2003 begonnen und es wurden folgende Ziele dabei gesetzt:

- Aufzeigen der Möglichkeit, Bahnverkehre auch im Charterverkehr durchführen zu können, unabhängig von staatlichen Bahnunternehmen.



- Verlagerung von autoreisenden Gästen hin zur Bahnreise/ÖV; Einsparung an Personenkilometern durch ein entsprechend attraktives Bahnreise-Angebot in die Urlaubsregion. Dadurch soll auch die Verkehrsbelastung in der Region bzw. im Urlaubsort verringert werden.
- Umsetzung umweltpolitischer Ziele in Form der Verringerung von CO₂ Emissionen durch den Individualverkehr.
- Entwicklung eines neuartigen Urlaubsangebotes mit Vorbildcharakter für den österreichischen Tourismus.
- Erstellen eines Zugangebotes für die Relation „Ruhrpott“ – Salzburger Land mit den Vorgaben
 - Direktverbindungen ohne Umsteigen
 - Die Bahnreise selbst wird zum Erlebnis – Betreuung im Zug
 - Lösen des Gepäcktransfers ähnlich wie im Flugverkehr (Gepäckwagen am Zug, der Gast bringt sein Gepäck zum Bahnhof)
 - Bewirtschaftung des Zuges mit Gastronomie
- Suche und Einbindung von starken Vermarktungspartnern aus den Gäste-Herkunftsgebieten für das Projekt aus den Bereichen
 - Medien
 - Wirtschaft
 - Verbände, Vereine, NGO
- Entwicklung einer Vertriebsstrategie in Bezug auf
 - Direktvermarktung
 - Reiseveranstalter
 - Internetplattform
- Einbindung der heimischen Tourismuswirtschaft in die Sanfte Mobilität
- Vermittlung der Inhalte des Modellvorhabens „Autofreier Tourismus – Sanfte Mobilität“ und des EU-INTERREG IIIB Projektes „Alps Mobility“ im Rahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit.

Unterstützung bei der Umsetzung erhält „mobilito - die mobilitätszentrale in salzburg“ auch von der in Salzburg beheimateten Innovationswerkstatt Sebastian Mettler (www.innovationswerkstatt.at) im Bereich der touristischen Entwicklung (Erstellung und Kalkulation der Arrangements) sowie im Vertrieb. Ebenso in das Projekt eingebunden sind die öffentlichen Partner von „mobilito“ – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit sowie die Verkehrs- und Tourismusabteilung des Landes Salzburg.

Projektübersicht

Die ersten Überlegungen galten der Suche nach entsprechenden Anbietern im deutschsprachigen Raum, um eine Kalkulationsbasis zu schaffen. Aus dieser Kalkulationsbasis heraus ergeben sich zwangsläufig die Verkaufspreise der buchbaren Reisearrangements.



Die Recherche nach Anbietern im (Charter-) Bahnbereich wurde vom Süddeutschen Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Öko-Logistik in Augsburg (Dipl.-oec Stephan Brückl) unterstützt.

Die folgenden Anbieter wurden von „mobilito“ kontaktiert und zur Angebotslegung eingeladen:

- ⇒ Österreichische Bundesbahnen (www.oebb.at)
- ⇒ Deutsche Bahn AG (www.bahn.de)
- ⇒ IGE Bahntouristik (www.bahntouristik.de)
- ⇒ Connex Verkehrsgruppe Deutschland (www.connex-gruppe.de)
- ⇒ Eifelbahnen Verkehrsgesellschaft (www.zugtouren.de) - Kontakt über Connex entstanden

Beurteilung der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen durch „mobilito“:

Verkehrsunternehmen	Kontaktaufnahme	Angebotslegung	Preis-Leistung	Inhalt des Angebots	Potential Zusammenarbeit (Einbringen von Leistungen durch VU)	Bemerkungen
ÖBB	++	+	++	++	Durchschnittlich	Angebot nur für die Strecke Salzburg - Bischofshofen
Deutsche Bahn AG	+/-	++	+++	+++	Sehr gut	Sehr gutes Angebot, flexibel, Top Wagenmaterial
IGE Bahntouristik	+++	+	++	+++	Durchschnittlich	Nostalgiewagen, geringe Leistungen möglich
Connex	++	+/-	-	+/-	keine Zusammenarbeit	kein entsprechendes Wagenmaterial vorhanden!
Eifelbahnen VG	+	k. A.	k. A.	k. A.	im Aufbau	ist im Aufbau

Grundsätzlich gibt es Interesse der Bahnunternehmen, im Bereich des Charterverkehrs am Projekt mitzuarbeiten. Auf Grund der teils enormen finanziellen Aufwendungen, die für den Betrieb eines Charterzuges notwendig sind, speziell für die Kostenstellen

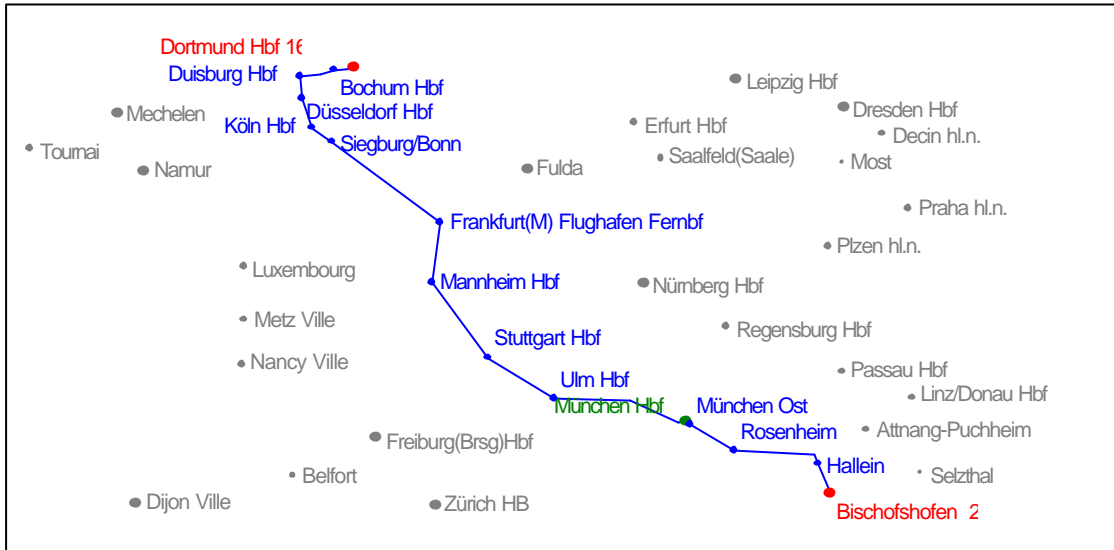
- Wagenmaterial (Triebfahrzeug und Personenwagen)
- Schienenbenutzung
- Nutzung der Bahnhöfe
- Personal (Triebfahrzeugführer und Wagenpersonal)

war ein wesentlicher Punkt der Verhandlungen die Frage nach der Einbringung von Leistungen in das Projekt durch das Verkehrsunternehmen. Gerade im Bereich des Vertriebs und des Marketings ist die Deutsche Bahn ein starker Partner (*Bahnschalter in ganz Deutschland, Internetauftritt, eigene Kundenmedien in den Zügen*), viele private



Bahnunternehmen können diese Leistungen nur zu einem geringen Teil bzw. gar nicht anbieten.

Fahrtstrecke



Das Herkunftsgebiet der Gäste und die damit verbundene Fahrtstrecke ergibt sich jedoch aus den Hauptherkunftsgebieten des Salzburger Landes: Nordrhein Westfalen, Baden-Württemberg und der Ruhrpott.

Dortmund • Düsseldorf • Köln • Frankfurt • Stuttgart • Augsburg • Salzburg • Bischofshofen und retour

Termine

Bereits im Herbst 2004 (von Ende August bis Ende Oktober 2004 findet wieder der bei Urlaubsgästen aus ganz Europa bereits bekannte „Salzburger Bauernherbst“ statt) soll mit der Durchführung der Charterzüge begonnen werden, in weiterer Folge muss das Angebot an durchgehenden Bahnverkehren regelmäßig angeboten werden (ab 2005) und zu einem ständigen Angebotsbestandteil gemacht werden.

Die Fahrt führt immer an Samstagen von Dortmund nach Bischofshofen (Abfahrt ca. 06:00 Uhr, Ankunft ca. 15:30 Uhr), die Rückfahrt ist an Sonntagen (Abfahrt ca. 10:00 Uhr, Ankunft ca. 21:30 Uhr) geplant. Im Endausbau sollen pro Sommer 10 bis 12 Züge verkehren.

Monat	Zugfahrten (H ↔ R)
Mai	1 Zug Ende des Monats
Juni	2 Züge
Juli	3 Züge
August	3 Züge
September	2 Züge



Zielgruppe

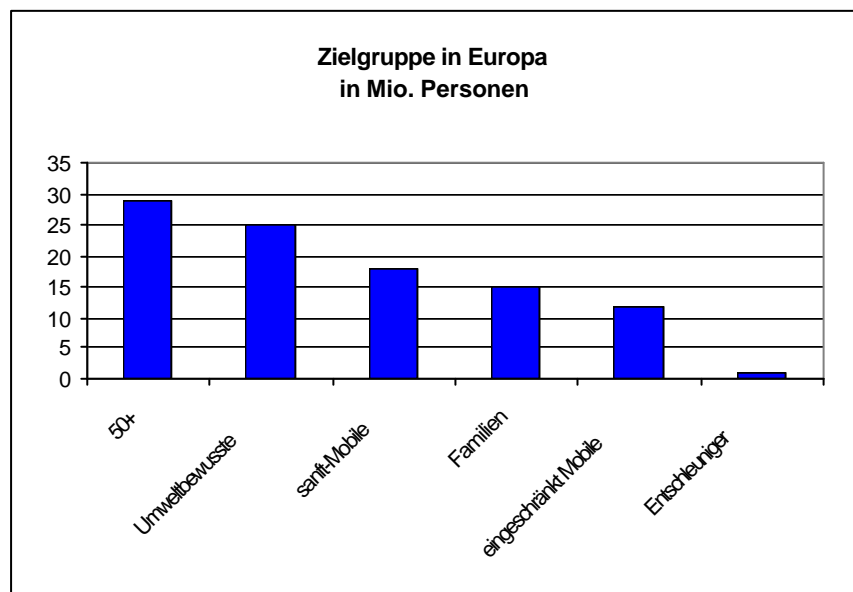
Eine genaue Zielgruppe wird ganz bewusst nicht gewählt, da die Möglichkeit zur Bahnreise jedem Personenkreis offen steht – also genau 100 % der Personen.

Sehr wohl aber zeichnen sich Personenkreise ab, die eine gewisse Affinität zum Thema „ÖPNV“ bzw. der Bahnreise haben:

- *Personen ohne eigenes Auto*
- *Vereinigungen, die Umweltthemen forcieren*
- *Mitglieder in Carsharing-Organisationen*
- *Mitglieder in Naturorganisationen*
- *Mobil eingeschränkte Personen*
- *Generation 50 +*
- *die „Sanft Mobilen“ (jene Personen, die über ein Auto verfügen aber dennoch die Bahn als Urlaubsreisemittel bevorzugen)*
- *die „Entschleuniger“, also jene Personen, die nicht so rasch als möglich von A nach B fahren wollen, um dann doch nur im Stau zu stehen bzw. sich den „Gefahren“ der Autofahrt in den Urlaub erst gar nicht aussetzen wollen.*

Laut einer Studie des Süddeutschen Instituts für nachhaltiges Wirtschaften und Öko-Logistik in Augsburg (Dipl.-oec Stephan Brückl, im Auftrag des BMVIT, Jänner 2004) haben diese Zielgruppen eine Größenordnung von bis zu 25 Millionen Personen – alleine in Deutschland!

In der selben Studie wird dargestellt, dass laut IAT (1999) im Jahr 2005 rund 11,7 Mio. Deutsche gerne reisen würden, dies jedoch aufgrund körperlichen Einschränkungen nicht tun (18 % der Bevölkerung). Gerade für diese „Zielgruppe“ ist das Auto kein Verkehrsmittel, um in den Urlaub zu fahren.



Und laut Verkehrsclub

Deutschland (Reisepavillon Hannover, 8. Februar 2004, Vortrag unter dem Thema „Reiselust Deutschland – Neue Wege in den Urlaub“) verfügen mehr als 20 % der Haushalte in Deutschland über KEIN EIGENES FAHRZEUG.



Produktpalette - zusammenfassende Übersicht

	Bahn-Charter	Bahn-Anreise	Bus-Charter	Spezial-Touren	Sanft/Öko-Tourismus	Zeppelin
Zielgruppe						
Sanft-Mobile	+++	+++	+++		+++	+
Umweltbewusste	++	+++	+		+++	+
Entschleuniger	+	+	+		+++	+++
50+	+	+	+	++	+	+++
Beschränkt-Mobile	+++	+/-	++		+	
Familien	+++	++	++		+	+
Bestandteil						
Zielgebiet	A	A	A	A	EU, Welt	D
Quellegebiet	D	D	D	USA, J.,	A	A, D
Verkehrsträger	Bahn	Bahn	Bus	Bahn	Bahn, Flugzeug	Bahn
Unterkunft	alle Kategorien	alle Kategorien	mittlere- hohe Kategorien	höchste Kategorie	div. Kategorien	alle Kategorien
Verpflegung	ÜF-VP	ÜF-VP	ÜF-VP	verschieden	verschieden	-
Zusatzleistungen	+	+	+	++	++	+
Betreuung	+	+	+	+	-	-
Funktion	RV/RB	RV/RB	v	Zielagentur	RB	RB
Preise	550-870	450-650	360-520	>4000EURO	500-4000EURO	300-1200EURO

Quelle: Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Öko-Logistik in Augsburg (Dipl.-oec Stephan Brückl)

Wagenmaterial und Kapazitätsberechnung

Die Ausstattungsmerkmale pro Charterzug sind wie folgt vorgegeben worden:

- 4 Reisezugwagen je 60 Personen (10 Abteile je Wagen mit 6 Sitzplätzen)
- 1 Speisewagen mit 24 Sitzplätzen
- 1 Bordclub mit bis zu 100 Stehplätzen, 2 Bars
- 1 Gepäckwagen

Insgesamt bietet ein Charterzug 240 Personen Platz, im Endbetrieb können zwischen 2.400 und 2.880 Personen pro Jahr das Zugangebot nutzen.

Bei der Kapazitätsberechnung wird jedoch davon ausgegangen, dass in den ersten beiden Jahren eine maximale Auslastung von 70 % (168 Personen pro Zug) erreicht werden kann.

Im Ausblick auf die kommenden Jahre ergibt sich folgende Kapazitätsberechnung:

Jahr	Auslastung %	Anzahl Züge	Pax/Zug	Pax Gesamt
2004	60%	4	144	576
2005	70%	10	168	1.680
2006	70%	12	168	2.016
ab 2007	95%	12	228	2.736



Im Endbetrieb sollen rund 10 bis 12 Züge zwischen Deutschland und Österreich verkehren, vorrangig im Sommer. An eine Ausdehnung des Angebotes auf die Wintersaison wurde bereits gedacht, ist aber noch nicht in Umsetzung. Im Herbst 2004 sollen 4 Charterzüge von Deutschland in das Salzburger Land geführt werden.

Kosten der Charterzüge

Als Beispiel dient hier das Angebot der Deutschen Bahn, welches am 17. Dezember 2003 in Köln verhandelt wurde. Die Angebote der weiteren Anbieter weichen in der Höhe der Kosten nicht wesentlich vom jenem der DB ab.

Beim Angebot ist allerdings anzumerken, dass die DB den Charterzug bis zum Salzburger Hauptbahnhof führt, die Relation Salzburg Hbf bis Bischofshofen wird von **den ÖBB** durchgeführt. Es muss jedoch kein Wechsel des Triebfahrzeuges durchgeführt werden, die ÖBB führen den Zug der DB weiter.

Deutsche Bahn	€ 235.000,00	ÖBB	€ 14.112,00	Gesamtpreis	€ 249.112,00
Reisezugwagen (4 Wagen)		Übernahme Zug in Salzburg		pro Fahrt	€ 31.139,00
Restaurantwagen (24 Pax)		pro Zug (H & R)	€ 1.470,00	pro Pax, ca.	€ 185,35
BordClub (ca. 100 Pax, inkl. Bar)		bei 8 Zügen	€ 11.760,00	<i>NORMALPREIS</i>	
Gepäckwagen		inkl. MwSt.	€ 14.112,00	<i>ohne Ermäßigung</i>	€ 202,00

⇒ **Angebotsbasis 8 Fahrten H/R**

Umsetzungspartner

Neben den österreichischen Partnern konnte neben der Deutschen Bahn bisher ein weiterer, wichtiger Umsetzungspartner für das Projekt gewonnen werden. Der Deutsche Alpenverein (DAV) wird das Projekt inhaltlich unterstützen und seine rund 700.000 Mitglieder für das Thema sensibilisieren sowie das touristische Produkt werblich unterstützen. Die Mitglieder des DAV werden aktiv in die Angebotsplanung eingebunden.

Urlaubsarrangements

„Urlaub vom Auto“ – unter diesem Titel fungiert „mobilito“ als vollkonzessioniertes Reisebüro in den Bereichen Incoming und Outbound.

Das Erstellen und der Vertrieb von entsprechenden Tourismusprodukten (Reisearrangements) stellt hierbei den Schwerpunkt dar. Die Pauschalangebote können direkt über das Kundenzentrum von „mobilito“ oder ab März 2004 über eine eigene Internetseite (www.urlaubvomauto.at) gebucht werden.

Verhandlungen mit weiteren Vertriebspartnern sind im Gange. Zusätzlich wird von den Projektpartnern (Bahnunternehmen) die Bereitschaft zur Unterstützung des Vertriebes erwartet. Als erwartete Vertriebsunterstützung wird gesehen:

- Homepage
- Kundeninformation, Verkauf an Bahnschaltern
- Unterstützung beim Vertrieb der Printmedien

Für das Projekt „Charterzug“ werden die Arrangements gemeinsam mit den Tourismusorganisationen des Landes Salzburg, allen voran mit der Salzburger Land Tourismus GesmbH erstellt.



Qualität in der Sanften Mobilität

Qualität im Tourismus wird heute immer mehr zum Schlagwort, auch im klassischen Verkauf. Aber vor allem der Gast, der ohne sein eigenes Auto in den Urlaub fährt, benötigt besondere Serviceleistungen und vor allem eine „Mobilitätsgarantie“, um ihm die Furcht vor dem „Festsitzen im Hotel/Urlaubsort“ zu nehmen.

Gemeinsam mit der Interessengemeinschaft für Sanfte Mobilität in Österreichs Kur- und Tourismusorten wurde ein Kriterienkatalog für „sanft-mobile Urlaubsorte“ erstellt und im Juni 2003 einstimmig beschlossen.

Die Kriterien dieses Katalogs – den „mobilito - die mobilitätszentrale in salzburg“ erstellt hat – kommen auch als Qualitätskriterien für Urlaub vom Auto zum Tragen und sind bei der Erstellung der Urlaubsarrangements für bahnreisende Gäste zu berücksichtigen

- *Transfer des Gastes vom nächsten Bahnhof, an dem IC und/oder EC-Zugverbindungen halten. Dies gilt natürlich für die Hin- und Rückfahrt. Der Transfer kann nach Maßgabe gewerberechtlicher Bestimmungen selber durchgeführt oder an ein Taxiunternehmen delegiert werden.*
- *Fahrplanauskünfte sind dem Gast kostenlos zu erteilen. Alle relevanten Fahrplaninformationen müssen im Haus/an der Rezeption/in der Tourismusinformation vorhanden sein. Die Mitarbeiter sind im Umgang mit gedruckten und elektronischen Fahrplanmedien zu schulen.*
- *Fahrplaninformationen aller öffentlichen Verkehrsmittel im lokalen und regionalen Bereich müssen am aktuellen Stand in gedruckter Form dem Gast zugänglich sein.*
- *Fahrkarten des lokalen und regionalen Bereichs liegen im Idealfall direkt zum Verkauf bereit. Sollte dies nicht der Fall sein (können), so ist der Gast über die Verkaufsstellen des ÖV zu informieren, die Mitarbeiter sind entsprechend zu informieren.*

Folgende Basisleistungen sollen in den Reisearrangements enthalten sein:

- ⇒ Bahnfahrt inkl. persönlicher Betreuung (Verpflegung/Catering, Reisebegleitung) hin und retour entlang der beschriebenen Strecke
- ⇒ Gepäckservice am Quell- und Zielbahnhof
- ⇒ Transfer Urlaubsquartier ⇔ Zielbahnhof
- ⇒ Unterkunft laut Buchung (Frühstückspension, Gasthof, Hotel *** und ****, Appartements) sowie dem Quartier entsprechende Verpflegung – Frühstücksbuffet und/oder Halb- bzw. Vollpension.
- ⇒ Nutzung des örtlichen bzw. regionalen ÖPNV (Region Pongau: Pongau Mobil Ticket)
- ⇒ im Bundesland Salzburg: Salzburger Land Karte (6-Tage-Inklusivkarte) mit freiem Eintritt zu über 180 Sehenswürdigkeiten und Attraktionen im ganzen Salzburger Land, je nach regionalem Tourismusangebot können zusätzliche Leistungen in das Arrangement aufgenommen werden
- ⇒ Leistungen an Partner: wenn ein DAV-Mitglied das Arrangement bucht, bekommt es mit der Buchung eine Jahresmitglieds-Gebühr automatisch gutgeschrieben.

Im Bereich der Vertriebskanäle werden mehrere Möglichkeiten wahrgenommen. Einerseits soll der Verkauf der „reinen Zugleistung“ für bereits im Salzburger Land gebuchte

**Bahnen +
Kurzstudie**



NETS-EWIV

Fichtegasse 2/17
A-1010 WIEN
Tel. ++43/1/512 15 95-21
Fax ++43/1/512 15 95-10
contact@soft-mobility.com

Urlaubsgäste mit Hilfe der Tourismusorganisationen erfolgen. Der Packageverkauf wird in erster Linie durch Kooperationen getätigt: DAV, dt. Sportartikel-Großhändler, VCD etc.



7. Feriencharterzug: Umwelteffekte – Verkehrsemissionen

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Helmut Koch
Dipl.-Ing. Petra Stadler



Aufgabenstellung

Mobilto, die Mobilitätszentrale in Salzburg, untersucht gemeinsam mit den Tourismusorganisationen des Landes Salzburg die Führung von Ferien-Charterzügen in der Relation Deutschland - Pongau.

Angedacht ist die Führung von Tageszügen in der Relation Dortmund - Bischofshofen. Erste Charterzüge könnten ab Herbst 2004 (zum „Salzburger Bauernherbst“) verkehren, ab 2005 soll ein regelmäßiger Verkehr (10 – 12 Zugpaare in der Sommersaison) angeboten werden. Die Anreise der Urlaubsgäste erfolgt dabei am Samstag (Ankunft in Bischofshofen ca. 15:30 Uhr) und die Abreise am Sonntag (Abfahrt ca. 10:00 Uhr). Die Aufenthaltsdauer der Gäste würde folglich 7 Tage (exkl. An- und Abreisetag) bzw. 8 Nächtingungen umfassen.

Im Rahmen dieser Untersuchung soll abgeschätzt werden, mit welchen Umwelteffekten durch die Führung dieser Charterzüge zu rechnen ist. Stellvertretend für eine Reihe von Umweltindikatoren werden die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen untersucht.

Methodik

Verkehrsbedingte Umweltwirkungen ergeben sich durch

- die Emissionen bei der An-/Abreise, und
- die Emissionen durch das Mobilitätsverhalten in der Region (autofreie Gäste haben ein wesentlich anderes Verkehrsverhalten als Autogäste).

Der Gesamteffekt ergibt sich aus der Summe der **beiden Teileffekte** unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer (8 Nächtingungen).

Die Berechnung der Umwelteffekte erfolgt für **ein Charterzugpaar** in der Relation Dortmund – Bischofshofen.

Dabei werden **folgende Annahmen** getroffen

- ? Die Zahl der angebotenen Plätze im Zug liegt bei 240.
- ? Für die Berechnung wird von einer 70%-igen Auslastung des Angebotes ausgegangen (entsprechend den Annahmen von mobilto).
- ? Von den Nutzern der Charterzüge wären 10% ohnehin mit der Bahn angereist.
- ? Für die übrigen Nutzer der Charterzüge wird angenommen, dass die Anreise in den Pongau sonst mit dem Auto stattgefunden hätte.
- ? Der Umwelteffekt eines Charterzuges ergibt sich aus der Differenz der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen von Autogästen zu Bahngästen (relevant sind 150 Personen je Zugpaar).



Für die **An- und Abreise** der Gäste werden folgende **Annahmen** getroffen:

- ? Die durchschnittliche Anreiseentfernung der Gäste beträgt 550 Kilometer. Dieser Wert stimmt mit Mobilitätsbefragungen für die Gemeinde Werfenweng (Herry 1999) gut überein. Auf den Ferien-Charterzug bezogen entspricht die durchschnittliche Anreiseentfernung etwa einer Anreise aus dem Raum Rhein-Main. Dabei wird berücksichtigt, dass ab München nur wenige Gäste den Charterzug benutzen, da in dieser Relation ohnehin mehrere durchgehende Verbindungen bestehen.
- ? Bei der Anreise der Bahngäste wird der Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen mit Pkw (Taxi) in der Umweltbilanz berücksichtigt.
- ? Für die Berechnung der CO₂-Emissionen werden die Werte der „Umweltbilanz Österreich“ herangezogen (BMU 1997).

Für den **Aufenthalt vor Ort** wird von **folgenden Annahmen** ausgegangen:

- ? Es wird von 7 relevanten Aufenthaltstagen (ohne An- und Abreisetage) ausgegangen.
- ? Das Mobilitätsverhalten vor Ort wird auf Basis von Mobilitätsuntersuchungen (Herry 1998) für Autogäste und autofreie Gäste getrennt abgeschätzt. Die Zahl der Wege ist für beide Gruppen ident.
- ? Die Hauptunterschiede zwischen Autogästen und autofreien Gästen liegen in der Verkehrsmittelwahl, so beträgt bei den Autogästen der Anteil nichtmotorisierter Wege 32 % gegenüber 60%, der Anteil der Wege mit Reise- und Linienbussen 4% gegenüber 25% und der Anteil der Pkw-Wege 60% gegenüber 10%. (vgl. Herry, 1998)
- ? Unterschiede ergeben sich auch in den zurückgelegten Entfernungen. Pkw-Wege in der Urlaubsregion haben eine durchschnittliche Länge von 26 Kilometern (Herry 1998).

Ergebnisse

Pro Charterzugpaar kann mit einer CO₂-Einsparung von

- ? 20,5 Tonnen bei der An- und Abreise,
- ? und weiteren 3,5 Tonnen während des Aufenthaltes

ausgegangen werden. In Summe sind das 24 Tonnen pro Charterzug. Der überwiegende Teil der Einsparung wird bei der An- und Abreise, also bei der Fahrt mit dem Ferien-Charterzug, erzielt.

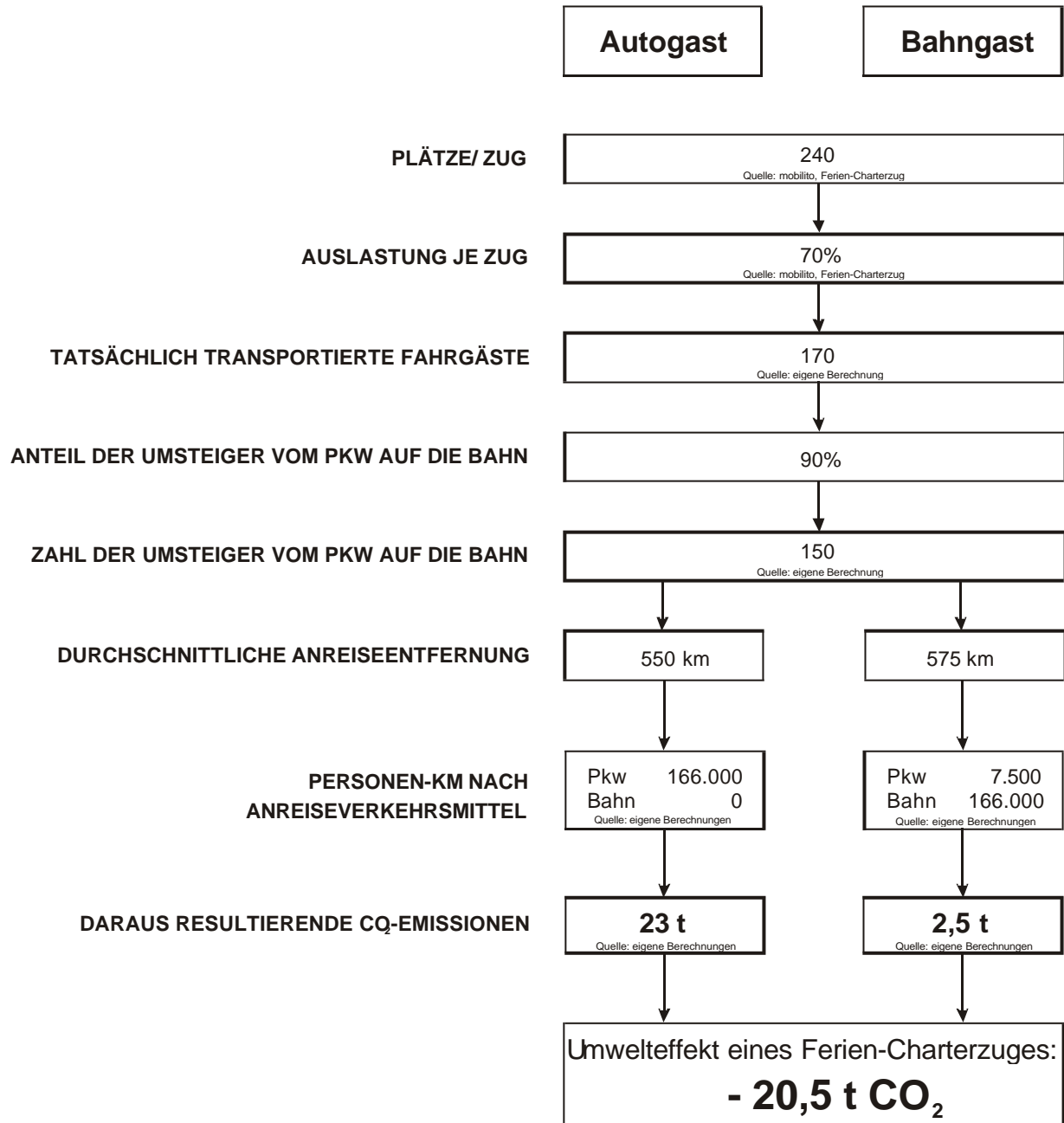
Berücksichtigt man die Führung von 12 Zugpaaren pro Sommersaison, so beträgt der jährliche Beitrag zum Klimaschutz immerhin 288 Tonnen CO₂-Minderung.

Die angegebene Einsparung entspricht den jährlichen CO₂-Emissionen von 165 BewohnerInnen in 55 durchschnittlichen Einfamilienhäusern mit Ölheizung bzw. von 450 BewohnerInnen in 150 Passivenergiehäusern.



Berechnung der CO₂-Emissionen bei der An- und Abreise

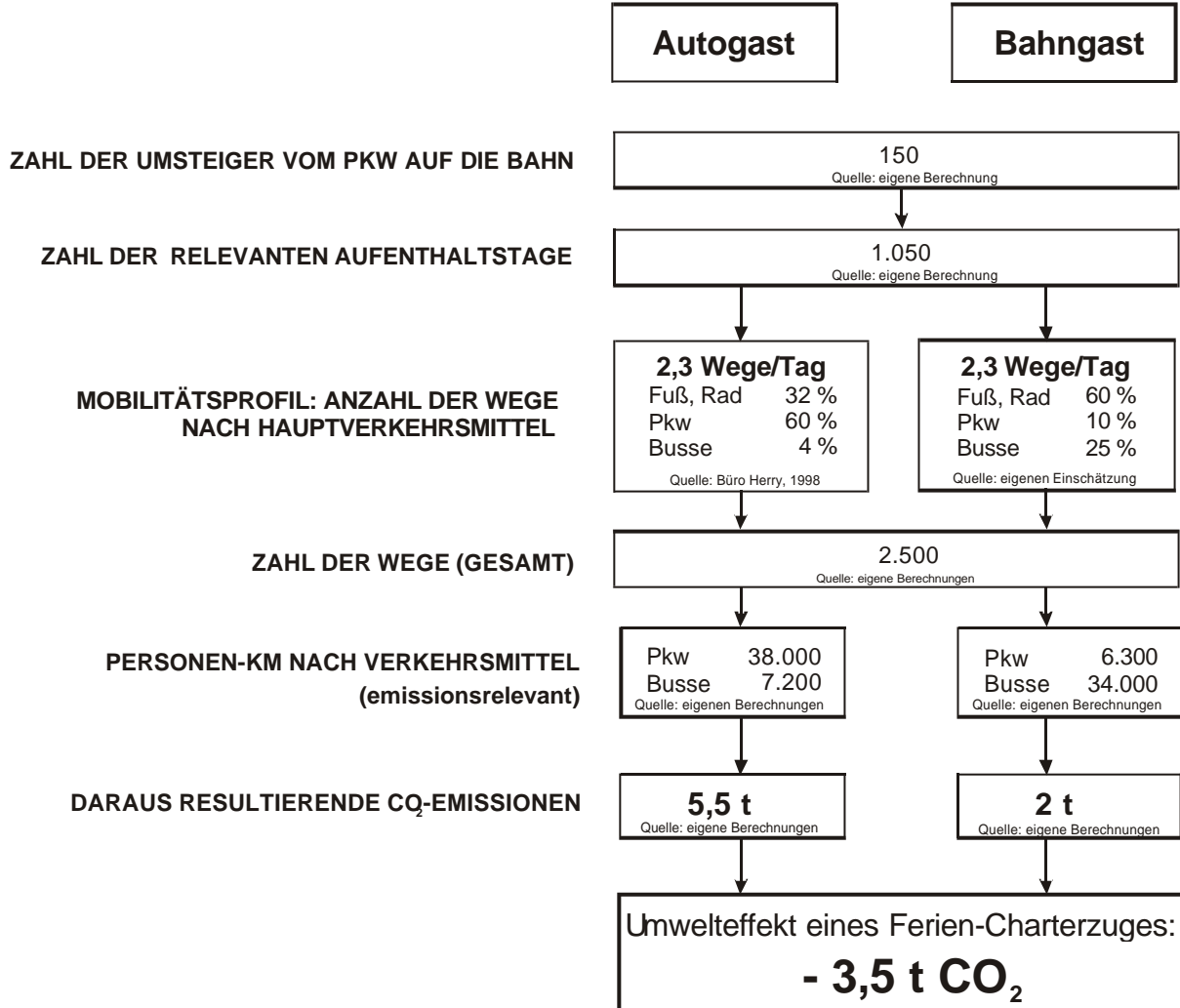
Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse





Berechnung der CO₂-Emissionen vor Ort

Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse





8. Zusammenfassung und Empfehlungen für notwendige Maßnahmen nach Akteuren

Dieses Kapitel hat zum Ziel, einen Überblick von Empfehlungen und wichtigen Ergebnissen aktueller Aktivitäten und Studien für die Weiterentwicklung und Umsetzung im Bereich Tourismus und Verkehr zu geben.

Allgemeine Empfehlungen

Eine aktuelle Studie des deutschen Ökologie-Instituts in Berlin weist darauf hin, dass bisherige Maßnahmen nicht verbindend genug sind, um die negativen Umweltauswirkungen des Freizeitverkehrs zu reduzieren.

Konsequente zukünftige Ziele auf politischer und wirtschaftlicher Ebene müssen lauten¹¹

- Implementierung von Umweltmaßnahmen, die auf den Tourismus abgestimmt sind
- Ansprechen der Kernprobleme des Tourismus
- Umweltfreundlicheres Produktdesign auf der Seite der AnbieterInnen
- Unterstützung der lokalen AkteureInnen
- Internationale Vereinbarung zu einem umweltfreundlichen Tourismus

Es muss gleichzeitig betont werden, dass der Einfluss von Politik und Wirtschaft beim KonsumentenIn selbst aufhört. Bei der Wahl der Urlaubsdestination und während ihres Urlaubsaufenthalts, sind einige der KonsumentenIn nicht gewillt sich mit dem direkten Einfluss ihrer Urlaubsaktivitäten auf die Umwelt auseinander zu setzen. Nur in einem geringen Ausmaß sind sich die TouristenInnen ihrer Verantwortung hinsichtlich einer intakten Natur und Umwelt bewusst.

Empfehlungen für Maßnahmen auf politischer Ebene

- Setzen von quantitativen und qualitativen Zielen für einen nachhaltigen Tourismus
- Maßnahmen mit direktem Bezug auf den Tourismus
- Stärkung des Binnentourismus

Maßnahmen mit direktem Bezug auf den Tourismus

- Verminderung des umweltschädlichen Einflusses des Flugverkehrs
- Forcierung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
- Verankerung von Naturschutz und Landschaftspflege
- Hotellerie und Beherbergungsbetriebe müssen umweltfreundlicher werden
- Die Bewerbung von Tourismus muss mit umweltrelevanten Kriterien und Bedingungen verknüpft werden

Umweltschutzmaßnahmen

- Flexible Ferienzeiten
- Monitoring
- Forschung und Weiterbildung für einen nachhaltigen Tourismus

Einzelne Maßnahmen können, wenn sie nicht auf die anderen abgestimmt werden, negative Auswirkungen auf die Umwelt haben. Das „Herunterbrechen“ auf die Durchführungsebene der einzelnen Maßnahmen darf nicht den integrativen Ansatz für einen nachhaltigen

¹¹ : vgl. Öko-Institut e.V., 2002



Tourismus verschleiern. Nur gemeinsam können die Ansätze zu einem ganzheitlichen Lösungsansatz führen.

Empfehlungen für die Bahnanbieter ¹²

- Kooperation mit Reiseveranstaltern und Destinationen
- Durchgängige Zugverbindungen
- Wiederherstellung von unterbrochenen Verbindungen
- Erhaltung der Nebenbahnen
- Attraktives und Komfortables Tür-zu-Tür Service (besonders bei Tagesausflügen)
- Die Anreise muss schon Teil des Urlaubserlebnisses werden (Speisewagens, Kinderwagen, usw.)
- Regelmäßige Frequenzen
- Nachtzüge in den Urlaub
- Kompetente Informationszentralen
- Feriencharterzüge
- Reisen zu Events Wagenmaterial (Triebfahrzeug und Personenwagen)
- Schienenbenutzung
- Nutzung der Bahnhöfe
- Personal (Triebfahrzeugführer und Wagenpersonal)
- Gepäcktransfer
- Einbinden von Medien, Vereinen, NGOs, heimischer Tourismuswirtschaft
- Vermittlung der Inhalte von Modellvorhaben
- Einfaches Ticketing (Gute Erhältlichkeit der Fahrkarten, gute Übersicht, Vergleichbarkeit Preise)
- Internationale Abstimmung der Ermäßigungen

Empfehlungen für die Reiseveranstalter

- Packages in verschiedenen Qualitäts- und Preiskategorien, (Individuelle Packages)
- Bewusste Bewerbung des umweltfreundlichen Aspekts
- Information, Information, Information
- Reisen zu Events
- Alternative Buchungsmöglichkeit (Internet)
- Gepäcktransfer
- Einbinden von Medien, Vereinen, NGOs, heimischer Tourismuswirtschaft
- Vermittlung der Inhalte von Modellvorhaben
- Transfer Bahn Hotel und retour

Empfehlungen für Destinationen

Wie können die Regionen/Destinationen diesem Problem entgegenzutreten?¹³

- Ausgehend von der Situation im Urlaubsort, wenn für die Erreichbarkeit der einzelnen Attraktionen das private Auto nötig ist, wird auch oft bei der Anreise nicht darauf verzichtet.

¹² (vgl. NETS, 2003, mobilito 2004)

¹³ (Ghislain Dubois, 2004)



- Die prinzipiellen Anforderungen an Sanfte Mobilität im Urlaub sind: Qualität, leichte Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs und die Kompatibilität der Mobilitätsbedürfnisse des Tourismus und der EinwohnerInnen.

Direkte kurzfristige Interessen der Destinationen

- Wenn ein Tourist für seine Anreise das Auto nimmt, verursacht er mit den anderen gemeinsam Staus, die wiederum das Wachstum im Tourismus begrenzen.
- Sanfte Mobilität am Tourismusort steigert die Qualität des Produktes und gleichzeitig werden neue KundenInnen für diese neue Art des Tourismus gewonnen.

Lokale und regionale Initiativen

Die Funktionstüchtigkeit des nachhaltigen Tourismustransportes hängt sehr stark von lokalen bzw. regionalen Initiativen ab. Für die Destinationen gibt es zwei Überlegungen hinsichtlich der Etablierung von Sanfter Mobilität im Tourismus.

- Wie kann man den Anteil der TouristenInnen, die ihr eigenes Auto am Urlaubsort benützen verringern?
- Welche Möglichkeiten gibt es die negativen Umweltauswirkungen der An- bzw. Abreise zu reduzieren?

Maßnahmen mit direktem Bezug auf den Tourismus (vgl. Öko-Institut e.V., 2002)

- Mehr umweltfreundlichere Produkte
- Modellregionen für umweltfreundliche (sanfte) Mobilität
- Austausch von Know-how zwischen den Modellregionen (kein Kirchturmdenken)

Umweltschützende Maßnahmen

- Freiwillige Zugeständnisse an die Umwelt von Seiten der nationalen Tourismusverbände
- Aktive Unterstützung des von Tourismus-Qualitätslabels
- Ausweitung des Umweltmanagements und –kommunikation

Konkrete Maßnahmenvorschläge

- Attraktives, auf die Bedürfnisse des Tourismus und der lokalen Bevölkerung abgestimmtes öffentliches Verkehrsnetz
- Shuttledienste vom Bahnhof zur Unterkunft
- Angebotsmodule, die auf den Urlaub ohne Auto abgestimmt sind
- Bewusstseinsbildung über die Qualität des Urlaubs ohne Auto
- Alternative Transportmittel dem BesucherInnen unkompliziert zur Verfügung stellen
- Einrichtung von Mobilitätszentralen
- Feinverteilung der TouristenInnen am Urlaubsort
- Fahrplanauskünfte müssen überall erhältlich sein, Schulung von MitarbeiterInnen, Gastwirten
- Fahrpläne müssen aktuell sein
- Fahrkarten des regionalen ÖV liegen direkt zum Verkauf bereit
- Autofreier Tourismus sollte Bestandteil der Gemeindeentwicklung sein (Klimabündnisgemeinde)



- Urlaubsinformationsservice auf hohem Niveau (Schulung von MitarbeiterInnen, Gastwirten)

Empfehlungen auf betrieblicher Ebene

Wie kann auf betrieblicher Ebene etwas getan werden?

Beherbergungsbetriebe können mit abgestimmten Packages und attraktiven Produkten neue KundenInnen gewinnen. Vorausgesetzt, es stehen genaue und nachvollziehbare Informationen über die öffentlichen Verkehrsmittel vor Ort zur Verfügung (Fahrpläne).

Eine Steigerung der Attraktivität des Urlaubs ohne Auto wird auch damit erzielt, indem alternative Verkehrsmittel in den Urlaubsorten angeboten werden, zB Elektroautos, Fahrradverleih, Shuttledienste vom Bahnhof zur Unterbringung usw.

Prinzipiell sollte von diesen Betrieben in ihrer zukünftigen Entwicklungsstrategie ein großes Augenmerk auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln Rücksicht genommen werden.

Konkrete Maßnahmen

- Fahrplanauskünfte müssen überall erhältlich sein, Schulung von Mitarbeitern
- Fahrkarten des regionalen ÖV liegen direkt zum Verkauf bereit
- Shuttleservice Hotel Bahn
- Angebote die auf die einzelnen autofreien Aktivitäten abgestimmt sind (für Radler und Wanderer zB. Spezielle Frühstücksangebote, Abholservice, Fahrradverleih, usw.)

Akzeptanz schaffen

Die politische Akzeptanz von Maßnahmen ist dynamisch zu sehen: Was heute als unmöglich erscheint, kann morgen Realität werden. Sie ist Teil der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Politische Akzeptanz kann geschaffen werden. In Anlehnung an Untersuchungen im Rahmen des Schweizer Nationalfondsprojekts NFP 41 "Akzeptanz an der Urne und im Vollzug" können folgende Bedingungen und Erfolgsfaktoren genannt werden¹⁴:

Zentral - dezentral: Einstufung im Föderalismus (EU, Bund, Kantone, Gemeinden)

Wirksame Verkehrsmaßnahmen können auf einer höheren Polit-Ebene wie Kantone, Bund oder gar international eher erfolgreich realisiert werden. Die Projekte erreichen eine notwendige, minimale Größe und die Koordinationskosten für die Entwicklung und Umsetzung lassen sich minimieren. Im Vordergrund stehen dabei Maßnahmen mit Breitenwirkung, die primär der Globalsteuerung dienen. Projekte mit einem stark lokalen Bezug können durchaus auf dezentraler Ebene mit breiter Beachtung der Präferenzen der BürgerInnen vollzogen werden. Hier kann auch die Innovationskraft genutzt werden.

Professionalität - Unabhängigkeit - Organisation - Ressourcen: Leistungsfähigkeit der Verwaltung

Diese ist am ehesten gegeben, wenn erstens mit hoher Professionalität gearbeitet, zweitens unabhängig von dauernder politischer Einflussnahme vollzogen sowie drittens in zentral organisierten und politisch konsolidierten Einheiten gewirkt wird. Ebenfalls ist eine angemessene Ausstattung mit Ressourcen (finanzielle Mittel, Know-How) der Verwaltung nötig, damit die - in der Regel technisch - anspruchsvollen Maßnahmen überhaupt implementiert werden können.

¹⁴ vgl. Ruedi Meier, 2002



Verbindlichkeit - Wirksamkeit - Zielerreichung: Politik oder Maßnahmen-Design

Es müssen einzelne Maßnahmen, vor allem aber auch Maßnahmenbündel entwickelt werden, die unterschiedlich verbindlich (z.B. Informationen, Anreize, aber auch Gebote/Verbote) und wirksam sind sowie klar gesetzte Ziele verfolgen. Der vorgängigen Evaluation von Maßnahmen mit einem präzisen Design kommt eine große Bedeutung zu.

Konfliktarme Maßnahmen - Erhöhte Zustimmung: Betroffenenpartizipation

Mit dem frühzeitigen Einbezug der Betroffenen wird einerseits ein möglichst konfliktarmes Maßnahmenbündel entwickelt, andererseits kann die Zustimmung zu Maßnahmen erhöht werden. Je nach Polit-Ebene und Komplexität der Maßnahmen sind ExpertInnen oder die direkt betroffene Adressaten der Maßnahmen einzubeziehen.

Maßnahmen ökologisch, wirtschaftlich und sozial abstützen: Breite Nutzen generieren und aufzeigen:

Es ist möglichst breit Nutzen zu schaffen. Umweltnutzen kann für Teilgruppen ein wichtiges Ziel sein. Breite Akzeptanz wird aber nur erreicht, wenn ebenfalls wirtschaftliche und soziale Vorteile aufgezeigt und die Betroffenen davon effektiv auch profitieren können. Damit wird in breiten Kreisen Akzeptanz geschaffen.

Finanzielle Mittel: Breiter Nutzen - gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis - Effizienter Mitteleinsatz:

Müssen finanzielle Mittel eingesetzt werden, so ist die Bereitstellung eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung einer Maßnahme. Die Finanzbeschaffung gelingt eher, wenn bereit abgestützte Interessen befriedigt werden und ein gutes Kosten/Nutzenverhältnis ausgewiesen werden kann. Wichtig ist auch, wer von einer Maßnahmen bzw. den folgenden Finanzausgaben profitiert: Fallen Transfers bei politisch starken Gruppen an, so ist eher Akzeptanz zu gewinnen.



Zusammenfassung und Ausblick

Abschließend seien nochmals einige wesentliche Aussagen wiederholt.

Diese Kurzstudie hatte zum Ziel einen Überblick zum Thema Bahnurlaub (Anbieter, Angebote, Strategien, Ideen) zu bieten.

Der Tourismusverkehr macht nahezu die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Ein wesentliches Ziel von NETS- dem Netzwerk Europäischer Tourismus mit Sanfter Mobilität ist die Forcierung touristischer Angebote mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln. Die Bahn weist hier besonders günstige Werte auf, insbesondere bei der Anreise sollte die Bahn künftig wieder eine größere Rolle spielen.

Die Rahmenbedingungen sind allerdings nicht allzu günstig. Die Fluglinien unterbieten sich in einer beispiellosen Preisschlacht. Die Bahnen haben durch Umstrukturierungen und Marktveränderungen in den letzten Jahrzehnten laufend Marktanteile verloren.

Die aktuellen Recherchen - vor allem in den Alpenländern – machen aber deutlich, dass es dennoch viele interessante Initiativen und Bahnurlaubsangebote gibt. Von einzelnen Anbietern wird hier auch noch ein beträchtliches Potenzial gesehen. Dies bestätigen auch Befragungen von NETS. Die Frage ist jedoch, ob die Bahn als Urlaubsverkehrsmittel in Zukunft mehr Bedeutung bekommen kann oder ob der „Markt“ anders entscheidet.

NETS versucht Partner durch Know-how und Erfahrungsaustausch bei der Entwicklung von Tourismusangeboten mit sanfter Mobilität einen kleinen Beitrag zu leisten:

- **Know-how der einzelnen Modellregionen austauschen und europäische Initiativen entwickeln und vernetzen**
Konferenzen und Workshops
Zusammenbringen von Destinationen und Reiseveranstaltern,
Erfahrungsaustausch zwischen Regionen
- **Bahnen in Projekte einbeziehen**
NETS versucht in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und den anderen Projektpartnern des Modellprojektes Alps Mobility ein Workshop zum Thema Bahnreise zu organisieren.
- **Akzeptanz schaffen durch attraktive sanft-mobile Tourismusangebote und bessere Kommunikation**
Mobilito - die Mobilitätszentrale im Pongau entwickelt neue Angebote, reagiert flexibel auf Anfragen und unterstützt die Tourismusverbände durch Informationen
- **Best Practice und Modellprojekte**
Der Markt hat seine eigenen Gesetze, ohne politische Unterstützung und Erfolge in Rahmen von Modellprojekten wird sich wenig ändern.
Beispiele von NETS-Partnern:
New Mobility – Alpen 2005 (A/CH-NL)
Österreichische Modellorte „Autofreier Tourismus“
Alps Mobility – Perlen der Alpen



Anhang

Quellenhinweise

Dubois Ghislain, TEC: Tourism, mobility and climate change. From global to local, what destinations can do ?

Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie (Hrsg.): Umweltbilanz Verkehr, Österreich 1950-1996, Wien, November 1997.

Herry, Max: Modellvorhaben „Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus“ - Mobilitätsanalyse Werfenweng - Endbericht. Wien 1999.

Lung Ernst, BMVIT: Ideen für Reiselogistik in den Modellregionen im Rahmen des Projekts "Alps Mobility II", 2003

Mayer, Irene: Renaissance der Schiene, Fach-Magazin (FM), 3/Herbst 2003

Martin Schmied et al. (Ökoinstitut e. V.), Environment and Tourism - A basic scientific report for the German federal government (Summary), 2001, Berlin

Mobilto (Mobilitätszentrale Pongau GesmbH): Ferien-Charterzug Deutschland-Pongau, Überlegungen zur Machbarkeit, Bischofshofen 2004.

Müller Ruedi: "Strategien für einen nachhaltigen Freizeit- und Tourismusverkehr", Entwurf für Artikel Alpentourismus, April 2003

Reiner Karl, NETS: Sustainable Transport in European Tourism, Artikel für UNEP Industry and Environment – Tourism Focus, April 2001

NETS-Jahreskonferenz 2002 BAHNEN+, Werfenweng 2002

NETS, Empfehlungen für Bahnanbieter, 2003

Tourism-Site-NETS Workshop, "Tourism and Mobility in Europe. Best Practices", ReisePavillon, Hannover, Feb 5-8, 2004

Interviews mit ausgewählten Bahnanbietern

Internetquellen:

- www.oebb.at
- www.bahn.de
- www.sbb.ch
- www.railtours.at
- www.ameropa.at
- www.soft-mobility.com
- www.railaway.ch
- www.alpsmobility.org
- www.sanftmobil.com
- www.mobiltour.ch
- www.freizeitverkehr.ch
- www.reiselust-deutschland.de



Frageleitfaden Interviews

1. Bahnurlaubsangebote?
(Produktnamen, Kontakt, Markt, Partner etc)

2. Wieviele KundenInnen nehmen die Angebot jährlich in Anspruch?

3. Wie schätzen Sie die Kundenzufriedenheit mit dem Angebot ein?

4. Wie schätzen Sie die Chancen in der Entwicklung ihres Angebotes am Markt ein?

5. Welchen Stellenwert haben Bahnurlaubsangebote in Ihrem Unternehmen/ Wie groß ist Ihr Anteil an Bahnurlaubsangebote in Vergleich zu den gesamten Angebotspiegel?

6. Planen Sie Ihr Bahnangebot mit neuen Produkten zu erweitern?

7. Wie schätzen Sie die Zukunft des Bahnurlaubmarktes ein?



[Überblick Bahnurlaubsanbieter](#)

Siehe dazu Datenbank (eigenes Excel-file)