




Die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen bei zwei ausgewählten Zielgruppen in Südtirol

Ergebnisbericht zu einer empirischen Untersuchung

Patrick Dejaco
Brigitte Schnock
Helmuth Pörnbacher

Bozen, Jänner 2003

Auftraggeber	Finanzierung	Durchführendes Institut
	 <p>STIFTUNG SÜDTIROLER SPARKASSE FONDAZIONE CASSA DI RISPARMIO DI BOLZANO 1854</p>	<p>Sozialforschung und Demoskopie</p>  <p>Ricerche Sociali e Demoscopia</p>
<p>Dominikanerplatz 35 I-39100 BOZEN Info@Qnex.it</p>		<p>Dominikanerplatz 35 I-39100 BOZEN ☎ +39-0471-970115 ☎ +39-0471-978245 Info@apollis.it</p>

Zitat: Dejaco, P., B. Schnock, H. Pörnbacher (2003): Die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen bei zwei ausgewählten Zielgruppen in Südtirol. Ergebnisbericht zu einer empirischen Untersuchung, apollis, Bozen.

Interne Projektnummer: 216

Bozen, 2003

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	6
2	Ziele und Untersuchungshypothesen	7
2.1	Entwicklungspotentiale für den Nahverkehr in Südtirol.....	8
2.2	Südtirols Touristen als Kunden einer Mobilitätszentrale.....	9
3	Methode und Durchführung	11
4	Ergebnisse	16
4.1	Ausgewählte Daten zum Nahverkehr in Südtirol.....	16
4.2	Südtirols Touristen als Kunden einer Mobilitätszentrale...33	
4.2.1	Der Stellenwert von Mobilitätsfragen für den Südtiroler Tourismus.....	33
4.2.2	Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.....	38
4.2.3	Informationsanbieter im Bereich Mobilität.....	43
4.2.4	Zusammenfassende Betrachtung.....	45
4.3	Der Markt für eine Mobilitätszentrale in Südtirol – Versuch einer Bewertung.....	48

1 Ausgangslage

Onex-Mobilitätslösungen (Bozen) führt im Auftrag der Umweltschutzgruppe Vinschgau und mit Unterstützung der Stiftung Südtiroler Sparkasse eine Machbarkeitsstudie für eine Mobilitätszentrale in Südtirol durch. Diese Studie baut auf drei Teile auf: im **ersten Teil** werden Mobilitätszentralen, ihre Leistungen und ihre Organisation vor allem im deutschsprachigen Ausland analysiert und dargestellt. Dieser Teil gibt vor allem einen Überblick über das Potential, aber auch über die Probleme einer solchen Einrichtung. Im **zweiten Teil** der Studie werden mögliche Leistungen einer Mobilitätszentrale vor dem Hintergrund der Südtiroler Realität bewertet und in der Folge ein Profil gezeichnet, wie eine solche Einrichtung in Südtirol aussehen könnte. Der **dritte Teil** der Untersuchung soll schließlich einige Aussagen zur möglichen Nachfrage von Dienstleistungen machen, indem ausgewählte Zielgruppen und ihre Bedürfnisse analysiert werden. Diesen Teil der Untersuchung hat apollis – Sozialforschung & Demoskopie durchgeführt und legt die Ergebnisse mit dem vorliegenden Bericht vor.

2 Ziele und Untersuchungshypothesen

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, bei ausgewählten Zielgruppen Aspekte der Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen in Südtirol zu beleuchten. Damit soll ein erster Schritt von der Beschreibung einer Mobilitätszentrale in Südtirol zu einer tatsächlichen Umsetzung gemacht werden, indem der Frage nachgegangen wird, ob eine solche Einrichtung – unabhängig von verkehrspolitischen Überlegungen – von ausgewählten Zielgruppen auch tatsächlich angenommen würde.

Auch wenn man a priori davon ausgehen wird, dass eine Mobilitätszentrale in erster Linie eine Einrichtung sein wird, welche sich ihren Markt erst aktiv aufbauen muss (in der Tat hat ja die Nachfrage bis dato zu keiner solchen Einrichtung in Südtirol geführt), so ist es doch von entscheidendem Interesse, ob sie in irgendeiner Weise auch marktfähige Produkte anbieten kann, also Produkte und Dienstleistungen, für die am Markt auch etwas bezahlt wird. Voraussetzung dafür ist es, dass eine solche Einrichtung sehr schnell ihre Kunden findet.

Die Vielfalt an möglichen Dienstleistungen und die Vielfalt auch der Zielgruppen für eine Mobilitätszentrale hat für diese Untersuchung die Notwendigkeit ergeben, eine Auswahl zu treffen. Diese Auswahl fiel auf zwei Personenkreise, für die aufgrund einfacher Plausibilitätsüberlegungen gute Voraussetzungen bestehen, dass sie potentielle Kunden einer solchen Einrichtung sein könnten: **einheimische, fakultative Kunden** des Nahverkehrs, die aufgrund ihrer sporadischen Nutzung des Angebotes einen erhöhten Informationsbedarf haben, sowie **Feriengäste**, die in eine neue Region reisen, die ihnen auch geografisch neu ist und wo erhöhter Informationsbedarf bei der Nutzung des Nahverkehrsangebotes zu vermuten ist.

<i>Zielgruppe</i>	<i>Begründung</i>
Einheimische Bevölkerung: fakultative Kunden des Personennahverkehrs	Informations- und Dienstleistungsbedarf bezüglich Mobilität ist im Nahverkehr weniger bei Pendlern als vielmehr bei jenen Kunden zu suchen, welche nur unregelmäßig öffentliche Beförderungsdienste nutzen.

<i>Zielgruppe</i>	<i>Begründung</i>
Feriengäste	Der Tourismus ist in mehrererlei Hinsicht an Fragen des Nahverkehrs interessiert. Zum einen reisen – in unterschiedlichen Destinationen verschieden stark – ein Teil der Feriengäste mit Bahn oder Flugzeug an und sind damit für ihre Mobilität vor Ort auf das Nahverkehrsangebot angewiesen. Dass diese Personen als nicht ansässige einen höheren Informationsbedarf haben, liegt auf der Hand. Daneben (und in diesem Zusammenhang zweitrangig) kann ein funktionierendes Nahverkehrssystem zu einer Minderung der Probleme des motorisierten Verkehrs führen, was sich direkt auf die Qualität der Urlaubsgebiete auswirkt.

Tabelle 1: Auswahl der zwei möglichen Zielgruppen für die Qualitative Erhebung und Begründung für die Auswahl

Auch aufgrund der eingeschränkten Mittel, die für den Untersuchungsteil zur Verfügung standen, wurden für die zwei Zielgruppen zwei methodisch unterschiedliche Herangehensweise gewählt, die zu zwei Teiluntersuchungen geführt haben.

2.1 Entwicklungspotentiale für den Nahverkehr in Südtirol

Die erste Teiluntersuchung wird von drei zentralen Hypothese geleitet, die es zu verifizieren oder zu falsifizieren gilt: **(1) Der öffentliche Personennahtransport lebt von den Pendlern. Entweder nutzt jemand systematisch dieses Angebot, oder er nutzt das Angebot überhaupt nicht. Deshalb ist das Informationsbedürfnis der heutigen Nutzer des ÖPNV gering, weil es fast ausschließlich Pendler sind.** Diese Hypothese greift natürlich etwas kurz, weil sie die Frage ausschließt, warum jemand den öffentlichen Verkehr meidet: es könnte durchaus sein, dass ihn schlechte Erfahrungen von der Nutzung abgebracht haben. Trotzdem erscheint die Prüfung der Hypothese zulässig und für eine Tätigkeit einer neu gegründeten Mobilitätszentrale wichtig, weil sie auf jene Situation zutrifft, die eine neu gegründete MZS antreffen würde. Wenn die Hypothese verifiziert werden kann, dann bedeutet das auch, dass man neue Kunden mit reiner Informationsarbeit nicht erreichen wird, während Pendler wenig Informationsbedarf haben, der auf jeden Fall auch direkt vom Betreiber erfüllt werden kann. Wenn die Hypothese aber falsifiziert werden kann, dann wäre das ein deutlicher Hinweis auf einen Markt für eine Mobilitätszentrale.

Die **zweite Hypothese** spricht das Entwicklungspotential des Nahverkehrs in Südtirol an. Diese Hypothese gibt gleichzeitig die Meinung maßgeblicher Akteure des Nahverkehrs in Südtirol wieder

und spricht das Potential an, welches dieser Markt in Südtirol noch hat. Die Hypothese lautet: **(2) Mit den Zuwächsen der letzten Jahre sind in Südtirol Fahrgastzahlen erreicht worden, die bereits mehr oder weniger das Maximum des Erreichbaren darstellen. Der Markt ist gesättigt.**

Die **dritte Hypothese** schließlich berührt die zentrale Dienstleistung einer möglichen Mobilitätszentrale in Südtirol, nämlich die Kundeninformation. **(3) Die heutigen Kunden des ÖPNV sind zufrieden mit dem Informationsangebot¹.**

Die Umsetzung der Forschungshypothesen in Forschungsfragen ergibt folgende Formulierungen:

- Wie groß ist der Anteil an fakultativen Nutzern des ÖPNV in Südtirol (Anzahl Personen, die fakultativ den öffentlichen Nahverkehr nutzen)
- Wie groß ist der Marktanteil, den diese Nutzer heute darstellen?
- Wie lassen sich diese Nutzer charakterisieren?
- Welche Indikatoren lassen sich für das Marktpotential des Nahverkehrs finden?
- Wie sieht eine Bewertung verschiedener Dienstleistungsaspekte des Nahverkehrs in Südtirol aus?

2.2 Südtirols Touristen als Kunden einer Mobilitätszentrale

Die Auswahl der zweiten Zielgruppe der Untersuchung zur möglichen Nachfrage nach Dienstleistungen einer Mobilitätszentrale in Südtirol basiert auf zwei Hypothesen, welche die Untersuchung leiten. Die **erste Hypothese** geht davon aus, dass **der motorisierte Verkehr in den Urlaubsgebieten eines der zentralen Probleme darstellt, dessen Beschränkung Voraussetzung ist, um ein hochwertiges Angebot sicherzustellen.** Eine **zweiten Hypothese** beschreibt die Rolle einer möglichen Mobilitätszentrale. **Die spezialisierten Dienstleistungen im Bereich der Mobilität werden von bereits vorhandenen Dienstleistern wie Tourismusvereinen, Verbänden, Touroperators zur Zeit nicht bereitgestellt bzw. werden es in Zukunft auch nicht werden.** Die Verifizierung der ersten Hypothese lässt in diesem Bereich einen Wachstumsmarkt für Mobilitätsdienstleistungen vermuten, die Verifizierung der zweiten hingegen würde in diesem Markt Raum für eine Mobilitätszentrale sehen.

¹ Die Hypothese knüpft an Hypothese 1 an: die Zufriedenheit ist auch deshalb so hoch, weil der Bedarf vor allem der Pendler gering ist.

Vor diesem Hintergrund können folgende **Forschungsfragen** formuliert werden:

- Welchen Stellenwert nimmt der lokale Personennahverkehr im touristischen Angebot ein und wie wird er in Zukunft beschrieben?
- Wie viele Personen reisen heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln an, wie lassen sich diese Personen beschreiben, und wie wird sich der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel hier vermutlich entwickeln?
- Welche Dienstleistungen rund um den öffentlichen Verkehr werden heute schon nachgefragt, und wer stellt diese Dienstleistungen heute zur Verfügung?
- Wie wird die Qualität der heute bereitgestellten Dienstleistungen von den befragten Experten bewertet?
- Welche Dienstleistungen rund um Mobilitätsfragen werden für die Zukunft in welcher Form gewünscht?
- Wer soll in Zukunft diese Dienstleistungen bereitstellen, und wie werden die Chancen gesehen, dass dies tatsächlich geschieht?
- Wie wird der Bedarf an einer neu zu gründende Mobilitätszentrale im touristischen Bereich gesehen?

3 Methode und Durchführung

Die Auswahl der drei Zielgruppen und die definierten Forschungsfragen fordern den Einsatz einer differenzierten Methodik. Der **erste Teil der Untersuchung** soll sich aus der Analyse vorhandener empirischer Daten für Südtirol ergeben. Es sind hier vor allem zwei Datenquellen, die aussagekräftige Ergebnisse erwarten lassen.

Sekundärdaten-analyse

Da ist zum einen eine regelmäßige Repräsentativerhebung des Landesinstitutes für Statistik ASTAT, welche zum Bereich öffentlicher Verkehr aufschlussreiche Daten bereitstellen kann <1>. Auf diese Daten konnte nicht direkt zurückgegriffen werden, vielmehr war den Autoren nur eine Publikation des ASTAT zugänglich; einige Zusatzauswertungen, die interessante Einblicke versprachen, wurden vom ASTAT auf Anfrage nicht geliefert.

Daneben sind es zwei neue Erhebungen von apollis-Sozialforschung & Demoskopie, deren gezielte Analyse Antworten auf die Forschungsfragen versprechen: eine Mobilitäts-erhebung der Haushalte in Bozen, Leifers, Branzoll, Eppan und Kaltern <7> sowie eine Repräsentativumfrage zum Verkehr in der Gemeinde Kaltern <8>.

Der **zweite Teil der Untersuchung** (Zielgruppe: Feriengäste in Südtirol) wurde durch eine eigene qualitative Erhebung bei Experten im Tourismusbereich abgedeckt. Die Arbeit besteht in der persönlichen Befragung einer zu definierenden Gruppe von Experten des touristischen Bereichs in Südtirol anhand eines Leitfadens, der Durchführung von qualitativen Gesprächen sowie der Auswertung dieser Interviews.

Eigene empirische Erhebung

Für die **Auswahl der Gesprächspartner** wurden einer Reihe von Überlegungen herangezogen. Zum einen (1) ist zu vermuten, dass Mobilitätsfragen für verschiedene Zielgruppen von Gästen unterschiedlich wichtig sind: verschiedene Altersgruppen, Personen verschiedener Provenienz, unterschiedliche Urlaubertypen. Südtirol deckt mit seinen Destinationen diesbezüglich eine relativ breite Palette ab: von den Skigebieten im Hochalpen bis zum Städtetourismus in Meran, um zwei Extreme zu nennen. Die Stichprobe sollte deshalb Experten aus unterschiedlichen Destinationen zu Wort kommen lassen. Die zweite Überlegung (2) bei der Auswahl der Stichprobe bezieht sich besonders auf die Fragen, welche die zweite Hypothese untersuchen sollen, also jener, die behauptet, dass spezialisierte Dienstleistungen im Bereich der Mobilität von bereits vorhandenen Dienstleistern wie Tourismusvereinen, Verbänden, Touroperators zur Zeit nicht bereitgestellt werden. Hier

können bestimmte Erfahrungen nur da sein, wo bereits heute ein nennenswerter Anteil an Gästen nicht mit dem eigenen PKW anreist. Experten aus solchen Destinationen sollten deshalb ausreichend in der Stichprobe vertreten sein. Die dritte Überlegung (3) bezieht sich auf die verschiedenen Rollen, welche die befragten Experten haben können. In Südtirol selbst erscheinen zum einen Besitzer oder Geschäftsführer touristischer Unternehmen als Gruppe von Interesse, daneben Direktoren von Tourismusvereinen bzw. Tourismusverbänden. Diese Ebene hat einen starken räumlichen Bezug. Daneben gibt es eine Ebene von Experten, deren Arbeitsgebiet landesweite Fragestellungen sind: die zuständige Abteilung der Landesverwaltung, die Südtiroler Marketinggesellschaft und das Wirtschaftsforschungsinstitut der Handelskammer. Als dritte Gruppe sind schließlich Personen zu nennen, welche nicht in Südtirol sitzen, aber mit dem Südtiroler Tourismus vertraut sind: Tour operators und Forschungsexperten außerhalb Südtirols, wobei aufgrund der Herkunftsverteilung der Südtiroler Gäste in erster Linie an Deutschland und Italien zu denken ist. Die vierte Überlegung (4) schließlich geht davon aus, dass die Form der Anreise – mit oder ohne eigenen PKW – die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen nachhaltig beeinflussen wird. Die Einschätzung der Entwicklung der Anreise mit Bahn oder Flugzeug und deren Folgen auf Mobilitätsdienstleistungen durch einen Experten aus dem Bahn- oder Flugbereich wäre eine gute Ergänzung.

Aus den genannten Gründen wurde folgende Expertengruppe festgelegt:

<i>Bereich</i>	<i>Funktion</i>	<i>Name</i>
Gemeinden mit Sommer- und Winterfremdenverkehr mit überwiegender Sommersaison (Hochpustertal oder Crontour)	Direktor des Tourismusverbandes Crontour; Bruneck	Christian Mayrhofer
Gemeinden mit Winter- und Sommerfremdenverkehr mit überwiegender Wintersaison (Hochabtei)	Direktor des Tourismusvereins Corvara	Dr. Damiano Dapunt
Gemeinden mit Frühjahrs- oder Herbsttourismus (Schenna, Tirol, ...)	Direktor des Tourismusvereins Schenna	Franz Innerhofer
Städtetourismus (Meran)	Direktor der Kurverwaltung Meran	Dr. Rainer Schölzhorn

<i>Bereich</i>	<i>Funktion</i>	<i>Name</i>
Gemeinden mit Sommerfremdenverkehr mit geringer Wintersaison (Hochplateau, Sarntal, Ahrntal, Überetsch, ...)	Direktor des Tourismusvereins Eppan	Kurt Putzer
Landesverwaltung	Abteilungsleiter der Abteilung Tourismus der Südtiroler Landesverwaltung	Dr. Florian Zerzer
Südtiroler Marketing Gesellschaft	Direktor	Dr. Christof Engl
Tourismusberater	Geschäftsführer Tourismusberater Kohl & Partner; Gais	Dr. Alois Kronbichler;
Vertreter Bahntouristik	Bereichsverantwortliche TUI Österreich und Norditalien)	Mag. Barbara Pfeil
Tour operator	Organisator des Skiexpress Belgien-Pustertal	Alfons Vermerge;

Tabelle 2: Kriterien für die Auswahl der Gesprächspartner und ausgewählte Namen

Der **Gesprächsleitfaden** ist der Versuch, die genannten Forschungshypothesen so zu operationalisieren, dass dazu in Form eines strukturierten Gesprächs brauchbare Hinweise gesammelt werden können. Folgender Leitfaden kam zur Anwendung:

<i>Fragen</i>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Welche Elemente würden in Südtiroler Tourismus zu einer Erhöhung der Attraktivität führen? [nur in Stichworten] <ul style="list-style-type: none"> ◆ Stärken-Schwächen-Profil ◆ Ordnung nach Wichtigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ■ Welchen Stellenwert nehmen Mobilitätsfragen bei so einer Betrachtung ein? (Wenn noch nicht ausgeführt)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wo liegen die Probleme im Bereich der Mobilität, wo liegen die Stärken?
<ul style="list-style-type: none"> ■ Können Sie in Schlagworten Lösungen für die Probleme nennen? <ul style="list-style-type: none"> ◆ Welchen Stellenwert hat der ÖPNV in diesem Zusammenhang? (Wenn noch nicht ausgeführt)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Welche Dienstleistungen werden den Gästen bereits heute bezüglich Mobilität angeboten? (Liste vervollständigen) <ul style="list-style-type: none"> ◆ Im Bereich des motorisierten Verkehrs ◆ Bei der Anreise mit Bahn und Flugzeug ◆ Bei der Mobilität vor Ort (...)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wer stellt diese Dienste zur Verfügung?
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wo gibt es bei der Bereitstellung dieser Dienstleistungen Probleme? <ul style="list-style-type: none"> ◆ Probleme welcher Art? ◆ Worauf zurückzuführen? Kompetenzen, Zuständigkeiten, falsche Steuerung durch Politik und andere, mangelnde Mittel
<ul style="list-style-type: none"> ■ Welche Dienstleistungen fehlen heute?
<ul style="list-style-type: none"> ■ Wer soll in Zukunft Informationen und Dienstleistungen für den Feriengast bezüglich Mobilität bereitstellen? <ul style="list-style-type: none"> ◆ Welche Kompetenz braucht es dabei? ◆ Wie ist die Aufgabentrennung zwischen verschiedenen Stellen?
<ul style="list-style-type: none"> ■ Macht eine zusätzliche Struktur, die Mobilitätsdienstleistungen anbietet, im Tourismus Sinn? <ul style="list-style-type: none"> ◆ Wer würde auf eine solche Struktur zurückgreifen? ◆ Wo würden sich Synergien, wo dagegen Abgrenzungsprobleme ergeben?

Nachgefragte Dienstleistungen (nur bei den Tourismusvereinen und -verbänden)

<i>Dienstleistung</i>	<i>Dienstleister</i>	<i>Probleme</i>
[Vom Befragten genannte Dienstleistungen]		
Fahrkartendienst für Bahn und Flugzeug		
Fahrplanauskunft und Tarifauskunft		
Erreichbarkeit von Zielen		
Ticketverkauf ÖPNV und Fernverkehr		
Sitzplatzreservierung		
Verkauf bzw. kostenlose Abgabe von Fahrplänen		

<i>Dienstleistung</i>	<i>Dienstleister</i>	<i>Probleme</i>
Touristische Informationen		
Organisation von Ausflügen		
Hotelreservierung und -buchung im Einzugsgebiet		
Verkauf von Eintrittskarten bei Veranstaltungen		

Tabelle 3: Verwendeter Gesprächsleitfaden im Zuge der qualitativen Interviews

Es wurde eine persönliche Befragung in Interviewform als Methode gewählt. Die Befragten wurden vorher mittels eines Schreibens auf den Interviewwunsch aufmerksam gemacht. Anschließend erfolgte eine telefonische Kontaktaufnahme. Dabei zeigten die Angesprochenen durchwegs Bereitschaft, sich einem Interview zu unterziehen. Die Auswahl erfolgte anhand der oben stehenden Tabelle 2. Einige Schwierigkeiten bereitete es, einen geeigneten Interviewpartner im Bereich Bahntouristik zu finden. Da von den offiziellen Bahngesellschaften keine konkreten Ansprechpartner ausgewählt werden konnten, wurden Vertreter von Nichtbahntouristikern kontaktiert. Die Befragung erfolgt im Zeitraum November 2002 bis Anfang 2003. Die Befragten wurden an ihrem Arbeitsort aufgesucht und einem face-to-face Interview unterzogen, lediglich die Vertreter der Bahntouristik wurden telefonisch befragt. Die durchschnittliche Interviewdauer betrug 45 Minuten, dabei konnten keine größeren Schwierigkeiten festgestellt werden, allerdings konnte der Großteil der Befragten zum Beginn des Interviews mit dem Begriff „Mobilitätszentrale“ wenig bis gar nichts anfangen. Im Laufe des Interviews entwickelte aber jeder der Befragten ein Bild über die Möglichkeiten und Leistungen einer Mobilitätszentrale.

4 Ergebnisse

4.1 Ausgewählte Daten zum Nahverkehr in Südtirol

(1) Gibt es Gelegenheitskunden des ÖPNV in Südtirol, bei denen aufgrund ihrer Nutzungshäufigkeit davon ausgegangen werden kann, dass ein Bedarf an Informationen zum Nahverkehrsangebot vorhanden ist, ja wo man sogar vermuten könnte, dass das Informationsangebot entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist? Oder ist es umgekehrt so, dass die derzeitigen Nutzer in erster Linie regelmäßige Pendler sind und deshalb wenig Informationsbedarf haben?

Es gibt nur wenige statistisch gesicherte Daten zur Nutzung des Nahverkehrsangebotes in Südtirol. Eine Datenquelle ist die vom Landesinstitut für Statistik ASTAT durchgeführte regelmäßige Mehrzweckerhebung <1>, die dem Nahverkehr einige wenige Fragen widmet². Für die genannte Fragestellung ist vor allem die Frage nach der Häufigkeit der Inanspruchnahme von Nahverkehrsleistungen von Interesse³.

Der Großteil der Bevölkerung Südtirols benutzt nie ein öffentliches Verkehrsmittel (siehe Abbildung 1); so gaben 62% der befragten Personen an, nie einen Stadtbus zu benutzen, mehr als zwei Drittel (67,2%) benutzen nie einen Regionalbus und 68% nie die Bahn⁴. Damit zählt nur rund ein Drittel der Bevölkerung zu den Nutzern eines der angeführten öffentlicher Verkehrsmittel. Der Anteil der Vielfahrer ist bei der Bahn am geringsten, nur 2,7% der

Rund zwei Drittel der Bevölkerung benutzen nie ein öffentliches Verkehrsmittel.

² Es handelt sich um eine periodische italienweite Repräsentativerhebung zu verschiedenen Aspekten des täglichen Lebens, zum Beispiel: Mobilitätsverhalten, Gesundheit und Krankheit, Freizeit- und Reiseverhalten, soziale Kontakte und anderes. In Südtirol wird eine nach Gemeinde und Haushaltsgröße geschichtete Haushaltsstichprobe (zum Beispiel in Südtirol 2001: 574 Haushalte mit 1632 Personen in 21 Gemeinden) erzielt.

³ Folgende Fragen wurden gestellt:
 „Fahren Sie innerhalb der Gemeinde mit dem Bus, dem O-Bus, der Straßenbahn?“
 „Fahren Sie mit Autobussen, die verschiedene Gemeinden miteinander verbinden?“
 „Fahren Sie mit dem Zug?“

Antwortmöglichkeiten: Alle Tage; ein paarmal die Woche; ein paarmal im Monat; ein paarmal im Jahr; ich benütze diese Verkehrsmittel nie; diese Verkehrsmittel gibt es nicht (nur 1. Frage).

Die Fragestellung bezüglich dem Informationsangebot lautete wie folgt:

Wie beurteilen Sie die Autobusverbindungen zwischen den Gemeinden in folgender Hinsicht:

- Informationen über Fahrpläne und über den Autobusdienst

bzw.

Wie beurteilen Sie die Zugverbindungen in folgender Hinsicht:

- Informationen (Fahrpläne, Fahrziele, Restaurantbetrieb usw.)

Antwortmöglichkeiten: Skala von sehr zufrieden (1) bis gar nicht zufrieden (4)

⁴ Die Zahlen zur Nutzung werden vom ASTAT getrennt für die drei Typen von öffentlichen Verkehrsmitteln angegeben; damit kann nicht angegeben werden, wie viele Personen keines der drei Verkehrsmittel verwendet.

Südtiroler/innen benutzen täglich bzw. mehrmals in der Woche die Bahn, während dieser Anteil mit 7,2% bei den Regionalbussen und immerhin 17,3% bei den Stadtbussen deutlich höher liegt. Die Bahn weist hingegen mit 28,5% den höchsten Anteil an Gelegenheitsfahrern auf, etwa ein Viertel der Bevölkerung (25,7%) benutzen mehrmals im Monat oder Jahr die Regionalbusse, ein ähnlich hoher Anteil die Stadtbusse (23,9%).

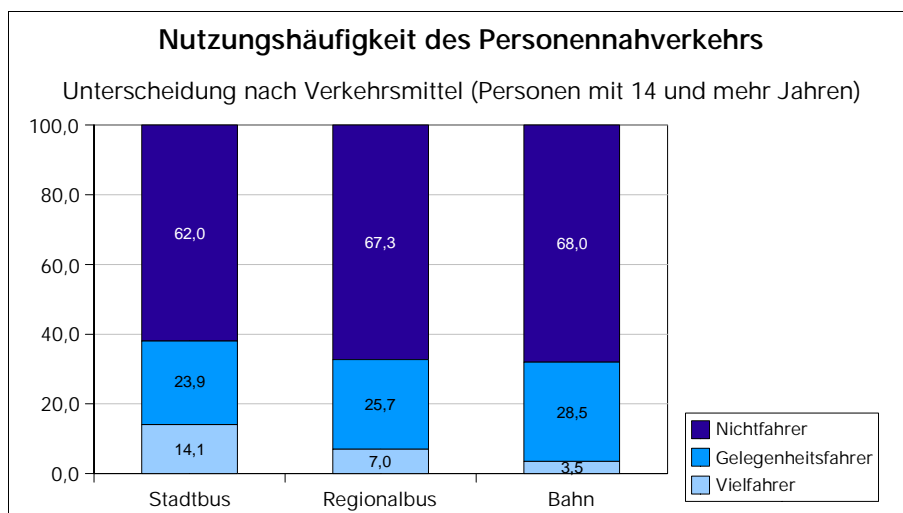


Abbildung 1: Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, nach Verkehrsmittel. Quelle: ASTAT (2002)

Im Rahmen einer von apollis – Sozialforschung & Demoskopie durchgeführte Untersuchung für die Gemeinde Kaltern <8> wurde ebenfalls nach der Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel gefragt⁵.

Auch die Ergebnisse dieser Untersuchung weisen einen Anteil an gelegentlichen Kunden im Nahverkehr aus, der nicht zu vernachlässigen ist. In der Gemeinde Kaltern hat eine Mehrheit in den letzten 6 Monaten nie ein öffentliches Verkehrsmittel verwendet, fast 15% verwenden den Dienst dagegen regelmäßig. Fast ein Drittel der Kalterer Bevölkerung hat die Busse allerdings in den letzten 6 Monaten sporadisch genutzt (Abbildung 2).

Beträchtlicher Anteil an sporadischen Nutzern

⁵ Die Fragestellung: (...) Zuletzt möchte ich noch wissen, wie Sie sich in der Regel fortbewegen. Wie oft benutzen Sie das Auto? (Fast) Täglich (1), 1 -2 mal die Woche (2), 1 – 3 im Monat (3), seltener als 1 mal im Monat (4) oder nie in den letzten 6 Monaten (5)? Mit dieser Skala wurde die Häufigkeit der Nutzung erhoben: Des Autos als Selbstfahrer/in, des Auto als Mitfahrer/in, des Motorrades, des Fahrrades, des Autobusses.

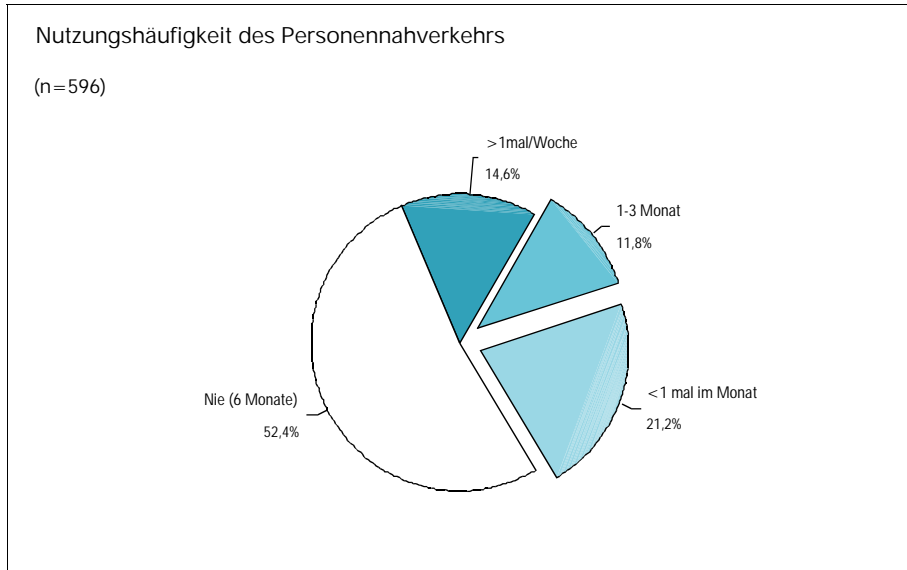


Abbildung 2: Häufigkeit der Nutzung des Personennahverkehrs in der Gemeinde Kaltern. Quelle: apollis (2002).

Deutlich mehr Frauen in Bussen und Bahnen

Frauen nutzen den Nahverkehr signifikant öfter als Männer. Laut der oben zitierten Mehrthemenumfrage des ASTAT sitzen in den Stadtbussen Frauen mit einem Vielfahreranteil von 19,2% mehr als doppelt so oft als Männer (8,8%), in den Regionalbussen sind die Anteile mit 8,7% ebenso bedeutend höher als bei den Männern (5,3). Die gelegentliche Nutzung der Regionalbusse geschieht durch Frauen häufiger (32,6%) als durch Männer (18,5%). Die Bahn zeigt im Gegensatz zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts (siehe auch Tabelle 4).

	<i>Bahn</i>	<i>Regionalbus</i>	<i>Stadtbus</i>
Männer			
Vielfahrer	3,3	5,3	8,8
Gelegenheitsfahrer	28,7	18,5	21,8
Nichtfahrer	68,0	76,2	69,4
Frauen			
Vielfahrer	3,7	8,7	19,2
Gelegenheitsfahrer	28,4	32,6	25,8
Nichtfahrer	67,9	58,8	55,0

Tabelle 4: Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs, nach Verkehrsmittel und nach Geschlecht. Quelle: ASTAT (2002)

Hinsichtlich des **Alters** fallen vor allem die jungen Nutzer bezüglich Häufigkeit aus dem Rahmen (Tabelle 5). Bei den Südtirolern und

Südtirolerinnen unter 19 Jahren, die über keinen Führerschein bzw. Pkw verfügen, ist der Anteil der „Nichtfahrer“ bei allen drei Verkehrsmitteln am geringsten. Mit Erreichen der Volljährigkeit bzw. dem Erwerb des Führerscheines, aber auch mit der Beendigung der Ausbildungszeit, ändert sich das Mobilitätsverhalten grundlegend: ab diesem Zeitpunkt gehen die Anteile der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel stark zurück. So nahmen beispielsweise 39,4% der 14 bis 19jährigen die Regionalbusse regelmäßig (täglich bzw. mehrmals pro Woche) in Anspruch, die Altersklasse mit 20 bis 29 Jahre hingegen nur mehr zu 11,1%. Bei den Stadtbussen bzw. Zügen zeigt sich derselbe Effekt, allerdings etwas weniger ausgeprägt. Der Anteil der Vielfahrer bei den Stadtbussen sinkt mit zunehmenden Alter, um bei den 40 bis 49jährigen mit 8,7% seinen Tiefststand zu erreichen.

Schüler und Studenten sowie Pensionisten häufiger Kunden

<i>Anteil Nichtfahrer</i>	<i>Bahn</i>	<i>Regionalbus</i>	<i>Stadtbus</i>
14-19	39,2	31,5	42,9
20-29	59,1	61,6	61,6
30-39	72,3	75,4	68,0
40-49	65,4	77,0	67,8
50-59	69,0	65,7	60,4
60-65	69,3	77,8	58,4
66 und mehr	84,4	65,3	60,7

Tabelle 5: Anteil „Nichtfahrer“ in der Südtiroler Bevölkerung, nach Verkehrsmittel und Alter. Quelle: ASTAT (2002)

Die Analyse der Nutzerhäufigkeit nach **Erwerbsstellung** zeigt, dass mit Ausnahme der Stadtbusse der öffentliche Verkehr vor allem von Schüler und Studenten genutzt wird. Mehr als ein Drittel der Auszubildenden (34,4%) benutzen regelmäßig dieses Verkehrsmittel, währenddessen die Vergleichsgruppen unter 5% bleiben.⁶ Etwa ein Fünftel der Erwerbspersonen benutzt die Regionalbusse gelegentlich, der Anteil der Gelegenheitsfahrer beträgt bei den Rentnern 28,8%, 31,7% bei den Studenten, den höchsten Anteil können die Hausfrauen mit 35,4% aufweisen (Abbildung 10). Schüler und Studenten können die höchsten Anteile an Gelegenheitsfahrern (55,3%) bei der Bahn vorweisen, überdurchschnittlich viele Gelegenheitsfahrer finden sich auch bei den Erwerbspersonen. Rentner und Hausfrauen hingegen meiden die Bahn, der Anteil der Nichtnutzer ist bei diesen Kategorien mit ca. drei Viertel am höchsten. Insgesamt weisen die Schüler und Studenten die höchsten Anteile an (regelmäßigen und unregelmäßigen) Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel auf.

⁶ Erwerbspersonen (2,6); Hausfrauen/-männer (0,6); Rentner/innen (1,0)

<i>Anteil Nichtfahrer</i>	<i>Bahn</i>	<i>Regionalbus</i>	<i>Stadtbus</i>
Erwerbspersonen	67,8	73,3	67,4
Hausfrauen/-männer	77,6	62,1	56,2
Schüler/Studenten	22,9	33,9	40,2
Rentner/innen	75,1	69,1	62,9

Tabelle 6: Anteil "Nichtfahrer" in der Südtiroler Bevölkerung, nach Verkehrsmittel und Erwerbsstellung. Quelle: ASTAT (2002)

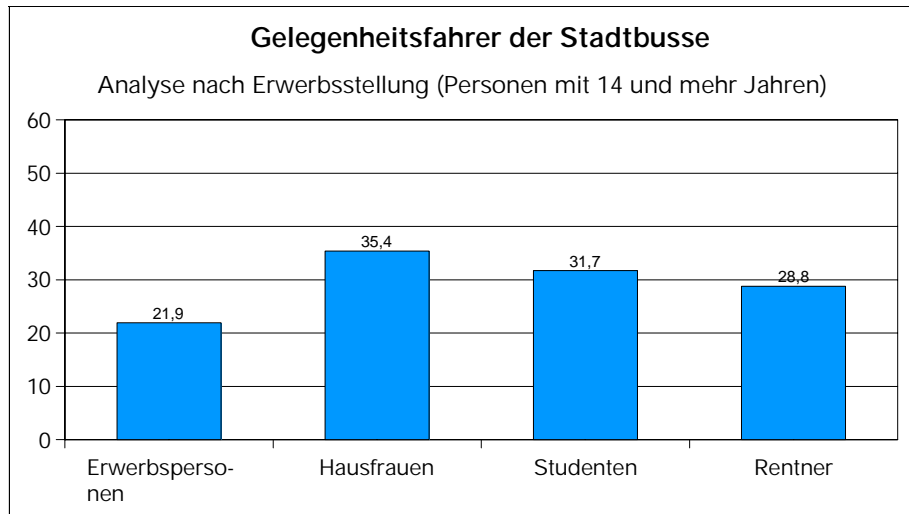


Abbildung 3: Anteil gelegentlicher Nutzer/innen der Stadtbusse in der Südtiroler Bevölkerung, unterschieden nach Erwerbsstellung. Quelle: ASTAT (2002).

(2) Neben der Frage, ob es denn sporadische Nutzer des Nahverkehrs überhaupt gibt, soll mit einigen Zahlenvergleichen der Frage nachgegangen werden, wie denn der heutige Marktanteil des Nahverkehrs am gesamten Mobilitätsmarkt in Südtirol einzuschätzen ist.

Es könnte ja durchaus so sein, dass der Nahverkehr in den modernen westlichen Gesellschaften über einen bestimmten Marktanteil nicht hinauskommt, der auch in Südtirol mehr oder weniger erreicht ist und der deshalb auch hier, mit oder ohne Mobilitätszentrale, nicht mehr wesentlich anwachsen wird. Zu dieser Überlegung soll ein Vergleich einiger Kennzahlen angestellt werden.

Eine erste Überlegung vergleicht die Daten zur **Nutzungshäufigkeit der Nahverkehrssysteme** zwischen Südtirol und Italien. Südtirol weist dabei im gesamtstaatlichen Durchschnitt bei den Stadt-bussen und Regionalbussen einen wesentlich höheren Anteil an ÖPNV-Nutzern auf (Tabelle 7). Auffallend ist, dass laut dieser Zahlen beispielsweise der Stadtverkehr in Südtirol doppelt so hohe

Nutzeranteile als in der Provinz Trient erreicht (als Anteil der Gesamtbevölkerung, die das Verkehrsmittel nutzen). Vergleichsweise gut entwickelt ist in Südtirol und Trient der Regionalbusverkehr, wo im Vergleich vor allem in Mittelitalien nur geringe Anteile der Bevölkerung erreicht werden. Bei der Bahn hingegen befindet sich Südtirol im Mittelfeld, der Anteil der Nutzer unterscheidet sich nicht wesentlich vom gesamtstaatlichen Durchschnitt, allerdings werden im Vergleich zu Norditalien geringere Anteile erreicht. Südtirol kann damit im gesamtstaatlichen Vergleich vor allem beim Stadtverkehr und bei den Regionalbussen ein überdurchschnittlich gut entwickelter Nahverkehrsmarkt attestiert werden.

	<i>Stadtverkehr</i>	<i>Regionalbus</i>	<i>Bahn</i>
Südtirol	37,0	31,8	31,1
Trient	18,4	26,0	30,7
Norditalien	26,1	17,9	35,8
Mittelitalien	30,6	13,3	29,7
Süditalien	18,0	19,0	24,3
Gesamtstaatlich	24,1	17,4	30,6

Tabelle 7: Anteil ÖPNV-Nutzer (Viel- und Gelegenheitsfahrer) in der Italien, nach Verkehrsmittel. Quelle: Statistiche dei trasporti; istat; Rom; 2003⁷

Ein zweiter Gedankengang anhand statistischer Daten soll dem **Motorisierungsgrad** in Südtirol im Vergleich zur Anzahl an Abonnements für den öffentlichen Verkehr gelten und diese Zahlen wiederum vergleichend darstellen, wobei die Schweiz als Land mit einem gut entwickelten Nahverkehrssystem als Referenz ausgewählt wird.

Die vergleichenden Daten zur Motorisierung in Südtirol werden exemplarisch an der oben zitierten Untersuchung für die Gemeinde Kaltern dargestellt <8>. In Kaltern verfügt jeder Haushalt im Jahr 2002 durchschnittlich über 1,7 Pkws, 2 Fahrräder und 0,5 (Abbildung 4). Nur knapp sieben Prozent der Haushalte sind nicht im Besitz eines eigenen Autos, etwas mehr als ein Drittel hat einen, fast die Hälfte der Haushalte besitzen zwei Pkw.

⁷ Die Daten für Südtirol können aus methodischen Gründen zwischen Astat und Istat leicht abweichen.

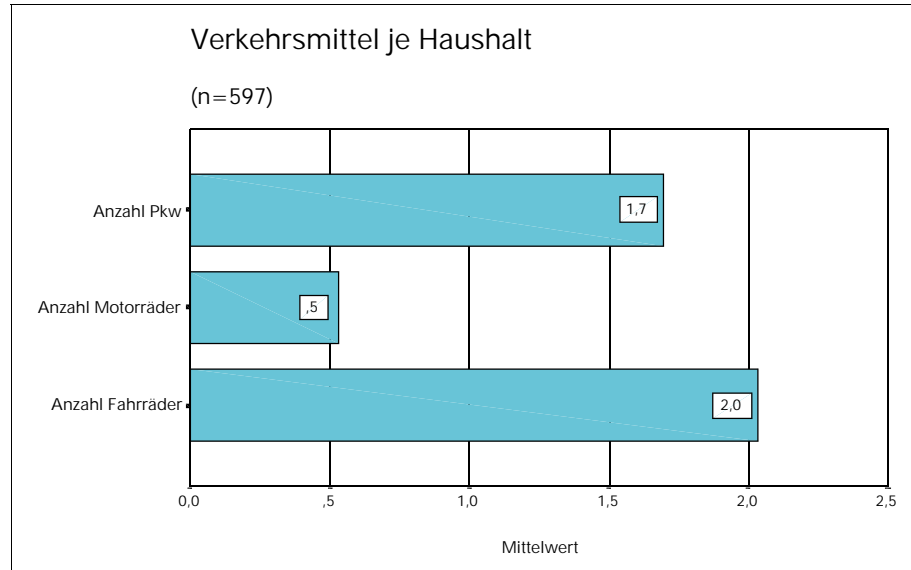


Abbildung 4: Ausstattung der Haushalte der Gemeinde Kaltern mit Verkehrsmittel. Quelle: Apollis (2002).

Damit hat Kaltern einen Motorisierungsgrad auszuweisen, der mit 56 Autos auf 100 Einwohner sehr hoch ist; rechnet man noch die Motorräder in diese Kennzahl ein, so stehen in Kaltern auf 100 Einwohner 74 motorisierte Kraftfahrzeuge. Errechnet man analog diese Kennzahl für den öffentlichen Verkehr, indem man den Besitz eines Autos und eines Abonnements gleichsetzt, ergibt sich die im Vergleich bescheidene Kennzahl von 13 Abos auf 100 Einwohner, wobei 40% davon Schülerabonnements sind. Damit spielt der ÖPNV in Kaltern eine mehr als bescheidene Rolle. Man kann davon ausgehen, dass diese Zahlen auf Südtirol ohne große Fehler übertragen werden können⁸.

Man kann diese Zahlen nun mit den Ergebnissen aus dem Mikrozensus des Bundesamtes für Statistik in der Schweiz vergleichen <3>. Während in Kaltern nur 7% der Haushalte über kein Auto verfügt, ist der Anteil in der Schweiz mit 19,9% deutlich höher; dieser hohe Wert ergibt sich vor allem durch den hohen Anteil an autolosen Kleinhaushalten in den Städten. Umgekehrt haben in der Schweiz fast 50% aller Bürger und Bürgerinnen (exakt 47,6% der Personen ab 16 Jahren) ein Abonnement des öffentlichen Personennahverkehrs, in Kaltern sind es im Vergleich dazu nur 13%. Der Motorisierungsgrad ist dagegen in etwa gleich. Wenn man einen Teil dieser markanten Unterschiede in den Mobilitätskennzahlen auch auf strukturelle Unterschiede zuführen will, die man auf

Starke Unterschiede in den wichtigen Voraussetzungen einer umweltfreundlichen Mobilität

⁸ Der Motorisierungsgrad liegt in Südtirol mit 53 privaten Fahrzeugen auf 100 Einwohnern nur geringfügig niedriger (Quelle: Isfort mit Daten des Istat, des Istituto G.Tagliacarne, Conto Nazionale dei Trasporti). Zur Anzahl von Abonnementbesitzern macht der Jahresbericht des zuständigen Amtes keine Angaben.

urbanistische Unterschiede der zwei Vergleichsräume zurückführen kann, so muss doch gesagt werden, dass man für den Nahverkehr in Südtirol ein beträchtliches Potential vermuten kann.

Ein weiterer Zahlenvergleich von Interesse ergibt eine Zusammenschau sogenannter Mobilitätsuntersuchungen. Solche Untersuchungen analysieren auf der Grundlage einer Repräsentativerhebung alle tatsächlichen Bewegungen eines Untersuchungsraumes für den Untersuchungszeitraum und stellen damit so etwas wie eine Fotografie des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens der befragten Zielgruppen dar; sie liefern ungleich exaktere Werte zum Verkehrsverhalten als Umfragen, in denen die Befragten ihr Verhalten selbst einschätzen. Eine solche Untersuchung wurde von apollis im Auftrag der Gemeinde Bozen für Bozen und die fünf Umlandgemeinden Eppan, Kaltern, Leifers und Branzoll für die Haushalte als Zielgruppe durchgeführt <7>. Als zentrale Kennzahl liefern solche Untersuchungen die Aufteilung aller Bewegungen auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel, den sogenannten Modal Split. Abbildung 5 zeigt die Ergebnisse der Untersuchung für Bozen und vergleicht sie mit Zahlen einer italienweiten Untersuchung <6> sowie einer vergleichbaren Untersuchung für Österreich <4>. Der Anteil des Personennahverkehrs liegt demnach in Italien generell deutlich unter dem österreichischen Niveau. Auch bei diesem Vergleich muss dazugesagt werden, dass die strukturellen Voraussetzungen für den ÖPNV nicht von vorne herein in allen Ländern gleich sein müssen; trotzdem ist zu vermuten, dass der höhere Marktanteil des Nahverkehrs in Österreich auch auf eine andere Angebotspolitik zurückzuführen ist, mit der auch in Südtirol weitere Marktanteile gewonnen werden könnten.

Niedriger Marktanteil des Nahverkehrs in Italien und Südtirol

Der Nahverkehr hat Gelegenheitskunden verloren.

Verkehrsmittelwahl - Ländervergleich

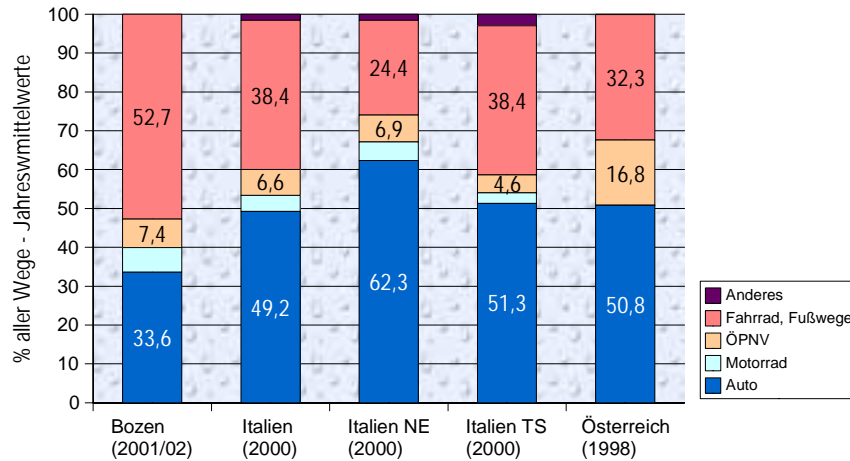


Abbildung 5: Außer-Haus-Bewegungen und deren Aufteilung auf verschiedene Verkehrsmittel - ein Vergleich verschiedener Untersuchungsräume

Wenn man diese vergleichende Darstellung so interpretieren will, dass der Nahverkehr in Südtirol noch ein beträchtliches Potential hat, dann kann man fragen, wie sich denn sein Marktanteil in den letzten Jahren entwickelt hat. Aufgrund der Zahlen der oben genannten Mehrzweckerhebung <1> hat der Anteil der Gelegenheitsfahrer in den letzten Jahren abgenommen, jener der Nichtfahrer dafür zugenommen, während die regelmäßigen Nutzer in etwa gleich viele blieben (Abbildung 6 für die Bahn, Abbildung 7 für die Regionalbusse). Im Jahre 1997 benutzten 57% der Personen mit 14 und mehr Jahren nie die Bahn, im Jahre 2001 stieg der Anteil auf mehr als zwei Drittel der Bevölkerung. Eine ähnliche Entwicklung ist auch bei den Regionalbussen feststellbar, auch hier stieg der Anteil der Nichtfahrer/innen innerhalb von vier Jahren an. Der Zuwachs der Nichtfahrer geht zu Lasten von gelegentlichen Kunden: bei der Bahn sanken deren Anteil im Vergleichszeitraum von 40,3% auf 28,5%. Ein etwas geringeren Rückgang ist bei den Gelegenheitsnutzern der Regionalbusse feststellbar. Der Nahverkehr hat also Gelegenheitskunden verloren.

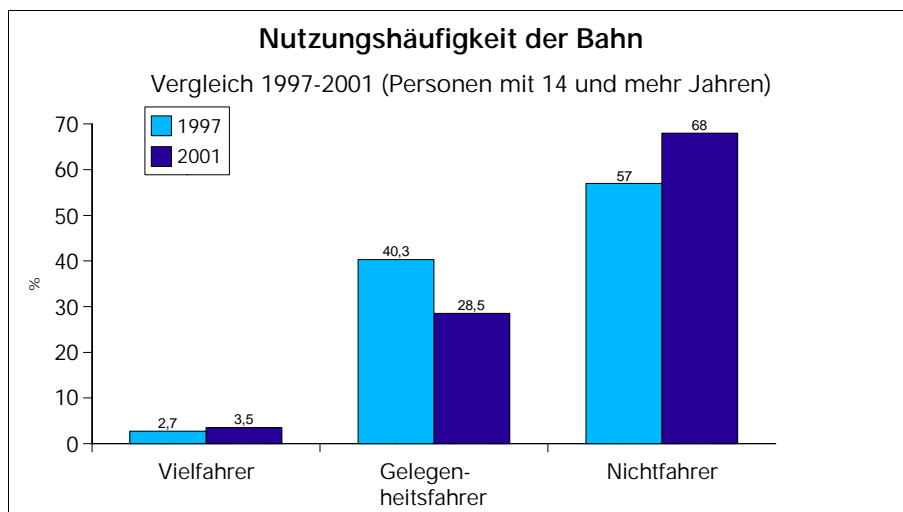


Abbildung 6: Benutzungshäufigkeit der Bahn in Südtirol. Entwicklung 1997 und 2001. Quelle: ASTAT (2002)

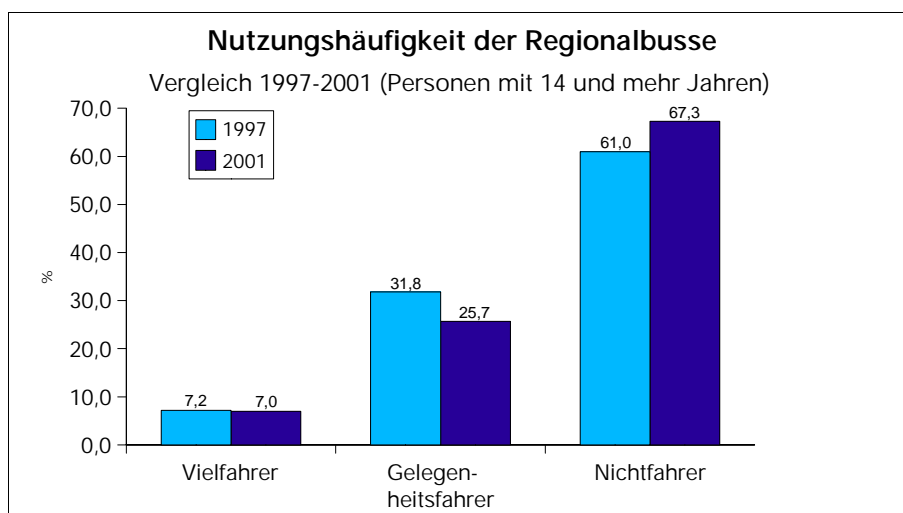


Abbildung 7: Benutzungshäufigkeit der Regionalbusse in Südtirol. Entwicklung 1997 und 2001. Quelle: ASTAT (2002)

Diese Abnahme der Zahlen zur Nutzungshäufigkeit geht allerdings mit einer absoluten Zunahme der Fahrgastzahlen einher, wie sie vom Südtiroler Verkehrsverbund registriert wurde. Demnach ist die Anzahl an beförderten Personen (Anzahl Entwertungen) von 25,36 Millionen im Jahr 1998 auf 27,71 Millionen im Jahr 2001 gestiegen <5>, was einer Zunahme von über 9% entspricht. Die gemeinsame Analyse dieser zwei Datenquellen – Ergebnisse zur Befragung nach der Nutzungshäufigkeit und tatsächlich erhobene Fahrgastzahlen – kann so interpretiert werden, dass die Zunahme in Fahrten nicht auf eine Zunahme der Kundenzahl zurückzuführen ist, sondern auf eine gewachsene Anzahl an Fahrten der Stammkunden. Demnach wäre es den Nahverkehrsdiensten in den letzten Jahren nicht gelungen, in maßgeblicher Anzahl neue Kunden zu gewinnen. Vielmehr würde die Zunahme der Fahrgastzahlen die

Tatsache verschleiern, dass die absolute Anzahl an Kunden in Wirklichkeit eher abgenommen hat.

Zufriedenheit mit den Nahverkehrsleistungen

(3) Eine weitere Frage, die man an die an dieser Stelle analysieren Datenbestände stellen kann, ist die direkte Frage nach der Zufriedenheit mit Dienstleistungen, die in ein Tätigkeitsprofil einer Mobilitätszentrale fallen würde.

Ein Teil der zitierten Mehrzweckerhebung des ASTAT <1> beschäftigt sich mit den Informationen zu Fahrpläne und Dienstleistungen der Autobusse und der Bahn⁹. Die Befragten wurden gebeten, die Information und die Dienste insgesamt zu bewerten.

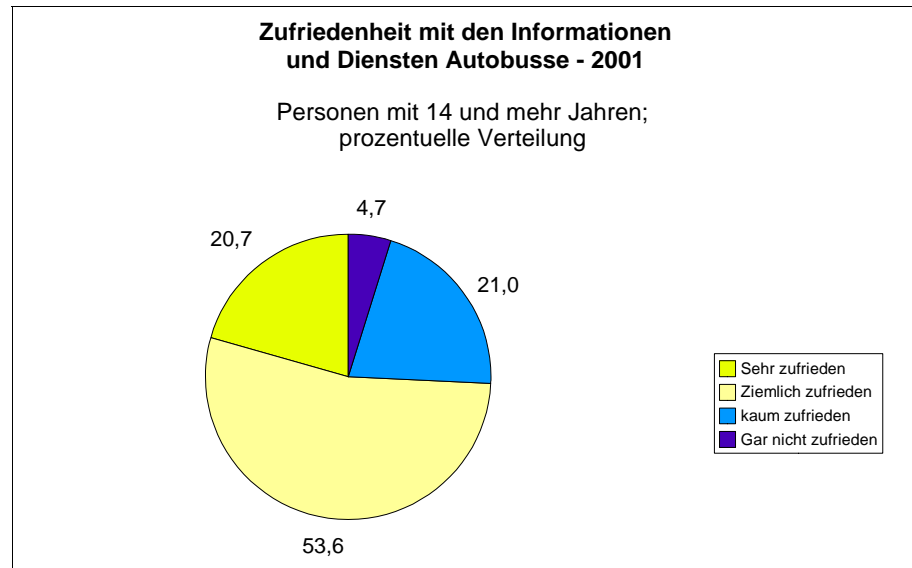


Abbildung 8: Zufriedenheit mit Information und Diensten bei den Autobusdiensten (Regionalbusse und städtische Busse). Quelle: ASTAT (2002)

⁹ Fragestellung Autobusse:
 „Wie beurteilen Sie die Autobusverbindungen zwischen den Gemeinden in folgender Hinsicht: Informationen über Fahrpläne und über den Autobusdienst“
 Antwortmöglichkeit auf einer Skala von 1= Sehr zufrieden bis 4=Gar nicht zufrieden“
 Fragestellung Bahn:
 „Wie beurteilen Sie die Zugverbindungen in folgender Hinsicht: Informationen (Fahrpläne, Fahrtziele, Restaurantbetrieb usw.)“
 Antwortmöglichkeit auf einer Skala von 1=Sehr zufrieden bis 4=Gar nicht zufrieden“

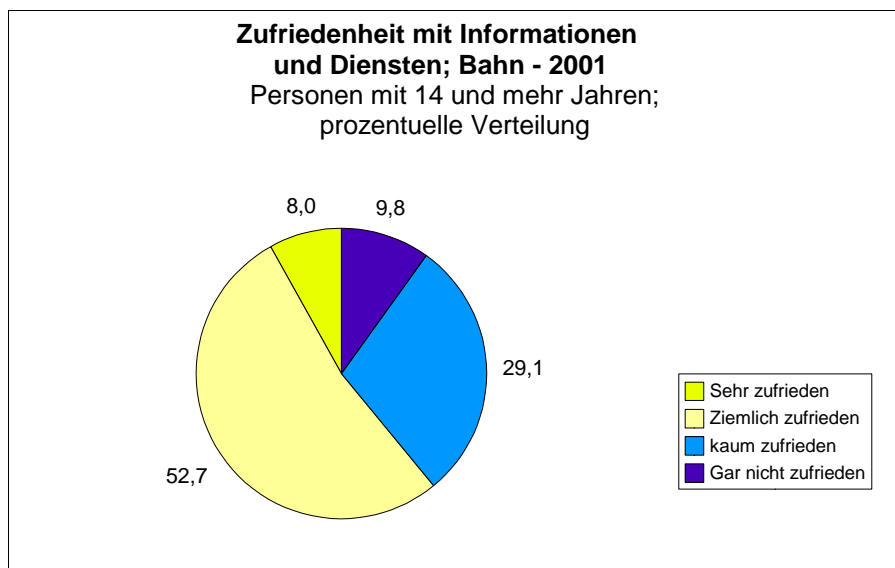


Abbildung 9: Zufriedenheit mit Information und Diensten bei der Bahn. Quelle: ASTAT (2002)

Die Ergebnisse der Bewertung der einzelnen Verkehrsträger unterscheiden sich stark. Insgesamt fällt das Urteil für die Busdienste (Abbildung 8) besser aus als für die Bahn (Abbildung 9). Während bei den Bussen etwa ein Viertel der Bevölkerung ein negatives Urteil abgibt, ist der Anteil der Unzufriedenen (antwortet mit „kaum zufrieden“ bzw. „gar nicht zufrieden“) bei der Bahn mit 38,9% bedeutend höher. Damit ist fast jeder Dritte mit den angebotenen Dienstleistungen und Informationen der Bahn unzufrieden. Der Anteil der Südtiroler, die mit den Dienstleistungen gar nicht zufrieden sind, beträgt knapp ein Zehntel der Bevölkerung über 14 Jahre. Im Busverkehr gibt es nur eine kleine Minderheit (4,7%) mit einer derartig negativen Einschätzung.

Frauen zeigen sich im Urteil etwas zufriedener als die Männer. 65,1% äußerten sich positiv über die Dienste der Bahn, bei den Männern sind es nur etwas mehr als die Hälfte. Bei den Busdiensten hingegen fällt der Abstand geringer aus: mehr als drei Viertel der Frauen waren mit den Informationen und Diensten zufrieden, bei den Männern waren es hingegen 69,3%.

*Schlechtere Noten
für die Bahn*

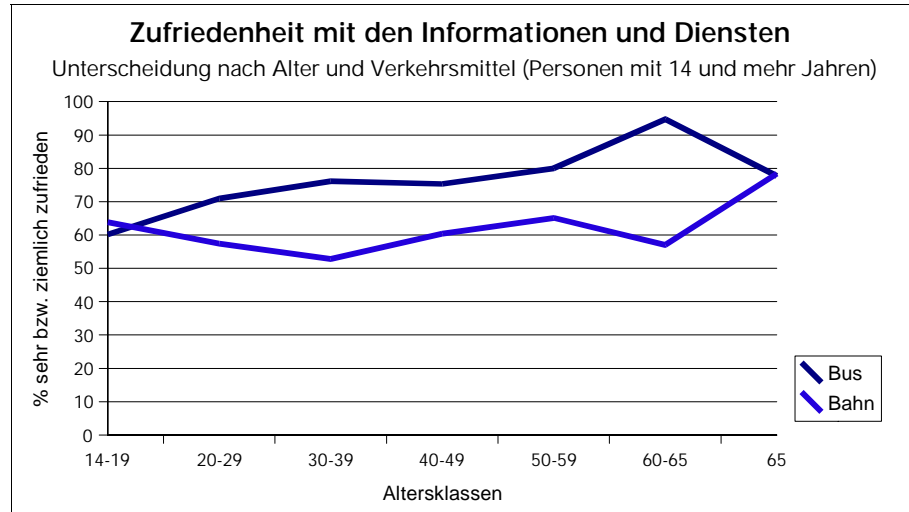


Abbildung 10: Zufriedenheit mit Informationen und Diensten bei der Bahn. Unterscheidung nach Verkehrsmittel und Alter. Quelle: ASTAT (2002)

Die Analyse hinsichtlich des **Alters** zeigt einen tendenziellen Anstieg der Zufriedenheit mit zunehmenden Alter (Abbildung 10). Während die jüngsten (14 bis 19 Jahre) und ältesten (65 und älter) Befragten geringe Unterschiede zwischen Bus und Bahn angeben, zeigt sich bei den übrigen Altersklassen eine deutlich größere Zufriedenheit mit den Diensten im öffentlichen Busverkehr im Vergleich zur Bahn. Die größte Differenz läßt sich bei der zahlenmäßig kleinen Gruppe der 60-65jährigen finden, hier liegt die Zufriedenheit bei den Busdiensten 37,7 Prozentpunkte vor der Bahn.

Kritische Studenten

Die Studenten mit einem hohen Anteil an Vielfahrern sind im Vergleich zu den übrigen Kategorien bei einer Betrachtung der Zufriedenheitswerte nach **Erwerbsstellung** unzufriedener mit den Diensten im Busverkehr. Dieses Urteil könnte ein Indiz dafür sein, dass jene Bevölkerungskreise, die häufiger den ÖPNV benutzen und damit die reale Situation besser kennen, kritischer eingestellt sind. Dies kann auch die Beobachtung erklären, dass höher gebildete Personen häufiger die Busse benutzen und zugleich unzufriedener mit den Informationen und Diensten sind. So waren 54,2% der Hochschulabsolventen unzufrieden mit den Diensten der Bahn im Vergleich zu 38,9% aller Befragten.

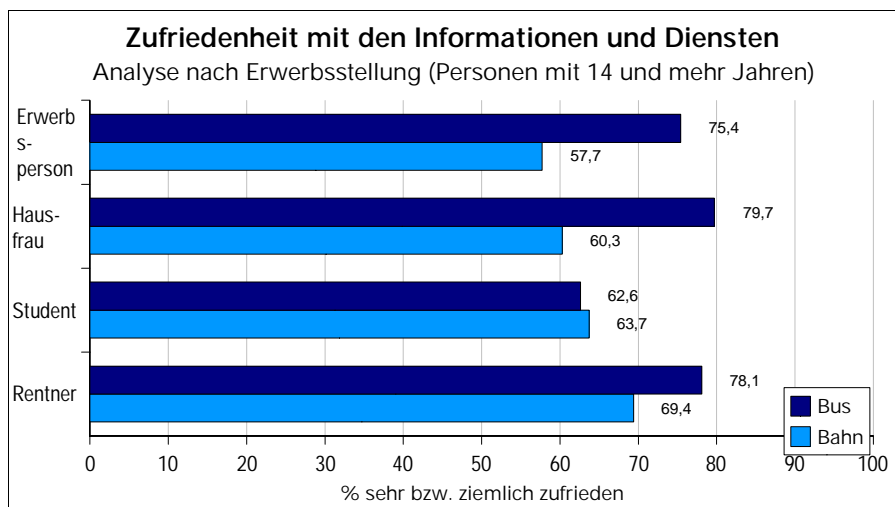


Abbildung 11: Zufriedenheit mit Information und Diensten bei der Bahn. Unterscheidung nach Verkehrsmittel und Erwerbsstellung. Quelle: ASTAT (2002)

Südtirol weist im Vergleich zu allen übrigen italienischen Regionen die höchsten Zufriedenheitswerte bei den Informationen und Diensten auf. Im Jahre 1999 waren 81% der Südtiroler mit den Informationen bei den Bussen zufrieden, die Provinz Trient erreichte auch hier relativ hohe Anteile (77%), wesentlich geringer ist der Gesamtstaatliche Durchschnitt von 46,6%: die Mehrheit der Bevölkerung über 13 Jahren ist nicht zufrieden. Eine ähnliche Situation ergibt sich bei der Bahn, allerdings weniger ausgeprägt. In Südtirol waren im Jahre 1999 ca. zwei Drittel der Bevölkerung mit den Informatinen und Diensten zufrieden, in Trient 63,2 und gesamtstaatliche knapp mehr als die Hälfte der Bevölkerung.

Höhere Zufriedenheitswerte in Südtirol

	<i>Informationen und Dienste Bahn</i>	<i>Informationen Bus</i>
Südtirol	67,5	81,0
Trient	63,2	77,4
Nordwestitalien	51,6	49,4
Nordostitalien	59,6	59,6
Mittelitalien	49,6	45,3
Gesamtstaatlich	51,8	46,6

Tabelle 8: Anteil der Personen mit 14 und mehr Jahren, die mit den Informationen und Diensten zufrieden („sehr“ bzw. „ziemlich“) sind; 1999. Angaben in Prozenten. Quelle: I servizi pubblici e di pubblica utilità; istat; Rom; 2003 ¹⁰

Dieses gute Ergebnis in Südtirol wird allerdings durch die Tatsache gestört, dass in den letzten Jahren ein Rückgang des Anteil zufriede-

¹⁰ Die Daten für Südtirol können aus methodischen Gründen leicht abweichen.

*Anteil zufriedener
Bürger nimmt über
die Jahre ab*

dener Bürger feststellbar ist. So sank der Anteil der Befragten italienweit, die sich zu den Diensten zufrieden äußern, in den Jahren 1993 (60,6%) bis 1999 um durchschnittlich 8,8 Prozentpunkte bei der Bahn, bei den Regionalbussen blieb er hingegen stabil¹¹. In Südtirol musste in den Jahren 1997 bis 2001 ebenfalls ein Rückgang verzeichnet werden (Bahn: -7,3%; Bus: -5%) <2>, <1>. Diese Entwicklung stimmt nachdenklich, denn in den letzten Jahren sollte sich das Informationsangebot durch die neuen Medien (Internet) verbessert haben, ein Rückgang in diesem Bereich deutet auf ein nicht immer marktgerechtes Angebot hin.

Auch die oben zitierte apollis-Untersuchung für die Gemeinde Kaltern <8> kann zur Frage nach der Zufriedenheit mit Aspekten des ÖPNV einen weiteren Beitrag leisten. In der telefonischen Befragung der Kalterer Bevölkerung wurden eine Reihe verkehrsrelevanter Aspekte aufgezählt und nach einer Bewertung der Situation in Kaltern gefragt¹².

¹¹ Quelle: Statisches Jahrbuch 2002; istat; Rom; 2002
Mitteilung Nr. 27/1998 und Nr. 21/2002; astat; Bozen; 1998, 2002

¹² Ich zähle Ihnen jetzt einige ganz konkrete Punkte auf, welche die Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer, Busbenutzer und Autofahrer betreffen. Wie zufrieden sind Sie damit in Kaltern? Geben Sie bitte jedem der Punkte eine Note, so wie in der Schule: 5 für ungenügend und 10 für ausgezeichnet. Wie zufrieden sind Sie mit: Angebot an Fußgängerzonen, Maßnahmen zur Sicherheit für Fußgänger wie Zebrasteifen, Fußgängerampeln usw., Ausbau der Fußwege und Gehsteige, Angebot an Radwegen; Ausgenommen Seebus: Gestaltung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, das Informationsangebot zum öffentlichen Verkehr, also die Möglichkeit, Informationen zu Fahrplänen und Fahrkartenpreisen zu bekommen, Fahrplanangebot der Busse tagsüber, Fahrplanangebot der Busse abends, das Fahrplanangebot des Seebusses, das Informationsangebot zum Seebus, also die Möglichkeit, Informationen zu Fahrplänen und Fahrkartenpreisen zu bekommen, das Angebot an Parkplätzen, die Art, wie vorhandene Parkplätze bewirtschaftet werden, Die Straßeninstandhaltung.

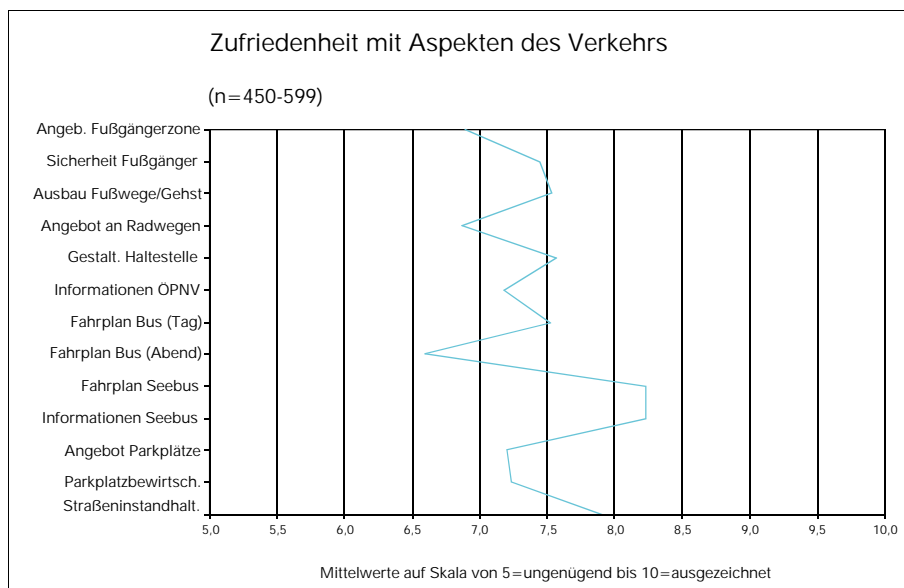


Abbildung 12: Bewertung verschiedener verkehrsrelevanter Aspekte in der Gemeinde Kaltern. Quelle: apollis (2002)

Die Bewertung der insgesamt 13 Punkte, welche die Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Busfahrer betreffen, auf einer Skala mit Schulnoten zwischen 5 und 10 ergab im Mittel Bewertungen zwischen 6,5 und 8,5 (Abbildung 12).

Überdurchschnittlich wird dabei der Seebus bewertet, eine interne Busverbindung, die im Sommer Kaltern mit dem Kalterer See verbindet, und zwar das Fahrplanangebot und die Informationsarbeit. Der reguläre Liniendienst kommt im Vergleich mit deutlich schlechteren Noten weg: besonders das Fahrplanangebot am Abend wird als ungenügend eingestuft. Gerade diese unterdurchschnittliche Bewertung des Nahverkehrsangebotes, insbesondere aber die im Vergleich deutlich bessere Bewertung eines spezifischen Nahverkehrsdienstes erscheint im Zusammenhang mit der Fragestellung der vorliegenden Untersuchung relevant: während das Nahverkehrsangebot unterdurchschnittlich bewertet wird, liegt ein spezifischer Nahverkehrsdienst, der gesondert beworben wird, im Vergleich deutlich über dem Durchschnitt, und zwar das Angebot an Fahrten und die Information dazu. Beim Kalterer Seebus ist es offensichtlich gelungen, das Angebot im Vergleich zum Liniendienst so zu positionieren, dass es positiver wahrgenommen wird.

Unterdurchschnittliche Bewertung des Nahverkehrsangebotes in Kaltern

Fazit

Was können diese Zahlen zur Frage beitragen, ob eine Mobilitätszentrale in Südtirol sinnvoll ist? Gehen wir dabei von den eingangs formulierten Hypothesen aus.

(Hypothese 1) Der öffentliche Personennahtransport lebt von den Pendlern. Entweder nutzt jemand systematisch dieses Angebot, oder er nutzt das Angebot überhaupt nicht. Deshalb ist das Informationsbedürfnis der heutigen Nutzer des ÖPNV gering, weil es fast ausschließlich Pendler sind.

Gelegentliche Nutzer stellen ein beträchtliches Marktpotential dar

Diese Hypothese muss anhand der vorliegenden Zahlen aus zwei Repräsentativerhebungen abgelehnt werden. Die Zielgruppe der gelegentlichen Nutzer zeigt zwar einen rückläufigen Trend, liegt aber je nach Verkehrsmittel (Eisenbahn, städtischer Nahverkehr, Regionalverkehr) bei etwa ein Viertel bis einem Drittel der Bevölkerung. Dies entspricht in Südtirol knapp 100.000 Personen im Alter von 14 und mehr Jahren. Wenn es stimmt, dass gelegentliche Nutzer des Nahverkehrsangebotes Informationsbedarf haben, der über jenen eines Pendlers hinausgeht, dann ist hier ein beträchtlicher Markt für eine Mobilitätszentrale zu vermuten, der durchaus auch dazu führen könnte, dass bei der einen oder anderen Bewegung die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Nahverkehrs ausfallen könnte.

Für den ÖPNV ist in Südtirol noch mit beträchtlichen Marktpotentialen zu rechnen

(Hypothese 2) Mit den Zuwächsen der letzten Jahre sind in Südtirol Fahrgastzahlen erreicht worden, die bereits mehr oder weniger das Maximum des Erreichbaren darstellen. Der Markt ist bereits gesättigt.

Der Nahverkehr in Südtirol schafft es – wie auch in den meisten anderen Regionen – nur in sehr beschränktem Ausmaß, die jüngeren Altersklassen mit Erreichen der Volljährigkeit bzw. mit Beendigung der Ausbildungszeit als Kunden zu behalten. Hier stellt sich die Frage, ob diesem Trend entgegengewirkt werden kann. Ein Vergleich einiger Kennzahlen mit der Schweiz, mit Österreich und dem restlichen Staatsgebiet zeigt auf, dass dort die Anzahl der Haushalte ohne eigenen PKW deutlich höher als in Südtirol liegen, dass aber vor allem der Anteil der Personen, die im Besitz eines Abonnements für den Nahverkehr sind, ungleich höher ist. Solche Unterschiede schlagen sich auch in deutlichen Unterschieden in der Verkehrsmittelwahl nieder. Ein Vergleich der Marktanteile des Nahverkehrs auf der Grundlage sogenannter Mobilitätserhebungen zeigt auf, dass der Anteil des Nahverkehrs in Italien generell, aber auch in Südtirol deutlich unter jenem zum Beispiel von Österreich liegt. Die Hypothese, dass in Südtirol das Maximum aus dem

Nahverkehr bereits herausgeholt ist, muss auf der Grundlage dieser Zahlen wohl eher abgelehnt werden.

(Hypothese 3) Die heutigen Kunden des ÖPNV sind zufrieden mit dem Informationsangebot.

Eine Bewertung der Zufriedenheit mit den angebotenen Informationen und Diensten im Nahverkehr in einer südtirolweiten Erhebung bringt das Ergebnis, dass 25-30% der Bevölkerung (je nach Verkehrsmittel) mit den angebotenen Diensten nicht zufrieden sind. Eine andere Erhebung in einer einzelnen Gemeinde des Überetsch ergibt eine unterdurchschnittliche Bewertung des Nahverkehrsangebotes im Vergleich zu anderen verkehrsrelevanten Aspekten, auch jenen des Autoverkehrs. Besonders bemerkenswert ist bei dieser Untersuchung das Ergebnis, dass Aspekte eines spezifischen, gemeindeinternen Nahverkehrsdienstes, der getrennt beworben wird, von der Bevölkerung im Vergleich zum regulären Liniendienst deutlich besser bewertet wird. In Anbetracht dieser Zahlen lässt sich die Hypothese, der heutige Standard an Informationsmöglichkeiten würde vollkommen ausreichen, nicht halten. Vielmehr muss vermutet werden, dass eine bessere Informationsarbeit von der Bevölkerung auch positiv wahrgenommen würde. Ob dies auch zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen führen würde, dazu können diese Zahlen nichts aussagen.

*Informationsarbeit
wird von der Bevölkerung
wahrgenommen*

4.2 Südtirols Touristen als Kunden einer Mobilitätszentrale

4.2.1 Der Stellenwert von Mobilitätsfragen für den Südtiroler Tourismus

In den Expertengesprächen wurde als erstes zu beleuchten versucht, welchen Stellenwert der lokale Personenverkehr als Bestandteil des Tourismus im Bewusstsein der Befragten einnimmt. Gefragt wurde deshalb zunächst ganz allgemein, welche Elemente zu einer Attraktivitätssteigerung des Südtiroler Tourismus beitragen könnten.

Lediglich vier der insgesamt zehn befragten Experten benennen in diesem Zusammenhang spontan notwendige Verbesserungen im Bereich der Mobilität. Einer dieser vier Befragten hält es dabei für erforderlich, die Bedingungen für den Individualverkehr mit dem eigenen Auto zu verbessern. Nur drei Experten sprechen die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel an: in zwei Fällen wird das Erfordernis des allgemeinen Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes hervorgehoben, in einem Fall die Verbesserung speziell der Erreichbarkeit des Skiliftes mit öffentlichen Verkehrsmittel.

In diesem Sinne wird die Förderung des öffentlichen Verkehrsnetzes als Maßnahme der Attraktivitätserhöhung des Südtiroler Tourismus nur von einer Minderheit der befragten Experten selbst angesprochen¹³. Es handelt sich dabei um einen Direktor eines Tourismusvereins, einen Tourismusberater und eine Verantwortliche eines internationalen Reiseunternehmens.

Zusammengefasst:

Niedriger Stellenwert von Mobilitätsfragen

¹³ Andere von den Befragten genannte Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität Südtirols als Tourismusregion sind: Stärkung des Servicegedanken, Erweiterung des Angebots für jüngere Gäste und für Familien, Verbesserung der Angebote in Trendsportarten (z.B. Golf), Verbesserung der Marktpositionierung/Intensivierung der Werbung, bessere Vermarktung und verbesserte Führung der Freizeiteinrichtungen, Einrichtung einer Reservierungszentrale für Zimmer, Erhöhung der Zahl von hochgradig etablierten Veranstaltungen, Erhöhung der durchschnittlichen Betriebsgröße, Intensivierung der Kooperation auf betrieblicher Ebene, Qualitätssteigerung im unteren Segment der Beherbergungsbetriebe (Management, Infrastruktur), Reform der einzelnen touristischen Informations- und Dienstleistungsinfrastrukturen, Informationen in der Landessprache der Gäste (z.B. auch Niederländisch), Beibehaltung der typischen Tiroler Architektur, Verbesserung der Informationen über das Land (mehr als die Hälfte der Belgier glaubt, dass Südtirol in Österreich liegt), Bewahrung der heimischen Nationalität statt Kopie österreichischer Identität.

Als besondere Stärken Südtirols als Tourismusregion werden von den Experten genannt: Lage, Klima, Landschaft, Vegetation des Landes, Kultur, die Freundlichkeit der Bevölkerung, das Vorherrschen touristischen Kleinbetriebe, familiäre Atmosphäre, hochwertiges Angebot z.B. in der Gastronomie, Sicherheit, Events, Spezialisierung auf Familien, Wellness, Sportmöglichkeiten, Vielfalt, heimische Produkte wie z.B. Wein. Als Schwächen werden genannt: Abhängigkeit von wenigen Nationen (Deutschland), fehlendes Zusammengehörigkeitsgefühl/fehlende Kooperation und Koordination der Angebote innerhalb des Tourismus, unzureichende Angebote für die jüngeren Leute.

Es zeigt sich, dass der öffentliche Personennahverkehr insbesondere bei den touristischen Dienstleistungsanbietern vor Ort (Tourismusvereine und -verbände, touristische Unternehmen) für die Gewährleistung eines attraktiven Tourismusangebotes nicht unbedingt an zentraler Stelle stehen.

Um das Thema Mobilität zu vertiefen bzw. bei den Befragten, die das Thema von sich aus noch nicht angeschnitten hatten, erstmals anzudiskutieren, wurden die Experten dann explizit auf Mobilitätsfragen im Südtiroler Tourismus angesprochen.

Mobilität wird von den Befragten hierbei sowohl in Bezug auf die Anreise nach Südtirol als auch in Bezug auf die Mobilität der Gäste vor Ort thematisiert.

Ein großes Thema, das von den Experten in diesem Zusammenhang angeschnitten wird, ist die schlechte Erreichbarkeit Südtirols mit dem Flugzeug. Die Hälfte der Befragten (5) nennen diese Mobilitätsfrage an erster Stelle.

Einhellig bemängelt diese Gruppe der Befragten, dass die Erreichbarkeit Südtirols mit dem Flugzeug schlecht ist, a.) weil auf dem Flughafen in Bozen keine Charterflüge landen und/oder b.) weil der Transfer vom Bozner Flughafen zum Urlaubsort zu lange und aufwendig ist. Die Experten empfinden diese Situation als Wettbewerbsnachteil für Südtirol, insbesondere was die Erschließung neuer Märkte (Benelux, Großbritannien bzw. Kurzzeiturlauber) betrifft. Sie wünschen sich zum Teil explizit eine Aufwertung des Flughafens Bozen, um die Attraktivität der Südtiroler Ferienregion auch weiterhin zu gewährleisten.

Bemerkenswerter Weise handelt es sich bei zwei dieser fünf Befragten um die beiden Experten in der Stichprobe, deren Arbeitsgebiet landesweite Fragestellungen sind und die in dieser Rolle am ehesten gestaltend an der internationalen Bewerbung Südtirols, an der Gästeakquisition und dem Ausbau der Infrastruktur beteiligt sind. Unmittelbar stellt sich hier die Frage, wie es mit der Mobilität der (u.U. zunehmenden) Flugtouristen vor Ort ohne eigenen Pkw aussehen soll? Allerdings fordern die Fürsprecher für eine bessere Fluganbindung Südtirols bei weitem nicht mit der gleichen Nachdrücklichkeit den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes wie die Erreichbarkeit Südtirols mit dem Flugzeug.

Zusammengefasst:

Im Blickpunkt vieler der befragten Experten steht die derzeit eher schlechte Erreichbarkeit Südtirols mit dem Flugzeug, die als ver-

Schlechte Erreichbarkeit Südtirols mit dem Flugzeug

besserungswürdig eingeschätzt wird; die Mobilitätsprobleme der Flugreisenden vor Ort - nämlich ohne Pkw - tauchen bei diesen Überlegungen allerdings nicht auf.

Dominanz des Individualverkehrs mit dem Pkw

Die Verkehrsbelastung in den Urlaubsgebieten durch den Individualverkehr per Pkw und die sich daraus ergebenden Anforderungen sind ein weiterer zentraler Aspekt, den die Befragten unter dem Stichwort „Mobilität“ thematisieren. Einhellige Meinung ist, dass der Pkw als Anreise- und Bewegungsmittel vor Ort bei den Touristen dominiert und auch in Zukunft dominieren wird. Dies wird in allen Ferienregionen so gesehen: ob in Gebieten mit Sommer- oder Wintersaison, ob im Städtetourismus, Wander- oder Skiurlaub: die Touristen bevorzugen bei der Anreise nach Südtirol den eigenen Pkw.

Die genannten Gründe dafür sind verschiedene: zum einen wird angenommen, dass sowohl deutsche als auch italienische Touristen nun mal gerne mit dem Pkw fahren, zum anderen wird vermutet, dass die motorisierten Touristen auf die Situation vor Ort reagieren, nämlich (1) auf ein unzureichendes öffentliches Verkehrsnetz bzw. (2) auf die geographischen Besonderheiten Südtirols, da bestimmte Ausflugsziele eben am besten bzw. nur mit dem Pkw zu erreichen seien („Südtirol als typisches Land für mobile Urlauber“).

Zusammengefasst:

So gut wie durchgängig wird von den Experten die Dominanz des Individualverkehrs mit Pkw als gegeben und unveränderbare Größe hingenommen, und zwar für die Gegenwart wie die Zukunft: weil die Urlauber den eigenen Pkw bevorzugen, weil das öffentliche Verkehrsnetz in Südtirol in weiten Teilen unzureichend ist oder weil die geographischen Bedingungen die Fortbewegung mit dem Pkw erfordern.

Die sich aus der hohen Verkehrsbelastung der Urlaubsregionen ergebenden Anforderungen und die Rolle der öffentlichen Verkehrsmittel aus der Sicht der Experten sind verschieden:

Begrenzte Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs zur Sicherung der Mobilität vor Ort

Einige der Experten auf lokaler Ebene (Tourismusvereine) halten die Verbesserung und den Ausbau des (überfüllten) Straßensystems für erforderlich, besonders den Bau von Umfahrungsstraßen. Damit soll die Attraktivität der Ortschaften gerettet bzw. die nötige Entspannung für den Touristen gewährleistet werden. Diese Haltung findet sich sowohl in Regionen des Sommer- als auch des Wintertourismus. Dem öffentlichen Verkehr messen diese Exper-

ten nur für die Bereiche Bedeutung zu, in denen aus der Sicht der Befragten eine offenkundige Nachfrage seitens der Urlauber besteht, dies betrifft Gästebus, Rundfahrten und vor allem den Skibus (s.u.).

Andere Experten sehen durchaus Ansatzpunkte dafür, in Zukunft Maßnahmen der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu ergreifen, die es ermöglichen, in Südtirol Urlaub auch ohne Auto zu verbringen. Es handelt sich bei diesen Experten um Vertreter übergeordneter Strukturen. Gefordert werden z.B. konkrete alternative Angebotspakete für die Anreise und den Aufenthalt ohne Auto. Allerdings wird auch hier die Meinung vertreten, dass der öffentliche Personennahverkehr in Südtirol eine letztlich nur begrenzte Rolle spielen und d.h. nicht flächendeckend funktionieren kann. Verwiesen wird auf Urlaubsangebote ohne Pkw, die nicht angenommen wurden. Deshalb solle der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel dort in Angriff genommen werden, wo er wirklich aussichtsreich erscheint (z.B. in Urlaubsregionen mit starker Nachfrage), während in anderen Bereichen der Pkw für den Touristen unverzichtbar bleiben werde, sei es aus strukturellen Gründen (Erreichbarkeit bestimmter Orte/Ausflugsziele), sei es, weil etliche Urlauber auf das Auto einfach nicht verzichten möchten.

Lediglich einer der befragten Experten - ein Direktor eines Tourismusvereins - betont, dass eine Reduzierung des Individualverkehrs nur zu erwarten ist, wenn dem Urlauber echte Alternativen im Bereich öffentlicher Verkehrsmittel einschließlich Taxis, angeboten werden, die der Tourist auch wünscht, die bislang aber fehlen.

Kritisiert werden von den befragten Experten im Einzelnen folgende Aspekte des derzeitigen öffentlichen Nahverkehrs:

- schlechte Erschließung bestimmter Orte und Regionen (z.B. Wandergebiete) mit dem Bus,
- Busfahrpläne, die am Stundenplan der Schulen, nicht aber an den Bedürfnissen der Urlauber orientiert sind,
- unzureichender Komfort der öffentlichen Verkehrsnetze (verglichen mit den Standards, die deutsche Touristen gewohnt sind),
- nur schwer lesbare Busfahrpläne,
- fehlende Informationen in den Hotels über öffentliche Verkehrsmittel,

- Unterversorgung mit (zu teuren) Taxis, die die Mobilität der Gäste z.B. in der Nacht oder im Rahmen eines Abholservice vom Zug an den Urlaubsort gewährleisten könnten.

Zusammengefasst:

Neben der unangefochtenen Dominanz des Individualverkehrs mit Pkw führen die befragten Experten zahlreiche Kritikpunkte bezüglich des derzeitigen öffentlichen Verkehrsnetzes in Südtirol an.

Die Schlussfolgerung, die die Dienstleister auf lokaler Ebene daraus ziehen, ist vielfach die Forderung nach der Verbesserung der Infrastruktur der Straßen und dem Bau von Umfahrungsstraßen zur Entlastung der Ortschaften. Deutlich weniger ist aus diesen Reihen die Forderung nach Ausbau und Aufwertung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu vernehmen. Dies hat offenbar zum einen damit zu tun, dass die Experten vielfach nicht davon überzeugt sind, dass auf seiten der Touristen stärkeres Interesse an einem Urlaub ohne Pkw geweckt werden kann, und zum anderen damit, dass die Dienstleister vor Ort kaum eine Chance sehen, intensiver mit den Betreibern der öffentlichen Nahverkehrsdienste zusammenzuarbeiten und auf eine Verbesserung ihres Angebotes hinwirken zu können.

Ansätze einer stärkeren Gewichtung des Personennahverkehrs finden sich am ehesten noch bei einigen der befragten Vertreter übergeordneter Strukturen, dennoch bleibt auch hier der Wunsch nach neuen Konzepten zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs eher halbherzig, vage und von Unsicherheiten und Zweifeln geprägt.

Ski- und Gästebusse als funktionierendes Mittel des öffentlichen Nahverkehrs

Allein die Gästebusse und vor allem die Skibusse werden in den entsprechenden Regionen als funktionierendes, weil von den Touristen gerne in Anspruch genommenes Verkehrsmittel hervorgehoben. Im Winter verzichten die Urlauber lieber auf den eigenen Pkw, wenn es um die Fahrt zur Skipiste/Loipe geht. Auch Skibusse in Kombination mit Cardsystemen kommen gut an. Teilweise wird das Skibussystem noch als ausbaufähig bewertet.

Alternativen zur Anreise mit dem eigenen Pkw oder Flugzeug können Bahn oder Busshuttle sein.

Kritisch äußern sich viele der befragten Experten zur Anreise mit der Bahn: Sonderzüge würden zunehmend gestrichen – so erlebte

TUI mit der Einstellung des Ferienexpress (TUI Touristik Zug) einen deutlichen Rückgang der Einzelreisenden – die Anschlüsse an den Regionalverkehr funktionierten nicht, weil die Fahrpläne nicht abgestimmt seien, die Anreise vom Bahnhof zum Urlaubsort mit dem Bus sei zu langwierig und kompliziert, die Bahn sei zu teuer, nur Intercityzüge seien attraktiv, am Bahnhof Bozen fehlten wichtige Dienste.

Als erfolgreich erweisen sich allerdings die Langstrecken-Shuttlebusse, die teilweise von den Tourismusvereinen oder anderen touristischen Dienstleistern als Reaktion auf die Unattraktivität der Bahn eingesetzt werden und von bestimmten Kreisen von Touristen auch gerne angenommen werden. Anreisende mit Bus bzw. Shuttledienst haben vor Ort allerdings zum Teil erhebliche Mobilitätsprobleme.

Zusammengefasst:

Angesichts der unzureichenden Verfügbarkeit geeigneter Zugverbindungen und gewisser Qualitätsmängel der Bahn spielt der Zug aus der Sicht der Experten eine nur untergeordnete Rolle als Verkehrsmittel für Touristen nach bzw. in Südtirol.

In einigen Fällen haben touristische Dienstleister vor Ort als individuelle Lösung Busshuttle eingesetzt, die vor allem von älteren Reisenden aus Deutschland (und der Schweiz) gerne zur Anreise genutzt werden. Die Mobilitätsprobleme der Busreisenden vor Ort sind damit allerdings nicht geklärt.

4.2.2 Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr

Dienste, die die Tourismusvereine/-verbände und lokalen touristischen Unternehmen – zum Teil in Kooperation mit anderen Dienstleistern – im Bereich Mobilität anbieten, konzentrieren sich im Wesentlichen auf folgende Angebote:

- **Shuttledienste** zur An- und Abreise (München-Bozen, Zürich-Bozen)
- **Busse vor Ort:** Linienbusse (SAD) Gästebusse/Shuttle vor Ort/Skibusse
- mehr oder weniger umfangreiche **Serviceleistungen** rund um die **Bahnreise** (z.B. Fahrplanauskunft, Fahrkartendienst und Sitzplatzreservierungen, Gepäckservice),
- **Kombitickets/Cardsysteme** zur Nutzung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel vor Ort

Begrenzte Rolle der Bahn bei der Anreise/Rolle der Busshuttles

■ **touristische Information.**

	<i>Dienstleistung</i>	<i>Anbieter</i>	<i>Vorzüge und Probleme</i>
TV Schenna	An-/Abreise		
	Busshuttle München- Schenna, in Verbindung mit kostenloser Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vor Ort	TV in Kooperation mit einem Busunternehmen	
	Fahrplan der Bahn	TV	
	Sitzplatzreservierung und Tickets (in Kooperation mit einem Reisebüro)	TV in Kooperation mit einem Reisebüro	
	Gepäcktransport	TV in Kooperation mit einer Firma	
	Routenplan auf Homepage	TV	
	Werbedrucksachen	TV	
	vor Ort		
	Bus	Gästepus in Kooperation mit einem Busunternehmen	
	Kombiticket Bus/Seilbahn	TV	
			Es bestehen keine Probleme mit den bereitgestellten Dienstleistungen.
Kurverwaltung Meran	An-/Abreise		
	Shuttlebus München-Meran, Zürich-Meran	Kurverwaltung	
	Gepäckservice	Kurverwaltung in Kooperation mit einem Transportunternehmen	
	Fahrplanauskunft	Kurverwaltung	

	<i>DIENSTLEISTUNG</i>	<i>ANBIETER</i>	<i>VORZÜGE UND PROBLEME</i>
	vor Ort		
	Meran-Card für Busse, Seilbahnen und touristische Einrichtungen	Kurverwaltung	
	Taxidienst	wird abgerufen	
	Stadtplan	Kurverwaltung	
			Es bestehen keine Probleme mit den bereitgestellten Dienstleistungen
TV Eppan	An-/Abreise		
	Routenplan	TV	
	Fahrplanabfrage	TV	
	Fahrkartendienst/Sitzplatzreservierung		
	Fahrplan- auskunft	TV	
	Abgabe von Fahrplänen	TV	
			Es wird kein Gepäckservice angeboten, da die Nachfrage zu klein ist. Abholdienst erfolgt nur in dem Sinne, dass ein Taxi auf Kosten des Gastes bestellt wird.
	vor Ort		
	Bus	SAD	Busverbindungen sind dort, wo sie funktionieren, eine gute Sache; es gibt aber Orte, die schlecht erschlossen sind; zudem besteht eine schlechte Lesbarkeit der Busfahrpläne - in diesem Zusammenhang wird verwiesen auf eine schlechte Zusammenarbeit mit SAD.
	kostenloser Shuttle-dienst	Hotels	
	Information über die Erreichbarkeit von Zielen	TV	
	touristische Informationen	in Kooperation	
	Radtourismus	TV	Es fehlt an Information und Beschilderung.

	<i>Dienstleistung</i>	<i>Anbieter</i>	<i>Vorzüge und Probleme</i>
			Es wird keine Organisation von Ausflügen vorgenommen, die Reisebüros seien dazu geeigneter. Hotelreservierung können theoretisch gemacht werden, praktisch sollte die SMG genutzt werden. Der TV würde sich eine Beschränkung auf reine Information wünschen.
TV Corvara	Ab-/Anreise		
	Ticketbestellung	In Kooperation mit Bahnhof Bruneck	Die Buchung ist zeitaufwendig und kompliziert.
	vor Ort		
	Skibus (Winter)	TV	
	Linienbusverkehr (Sommer)	SAD	Es besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen TV und SAD.
	Night-Shuttle	TV	Der Shuttle wurde eingestellt mangels Nachfrage eingestellt
	Sommer-Sella-Ronda (Nutzung von Bussen und Aufstiegsanlagen)	SAD	Dieses Angebot wird von den Touristen wenig angenommen.
			Die Taxidienste sind unzureichend.
Crontour	An-/Abreise		
	Fahrplanabfrage	Crontour	
	Gepäckservice	HGV	
			Es erfolgt kein Ticketverkauf, da dazu eine Reisebürolizenz erforderlich ist.
	vor Ort		
	Skibus	Crontour	
	Routenplanung	Crontour	
			Es bestehen keine Probleme mit den angebotenen Dienstleistungen

Tabelle 9: Überblick über Mobilitätsdienstleistungen in den Tourismusgebieten

Zusammengefasst:

Die Tourismusvereine versuchen das Beste aus den vorhandenen (begrenzten) Möglichkeiten zu machen. Sie versuchen z.B. zum Teil, die Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu unterstützen, indem sie Bahnfahrkarten vertreiben: diese Dienstleistung

ist allerdings sehr aufwändig. Weitere Probleme gibt es auch bei den Fahrplaninformationen, so sehen sich einige Tourismusvereine gezwungen, eigene Fahrgastinformationsmaterialien zu vertreiben, da sich die offiziellen Fahrpläne des Südtiroler Verkehrsverbundes für viele Gäste als unlesbar erwiesen haben. Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz werden nach Möglichkeit durch grenzüberschreitende und/oder lokale Shuttledienste auszugleichen versucht.

Nach der Beleuchtung der derzeit angebotenen Dienstleistungen im Bereich Mobilität vor Ort, d.h. insbesondere auf der Ebene der Tourismusvereine/-verbände und der lokalen touristischen Unternehmen, ihrer Vorzüge und Probleme, wurden die Experten befragt nach Dienstleistungen im Bereich Mobilität, die ihrer Ansicht nach bislang noch fehlen.

Wenig Nachfrage nach zusätzlichen Dienstleistungen

Bemerkenswerter Weise äußern sich vier der fünf befragten Dienstleister vor Ort (Tourismusvereine/-verbände, touristische Unternehmen) dahingehend, dass derzeit keine Dienstleistungen fehlen würden. Lediglich ein Direktor eines Tourismusvereins fordert Maßnahmen ein, die weitreichende und zum Teil strukturverändernde Wirkung haben könnten wie die Flexibilisierung des öffentlichen Verkehrs durch Zulassung von Privatunternehmen und die Verbesserung der Busdienste. Ausdrücklich hebt dieser Befragte hervor, dass mit dem Bau neuer Straßen dem Verkehrs- und Mobilitätsproblem nicht beizukommen sei.

Auch seitens der befragten Experten aus übergeordneten Institutionen kommen auf die Frage nach fehlenden Dienstleistungen keine innovative Ideen. Hauptforderung ist es hier vielmehr, die Information des Gastes über das derzeitige Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zu verbessern, darunter die verbesserte äußere Gestaltung der Fahrpläne, höhere Transparenz des Tarifsystems, bessere Information der Gäste in den Hotels über öffentliche Verkehrsmittel.

Zusammengefasst:

Nach Ansicht der meisten der befragten touristischen Dienstleistungsanbieter vor Ort fehlen derzeit keine Dienstleistungen im Bereich Mobilität. Hintergrund dieses Verharrens auf dem Status quo – trotz erheblicher Belastung durch hohes Verkehrsaufkommen in touristisch attraktiven Gebieten und großen Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz (s.o.) – dürfte sein, dass die Tourismusvereine naturgemäß weder Einfluss auf die Angebote der

Betreiber des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus) noch auf die Raumplanung haben.

Auf übergeordneter Ebene hält man vor allem eine bessere Informationspolitik dem Gast gegenüber für erforderlich, um eine höhere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch die Touristen zu erreichen.

Einschneidende, systemverändernde Ideen in Bezug auf die Lösung der Mobilitätsfragen tauchen damit auch auf übergeordneter Ebene praktisch nicht auf. Einzig die Förderung des guten Willens des Gastes, erreicht durch bessere Informationspolitik über das öffentliche Verkehrsnetz in Südtirol, scheint eine probate Maßnahme zu sein, um die Verkehrs- und Mobilitätsproblemen in Südtiroler Tourismusgebieten anzugehen. Innovative Ideen und Konzepte scheinen zu fehlen.

4.2.3 Informationsanbieter im Bereich Mobilität

Die Experten wurden abschließend gefragt, wer ihrer Ansicht nach in Zukunft im Bereich Mobilität Informationen und Dienstleistungen - im Sinne der Bereitstellung geeigneter Infrastruktur - bereitstellen sollte, und ob eine Mobilitätszentrale zu diesem Zweck für sinnvoll erachtet wird. Sechs der insgesamt zehn Befragten beantworten diese Fragen in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen zum Thema Mobilität.

Drei dieser Experten - darunter zwei der insgesamt fünf befragten lokalen Dienstleister - schätzen eine Mobilitätszentrale als zweitrangig ein. Sie verweisen auf die Verfügbarkeit moderner Kommunikationsmittel wie das Internet, das alle nötigen Informationen für den Bereich Mobilität für alle abrufbar macht. Daraus ziehen diese Experten den Schluss, dass die Tourismusbüros (ebenso wie die Gastwirte) sich alle vom Gast nachgefragten Informationen beschaffen und weitergeben können. Auch könnten sich die Gäste selbst die nötigen Informationen im Internet abrufen. Eine zentrale Stelle wie eine Mobilitätszentrale halten diese Experten, wenn überhaupt, dann interessant zur Bündelung und Weitergabe dieser Information an die Dienstleister vor Ort oder als zuständige Stelle für PR und Sensibilisierung.

Drei weitere Experten unterstützen ausdrücklich die Idee einer Mobilitätszentrale als Stelle der Informationsbündelung und Informationsweitergabe: weil der Gast sich in der Regel in mehreren Regionen aufhält, weil die Zusammenarbeit zwischen den Tou-

rismusvereinen nicht ausreicht bzw. um verkehrsmittelübergreifende Informationen bereitzustellen.

Vier Befragten äußern ihre Meinung zu - aus ihrer Sicht - geeigneten Anbietern auch von Mobilitätsdienstleistungen (Bereitstellung einer Infrastruktur), über die Bereitstellung von bloßer Information hinaus, unter ihnen befinden sich drei Dienstleister vor Ort.

Einer der Experten, der Vertreter der Abteilung für Handel, Dienstleistung und Tourismus hält nichts von einer Mobilitätszentrale. Er vertritt die Meinung, Informationen und Dienstleistungen im Bereich Mobilität sollten vor Ort durch die bestehenden Tourismusorganisationen bereitgestellt werden. Zur Gewährleistung einer geeigneten Infrastruktur sollten privatwirtschaftliche Lösungen angestrebt werden; die Unternehmer vor Ort sollten tragfähige Lösungen entwickeln, die zukunftssträchtiger seien als von oben aufgestülpte Lösungen. Auch eine anderer Experte, ein Dienstleister vor Ort, vertritt die Ansicht, dass Dienstleistungen von den Tourismusvereinen in Zusammenarbeit mit flexiblen und kostengünstigen Subunternehmen angeboten werden sollten. Eine Zentrale sei nur als Koordinierungsstelle und zur Sicherung der Finanzierung notwendig.

Zwei weitere Experten schließlich, es handelt sich dabei um zwei Tourismusvereine, befürworten einen zentralen Dienst für die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen. Einer der befragten vertritt die Meinung, dass das Verkehrsassessorat diese Rolle übernehmen könnte. Ein weiterer Tourismusverein würde sich entlastet fühlen, wenn es eine zentrale Stelle gäbe, die Bahn- und Flugtickets ausstellen würde.

Zusammengefasst:

Die Experteninterviews geben kein einheitliches Bild, was die Sinnhaftigkeit einer Mobilitätszentrale aus der Sicht der Befragten betrifft. Tendenziell scheint die Ansicht vorzuherrschen, dass sich eine Mobilitätszentrale am ehesten zur Bündelung und Bereithaltung von Informationen zu Mobilitätsfragen eignet, die von den Leistungsanbietern vor Ort (Tourismusvereine, touristische Unternehmen, Hotels, Gäste) abgerufen werden können. Diese Funktion relativiert sich allerdings aus der Sicht einiger Befragter angesichts der Möglichkeiten des Internets, wo diese Informationen zwar nicht unbedingt geordnet sind, aber doch abgerufen werden können. Bei zwei Befragten, welche die Mobilitätszentrale auch als Anbieter von Dienstleistungen im Sinne der Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur sehen, bleiben die Vorstellungen davon, worum es sich dabei handeln könnte, et-

was diffus. Es entsteht insgesamt der Eindruck, als handelte es sich bei der Idee einer Mobilitätszentrale in Südtirol für viele der Befragten um ein eher fremdes Konzept.

Dennoch gibt die überwiegende Mehrheit der befragten Experten an bereit zu sein, die Einrichtung einer Mobilitätszentrale zu unterstützen, und auf eine Mobilitätszentrale zurückzugreifen, wenn es sie gäbe. Abgrenzungsprobleme zwischen der Mobilitätszentrale und anderen Dienstleistern in diesem Bereich werden praktisch nicht gesehen, eher werden Synergien vermutet, indem die Zentrale eher übergeordneten Aufgaben erfüllen könnte, während die Dienstleister vor Ort die Anlaufstelle für die Gäste sind. Die Frage, inwieweit Tourismusorganisationen eine Struktur wie eine Mobilitätszentrale mitfinanzieren würden, bleibt letztlich offen: einige der Experten verweisen auf die Finanzierungsprobleme der Tourismusvereine, die eine finanzielle Beteiligung ausschließen, andere glauben, dass die Tourismusorganisationen zumindest einen Beitrag leisten oder in Wirtschaft und Politik Geldmittel auftreiben könnten, mit denen sie sich an der Finanzierung beteiligen könnten.

4.2.4 Zusammenfassende Betrachtung

Hypothese 1:

Der motorisierte Verkehr in den Urlaubsgebieten stellt eines der zentralen Probleme dar, dessen Beschränkung Voraussetzung ist, um ein hochwertiges Angebot zu gewährleisten.

Diese Annahme findet sich in der Untersuchung bestätigt. Der motorisierte Individualverkehr stellt in Südtiroler Urlaubsgebieten ein erhebliches Problem dar: hohe Verkehrsbelastung in Ortschaften reduziert deren Attraktivität, Staus vor hochfrequentierten Ausflugszielen und Parkplatzprobleme beeinträchtigen die Natur und den Erholungswert für den Gast u.v.m.

Im Bewusstsein der meisten der befragten Experten spielt die Beschränkung des Individualverkehrs dennoch keine zentraler Rolle, wenn es um den Attraktivitätserhalt/die Attraktivitätssteigerung Südtirols als Urlaubsland geht. Die Dominanz des Individualverkehrs wird von den Befragten ganz überwiegend für die Gegenwart wie die Zukunft als unveränderliche Größe hingenommen: weil die Touristen den eigenen Pkw als Anreise- und Fortbewegungsmittel vor Ort bevorzugen, weil die Touristen unzureichende öffentliche Verkehrsmittel antizipieren, weil die geographischen Bedingungen die Fortbewegung mit dem Pkw erfordern („Erreichbarkeit bestimmter Ortschaften, bestimmter Ausflugsziele“).

Hypothese 2:

Spezialisierte Dienstleistungen im Bereich Mobilität werden von den bereits vorhandenen Dienstleistern zur Zeit nicht erbracht und werden auch in Zukunft nicht erbracht werden.

Auch diese Annahme wird durch die Experteninterviews bestätigt: Spontan verbinden zahlreiche der befragten Experten mit „Mobilität“ die Verbesserung der Erreichbarkeit Südtirols mit dem Flugzeug. Die Mobilitätsprobleme der Flugreisenden am Urlaubsziel – ohne Pkw – bleiben ausgespart. Wirtschaftliche Erwägungen im Zusammenhang mit Fragen der Mobilität beziehen sich demnach auf die Erweiterung des Marktes, nicht aber auf die Attraktivitätssteigerung Südtirols durch bessere Mobilitätskonzepte vor Ort für eine erhoffte zunehmende Zahl von Touristen.

Zur Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens in den Urlaubsgebieten wünschen sich vor allem die lokalen touristischen Dienstleister (Tourismusvereine, touristische Unternehmen) den Ausbau des Straßensystems, den Bau von Umfahrungsstraßen, die Verbesserung der Parkplatzsituation an Ausflugszielen. Forderungen nach Ausbau und Aufwertung des öffentlichen Verkehrsnetzes sind von seiten der Befragten deutlich weniger zu vernehmen. Dies ist der Fall, obgleich aus der Sicht der meisten Befragten weder die Bahn noch die Busse im entferntesten die Attraktivität und Qualität aufweisen, als dass sie für den Urlauber eine Alternative zum eigenen Pkw darstellen könnten. Allerdings sind viele der Experten nicht davon überzeugt, dass auf seiten der Touristen überhaupt stärkeres Interesse an einem Urlaub ohne Pkw geweckt werden kann. Zudem sehen vor allem die lokalen Dienstleister kaum eine Chance, intensiver mit den Betreibern der öffentlichen Nahverkehrsdienste zusammenzuarbeiten und auf eine Verbesserung ihres Angebotes hin wirken zu können.

In einigen Fällen haben touristische Dienstleister vor Ort als individuelle Lösung Busshuttle eingesetzt, die vor allem von älteren Reisenden aus Deutschland und der Schweiz gerne zur Anreise genutzt werden bzw. die Mobilität der Gäste am Urlaubsziel auch ohne Pkw ermöglichen, z.B. um die Skipiste zu erreichen.

Darüber hinaus sehen die Dienstleistungsanbieter vor Ort wenig Notwendigkeit, letztlich aber auch wenig Möglichkeit, das Dienstleistungsangebot im Zusammenhang mit Mobilität weiter zu entwickeln und Angebote des nichtmotorisierten Verkehrs auszubauen und attraktiver zu machen.

Ansätze einer stärkeren Gewichtung des öffentlichen Nahverkehrs im Bereich Mobilität finden sich am ehesten noch bei einigen der

befragten Vertreter übergeordneter Strukturen, dennoch bleibt auch hier der Wunsch nach neuen oder gar innovativen Konzepten zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs eher halbherzig, vage und von Unsicherheiten und Zweifeln geprägt. Statt dessen setzt man vielfach auf eine verbesserte Informationspolitik dem Gast gegenüber, um eine höhere Nutzung des bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzes durch die Touristen zu erreichen.

Die Experteninterviews geben kein einheitliches Bild, was die Sinnhaftigkeit einer Mobilitätszentrale aus der Sicht der Befragten betrifft. Tendenziell scheint die Ansicht vorzuherrschen, dass sich eine Mobilitätszentrale am ehesten zur Bündelung und Bereithaltung von Informationen zu Mobilitätsfragen eignet, die von den Leistungsanbietern vor Ort (Tourismusvereine, touristische Unternehmen, Hotels, Gäste) abgerufen werden können. Diese Funktion relativiert sich allerdings aus der Sicht einiger Befragter angesichts der Möglichkeiten des Internets. Bei zwei Befragten, die die Mobilitätszentrale auch als Anbieter von Dienstleistungen im Sinne der Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur sehen, bleiben die Vorstellungen davon, worum es sich dabei handeln könnte, etwas diffus. Es entsteht insgesamt der Eindruck, als handelte es sich bei der Idee einer Mobilitätszentrale in Südtirol für viele der Befragten aus dem Bereich Tourismus um ein eher fremdes Konzept.

Dennoch gibt die überwiegende Mehrheit der befragten Experten an, bereit zu sein, die Einrichtung einer Mobilitätszentrale zu unterstützen und auf eine Mobilitätszentrale zurückzugreifen, wenn es sie gäbe. Abgrenzungsprobleme zwischen der Mobilitätszentrale und anderen Dienstleistern in diesem Bereich werden praktisch nicht gesehen, eher werden Synergien vermutet, indem die Zentrale eher übergeordneten Aufgaben erfüllen könnte, während die Dienstleister vor Ort die Anlaufstelle für die Gäste sind. Die Frage, inwieweit Tourismusorganisationen eine Struktur wie eine Mobilitätszentrale mit finanzieren würden, bleibt letztlich offen: einige der Experten verweisen auf die Finanzierungsprobleme der Tourismusvereine, die eine finanzielle Beteiligung ausschließen, andere glauben, dass die Tourismusorganisationen zumindest einen Beitrag leisten oder in Wirtschaft und Politik Geldmittel auftreiben könnten, mit denen sie sich an der Finanzierung beteiligen könnten.

4.3 Der Markt für eine Mobilitätszentrale in Südtirol – Versuch einer Bewertung

Die vorliegende Untersuchung entstand vor dem Hintergrund, die „Marktfähigkeit“ einer Mobilitätszentrale zu bewerten. Darunter kann man mehrere Aspekte zusammenfassen. Einmal geht es darum, ob eine solche Einrichtung, ganz unabhängig von verkehrspolitischen Überlegungen zu ihrer Sinnhaftigkeit, in Südtirol überhaupt Kunden finden wird. Diese Frage stellt sich auch bei einer Fremdfinanzierung einer möglichen Mobilitätszentrale. Wenn man diesen Gedankengang weiterdenkt, dann stellt sich die Frage nach Produkten einer solchen Einrichtung, für die am Markt auch etwas bezahlt würde, die damit eine gewisse finanzielle Unabhängigkeit garantieren könnte. Dazu einige Thesen, die sich aus den Ergebnissen der Untersuchung ergeben und in diese Richtung weisen.

- (1) Auch in Südtirol gibt es breite Bevölkerungsschichten, welche den Nahverkehr nur sporadisch nutzen. Es muss davon ausgegangen werden, dass diese Personen einen erschwerten Zugang zu den Diensten haben. Wenn es einer Mobilitätszentrale gelingt, diesen Zugang zu erleichtern, kann dies einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben.
- (2) Bereits unter den heutigen Kunden des ÖPNV ist der Anteil jener Personen, die mit den Informationen und Diensten unzufrieden sind, beträchtlich. Auch bei der Betreuung der heutigen Kunden kann eine Mobilitätszentrale Aufgaben übernehmen.
- (3) Für den ÖPNV ist in Südtirol noch mit beträchtlichen Marktpotentialen zu rechnen. Der Vergleich von Zahlen zu den Marktanteilen des Personennahverkehrs zwischen Nachbarregionen und Südtirol, aber auch innerhalb Südtirols zeigt auf, dass mit einem verbesserten Angebot Kunden gewonnen werden können. Solche Angebote müssen auch verkauft werden. Hier tut sich ein Feld für eine Mobilitätszentrale in Südtirol auf.
- (4) In Südtirol ist es nicht gelungen, im Nahverkehr ein Qualitäts- und damit zusammenhängend ein Preisbewusstsein zu schaffen. Vielmehr ist etwa bei den im internationalen Vergleich sehr niedrigen Fahrpreisen zu vermuten, dass die einheimische Bevölkerung nur schwer auf Dienstleistungen zurückgreifen wird, die etwas kosten.
- (5) Obwohl der touristische Markt in Südtirol im Vergleich dazu für eine Mobilitätszentrale vielversprechend erscheint, sollte man davon ausgehen, dass auch dieser Markt erst langsam erschlossen werden muss. Die untersuchungsleitende Hypothese, dass der

Tourismus in Südtirol ein großer und zum Teil noch unerschlossener Markt für Mobilitätsdienstleistungen ist, wird von Tourismusexperten nicht geteilt. Man ist sich zwar einig, dass einige negative Auswirkungen des motorisierten Verkehrs das touristische Angebot mindern, fest steht aber für die Experten: Tourismus wird in Südtirol auch in Zukunft mit dem Automobil verbunden bleiben. Eine Mobilitätszentrale müsste damit die Gäste, aber auch die Touristiker als Kunden gewinnen.

(6) Die Beobachtung, dass das Angebot und die Nutzung an wichtigen Mobilitätsdienstleistungen im touristischen Bereich in Südtirol noch schlecht entwickelt ist, zum Teil in mangelhafter Qualität angeboten wird und in der Bereitstellung die touristischen Organisationen teilweise vor beträchtliche Probleme stellt, ist zugleich ein Hinweis auf den niedrigen Stellenwert dieser Dienste und daneben Hinweis auf ein Manko, das noch niemand wirklich behoben hat.

(7) Gerade im touristischen Bereich scheinen Verantwortungsträger das Potential des Nahverkehrs nicht besonders hoch einzuschätzen, daneben wird aber auch die Qualität der Dienste mäßig beurteilt; vorallem aber wird immer wieder darauf hingewiesen, dass es an der Schnittstelle zwischen touristischen Organisationen und Betreibern von Nahverkehrsdiensten Mängel gibt. Hier könnte für eine Mobilitätszentrale ein zusätzlicher Markt vorhanden sein, indem sie zwischen Touristikern, Verwaltung und Betreibern in quantifizierter Weise vermittelt.

(8) Ein gewisser Widerspruch stellt die Forderung der Aufwertung des Bozner Flughafens durch Tourismusexperten dar, eine häufig genannte Forderung, deren Umsetzung zu einer Zunahme von Gästen führen würde, die vor Ort auf kein (eigenes) Auto zurückgreifen könnten. Falls der Charterbetrieb in Bozen tatsächlich ein nennenswertes Ausmaß annehmen würde, könnten Dienste einer Mobilitätszentrale verstärkt gefragt sein.

(9) Eine relevante Beobachtung ist das niedrige Vertrauen, welches die Touristiker der Bahn als Anreiseverkehrsmittel beimessen. Angebot und Qualität stimmen nicht, sodass sogar Landstrecken-Direktbusse organisiert werden, die vom Fahrkomfort auf langen Strecken hinter einer Bahnfahrt einzuordnen sind. Damit fehlen vor Ort natürlich auch die Gäste, die auf kein eigenes Auto zurückgreifen können. Die Erhöhung der Anreisquote mit der Bahn könnte somit für eine Mobilitätszentrale ein strategisches Ziel sein.

(10) Die Analyse der Einstellungen touristischer Entscheidungsträger haben gezeigt, dass Mobilitätsprobleme in den Gemeinden sehr wohl an vorderster Stelle diskutiert werden, dass aber im

Nahverkehr nicht unbedingt die Lösung gesucht wird. Vielmehr wird viel Mühe für die Bewältigung des motorisierten Verkehrs aufgewendet. Für eine Mobilitätszentrale ergibt sich diesbezüglich die Frage, ob man das Profil der Einrichtung ausschließlich auf den Nahverkehr legen soll oder ob nicht auch an Dienstleistungen zu denken wäre, die in diese Richtung gehen (Konzepte zur Parkplatzbewirtschaftung, ihrer Umsetzung und Verwaltung, Einrichtung von Fußgängerzonen oder ähnliches).

(11) Vor dem Hintergrund der genannten 10 Thesen scheint der Aufbau und der Betrieb einer Mobilitätszentrale auf privatwirtschaftlicher Basis, auch mit einer Anschubfinanzierung, ein gewagtes Unterfangen. Vielversprechender erscheint es, auf eine solche Einrichtung, ausgerüstet mit entsprechender Fach- und Entscheidungskompetenz, heute institutionalisierte Aufgaben zu übertragen und so für eine Grundausrüstung der Einrichtung zu sorgen, auf der aufbauend dann neue Produkte entwickelt und neue Märkte erschlossen werden können.

Literaturverzeichnis

- [1] ASTAT (2002): Zufriedenheit der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Astat Mitteilung 21/2002.
- [2] ASTAT (1998): Dienste im öffentlichen Interesse. Astat Mitteilung 27/1998.
- [3] Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Microzensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Bern und Neuenburg.
- [4] Herry, M., G. Sammer (1999): Mobilitätserhebung österreichischer Haushalte. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 87.
- [5] Ingenieurbüro Marzani (2002): Infomob 2002 - Die Transporte und die Mobilität in Südtirol. Illustrierter Jahresbericht zur Mobilität.
- [6] Ist. Sup. di form. e ricerca per i trasporti (2002): Un "auditel" della mobilità. Trasporti pubblici, febbraio 2002, pag. 19-34.
- [7] Pörnbacher, H, HP Niederkofler (2002): Mobilitätserhebung der Bozner Haushalte 2001/2002. Forschungsbericht an den Auftraggeber, apollis, Bozen.
- [8] Pörnbacher, H, P Dejaco (2002): Umfrage zum Verkehr in der Gemeinde Kaltern. Illustrierter Bericht an den Auftraggeber, apollis, Bozen.

