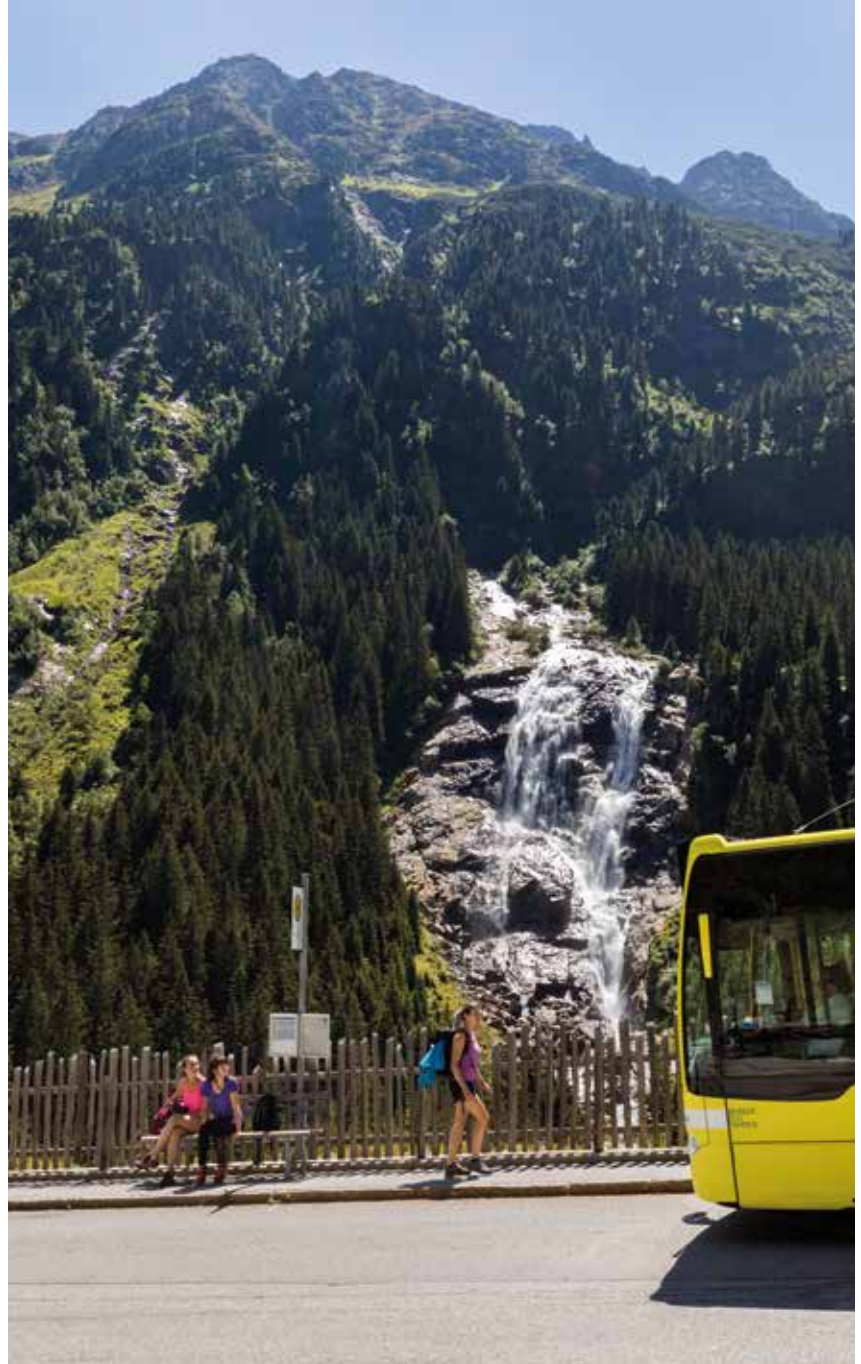


ZEIT SCHLÄGT KOSTEN

Der Verkehrsforscher Bartosz Bursa widmet sich einem bislang vernachlässigten Thema – dem Mobilitätsverhalten von Touristinnen und Touristen während ihres Urlaubs. Seine Untersuchung zeigt: Sollen Gäste auf Öffis umsteigen, braucht es gute und rasche Verbindungen.

Einem Regentag im Sommer folgt ein Stau im Zillertal wie das berühmte Amen im Gebet. Lässt das Wetter Wanderungen, Berg- und Mountainbike-touren nicht zu, wälzt sich eine Autokolonne talauswärts Richtung Inntal. „Die Gäste fahren mit ihren Autos nach Kufstein oder Innsbruck, gehen einkaufen oder schauen sich Sehenswürdigkeiten an“, sagt Bartosz Bursa, Senior Scientist am Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme der Universität Innsbruck. Doch nicht nur Schlechtwetter kann die Verkehrsinfrastruktur vor Ort überfordern, Parkplätze bei beliebten oder plötzlich gehypten Ausflugszielen zum Beispiel können schon zu früher Stunde ausgelastet sein – so mancher nutzt dann die Straße, um seinen fahrbaren Untersatz abzustellen. Die touristischen Fahrzeugmassen belasten mit Verkehrschaos, Schadstoffen und Lärm die einheimische Bevölkerung, „politisch wird dieses Thema aber nicht so laut diskutiert wie der Wochenendstau zwischen Rosenheim und dem Brenner“, hält Bursa fest. Auch weil die Datenlage fehlt.

Über die Verkehrsmittelwahl bei der An- und Abreise gibt es einige Daten, an- und abreisebedingten Stau kann man aus Erfahrung und Übernachtungsdaten hochrechnen – über die Mobilität der Gäste vor Ort gibt es aber so gut wie nichts. „Wenn, dann mit touristischer Zielrichtung, um die eigene Region mit besseren Angeboten attraktiver zu machen“, weiß Bursa. Gratis-E-Bike-Nutzung etwa, oder Gästekarten, die den kostenlosen Gebrauch von Öffis inkludieren. „Der Verkehrsplanung hilft dies aber nicht“, sagt der Forscher, sei es doch ein Ziel, Touristenströme bei der Erstellung von strategischen Verkehrsmodellen ebenso zu berücksichtigen wie bei Infrastrukturfinanzierung und Mobilitätsmaßnahmen. Grund genug also für Bursa, sich dieses Themas in seiner Doktorarbeit anzu-



DAS MOBILITÄTSVERHALTEN ihrer Gäste spielt in Tourismusregionen bei der Erstellung von strategischen Verkehrsmodellen und der Planung von Infrastruktur fast keine Rolle.



BARTOSZ BURSA, geboren 1988 in Łapy/Polen, studierte an der Wrocław University of Science and Technology Bauingenieurwesen mit Schwerpunkt Straßenbau und Verkehrswesen. Praxiserfahrung sammelte er während des Studiums bei Büros für Verkehrsplanung in Wrocław, Poznań und London. 2016 wechselte er als Scientific Assistant an den Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme der Universität Innsbruck und promovierte – nach einigen Forschungsaufenthalten an der ETH Zürich – im Jahr 2020.

nehmen – und allein die Problematik, zu relevanten Mobilitätsdaten der Gäste zu gelangen, erklärt, warum es an solchen Untersuchungen mangelt.

Aufwendige Befragung

Daten zur Alltagsmobilität werden regelmäßig über große Studien erhoben, Befragte werden zu Hause aufgesucht oder angeschrieben und können sich Zeit für ausführliche Interviews bzw. zum Ausfüllen der umfangreichen Fragebögen nehmen. Doch wie erreicht man Touristinnen und Touristen, wie findet man Raum und Zeit in den knapp bemessenen Urlaubstagen? Den ersten Versuch startete Bursa mit Hotels in den Regionen Ötztal, Zillertal und Hohe Salve. Die Begeisterung hielt sich in Grenzen. „Für Hotelbetreiberinnen und -betreiber ist es ein sehr abstraktes Thema. Ergebnisse liegen erst ein, zwei Jahre nach der Befragung vor und haben – wenn überhaupt – erst Jahre später Einfluss auf die Verkehrspolitik“, zeigt Bursa Verständnis.

Dennoch fand er einige Interessierte, die sich bereit erklärten, den auf acht Seiten komprimierten Fragebogen inklusive Wegetagebücher an ihre Gäste zu verteilen – der Output war allerdings bescheiden. „Wir haben dann auf Face-to-Face-Interviews vor Ort umgestellt“, berichtet Bursa. Dies steigerte zwar die Rücklaufquote, die Papierform mit teilweise schwer lesbaren Schriften beeinträchtigte aber die Dateneingabe. Schlussendlich landete Bursa bei einer tabletbasierten Form, zwar teurer, aber effektiver. Im Sommer 2018 und Winter 2018/19 befragten der Verkehrsforscher und Studierende insgesamt 625 Gäste, die über ihr Mobilitätsverhalten an zwei Tagen Rede und

Antwort standen. Anhand von rund 2.500 Wegen konnte Bursa Verhaltensmodelle ableiten, trotzdem betont er: „Für eine wirklich flächendeckende Befragung benötigt es mehr Geld und Zeit.“

Wenig überraschend am Ergebnis war, dass mit öffentlichen Verkehrsmitteln angereiste Gäste sich in ihrer Urlaubsdestination auch mit solchen fortbewegen. Dass dies nicht überall so ist, zeigt ein Blick auf griechische Inseln und den extrem hohen privaten Autoverleih vor Ort. Voraussetzung ist daher eine gute öffentliche Infrastruktur. „Aus Untersuchungen zur Alltagsmobilität wissen wir, dass Zeit und Kosten entscheidende Faktoren sind“, schildert Bursa. Eine Balance aus schnell und günstig ist die Devise – was für den Urlaub nicht unbedingt der Fall ist. Zeit ist in diesen Tagen ein kostbares Gut, sprich Wert wird auf eine gute und rasche Verbindung gelegt, nicht auf den Ticketpreis. „Will man Gäste vom Auto hin zum öffentlichen Verkehr bewegen, richtet eine Verschlechterung der Fahrzeit gegenüber dem Auto mehr Schaden an als ein zu hoher Ticketpreis“, fasst Bursa ein Ergebnis zusammen.

Aus der Befragung lässt sich auch Folgendes ablesen: Je länger die Aufenthaltszeit, desto weniger spielt das Zeitargument eine Rolle. Und: Diejenigen die sich vorab über die Destination und das Angebot informieren, sind bereiter, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Oft sind dies auch jene, die schon mit den Öffentlichen anreisen, müssen diese doch ihren Aufenthalt vor Ort viel genauer planen – viele Autofahrer hingegen steigen ins Auto, fahren los und erkundigen sich erst an der Hotelrezeption über Angebote. Für Bursa bedeutet dies, „dass es für

Regionen, aber auch Hotels wichtig ist, solche Informationen deutlich anzubieten, zum Beispiel mit einem Hinweis auf der Website des Hotels, dass die Bushaltestelle vor der Haustür ist und wie oft sie frequentiert wird.“

Von Bedeutung bei der Wahl zwischen Auto und Öffi ist auch die Gruppengröße; die Wahrscheinlichkeit, dass Familien mit Kindern, vor allem mit kleinen, auf den eigenen PKW zugreifen sei, so Bursa, ungleich größer als bei Single-Urlaubenden. Interessant für den Verkehrsexperten ist aber, dass einem Umstand, der im Urlaub meist eine zentrale Rolle spielt, bei dieser Wahl eine eher geringe zukommt: dem Wetter. „Wie sehen zwar einen Einfluss von Niederschlag auf die Entscheidung, Wind oder Kälte haben aber keinen“, sagt Bursa. Vielmehr steigt bei Regen sogar die Wahrscheinlichkeit, dass Wege zu Fuß zurückgelegt werden. „Wenn schon der geplante Ausflug ins Wasser fällt, geht man – statt zu fahren – als Ersatz zum Beispiel ins Dorf“, hat er eine Erklärung

Vergleich mit den USA

Bursa jedenfalls ist mit seiner inzwischen abgeschlossenen Dissertation auf den Geschmack gekommen. Mit dem Early-Stage-Funding zieht es ihn an die University of Auburn, Alabama, um bei einem Forschungsaufenthalt Wochenendtrips amerikanischer Inlandstouristinnen und -touristen mit dem Verhalten von Kurzzeitgästen in Europa zu vergleichen. Im Zentrum soll dabei auch die Frage stehen, wie Gäste am Urlaubsort über tägliche Aktivitäten und Ausflüge in der Region entscheiden – und ob sich ihr Verhalten von jenem der Einheimischen unterscheidet. *ah*